



EVALUATION DU PLAN GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DE LA GUYANE



FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	DEAL Guyane
Étude	Evaluation du Plan Global des Transports et Déplacements de la Guyane
Nature du document	Rapport d'évaluation
Date	10/04/2020
Nom du fichier	Rapport offre A4 portrait.docx
Référence	FR01T19D99
Nombre de pages	75

APPROBATION

Version	Nom		Date	Modifications
1	Rédaction	G. FICAT-ANDRIEU I. AARAB S. MAURY	02/04/2020	
	Vérification	G. FICAT-ANDRIEU	09/04/2020	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	E. CHAIGNEAU	10/04/2020	
2	Rédaction	G. FICAT-ANDRIEU I. AARAB S. MAURY	23/06/2020	Prise en compte des remarques de la DGTM
	Vérification	G. FICAT-ANDRIEU	24/06/2020	
	Engagement de la responsabilité de l'entité	E. CHAIGNEAU	25/06/2020	
3	Rédaction		JJ/MM/AA	
	Vérification		JJ/MM/AA	
	Engagement de la responsabilité de l'entité		JJ/MM/AA	

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	5
2.	PHASE 1 : METHODOLOGIE D'EVALUATION	6
2.1	REVUE DES OBJECTIFS ET AXES D'INTERVENTION DU PGTD ET DE SON FINANCEMENT	6
2.1.1	CONTEXTE D'ELABORATION DU PGTD	6
2.1.2	METHODE ET AXES D'INTERVENTION	7
2.1.3	PLAN D'ACTIONS	7
2.1.4	RECOMMANDATIONS DU CGEDD	9
2.2	ARTICULATION AVEC LES AUTRES POLITIQUES PUBLIQUES	10
2.2.1	SAR (2016)	12
2.2.2	SCoT DE LA CACL (ARRETE EN JUILLET 2019, EN ATTENTE D'APPROBATION)	16
2.2.3	PDU CACL (EN COURS D'ELABORATION)	18
2.2.4	ASSISES DE L'OUTRE-MER, 2018	20
2.2.5	PLAN D'URGENCE	22
2.2.6	NOUVEAUX CONTRATS DE CONVERGENCE ET DE TRANSFORMATION (CCT)	23
2.3	CADRE METHODOLOGIQUE DE L'EVALUATION	24
2.4	PANORAMA DES INDICATEURS DE SUIVI EXISTANTS	25
2.4.1	INDICATEURS DE MOBILITE	25
2.4.2	INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX	27
2.4.3	LES OBSERVATOIRES	27
2.4.4	CONCLUSION SUR LES INDICATEURS	28
2.5	EVOLUTIONS DE LA GOUVERNANCE DEPUIS 2012	28
2.5.1	MODIFICATION DU PAYSAGE INSTITUTIONNEL DE 2012 A 2020	28
2.5.2	L'OIN	28
2.5.3	PASSAGE DE LA RCT EN SEMOP	29
2.5.4	PERSPECTIVE D'EVOLUTION D'ICI 2025	30
2.6	SYNTHESE DES ENTRETIENS	30
3.	PHASE 2 : EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PGTD	32
3.1	BILAN D'AVANCEMENT DES ACTIONS	32
3.2	LES CAPACITES DE FINANCEMENT DU PGTD : BILAN ET PERSPECTIVES	35
3.2.1	LA SITUATION FINANCIERE DES COLLECTIVITES LOCALES DE GUYANE (2016-2018) : UNE ABSENCE GLOBALE DE MARGES DE MANŒUVRE	35
3.2.2	LES DEPENSES ET RECETTES DES COLLECTIVITES SUR LA COMPETENCE « TRANSPORT/MOBILITE »	39
3.2.3	LES RESSOURCES MOBILISABLES PAR LES COLLECTIVITES POUR FINANCER LES DEPENSES PREVUES AU PGTD	44
3.3	BILAN ENVIRONNEMENTAL	49
3.3.1	INTRODUCTION	49
3.3.2	METHODE ET LIMITES	49
3.3.3	LISTE ET ANALYSE DES ETUDES ET DOCUMENTS CADRE	50
3.4	EVOLUTION DE LA MOBILITE	57

3.4.1	ÉTAT DES LIEUX DES DONNÉES DISPONIBLES	57
3.4.2	ANALYSE DES MIGRATIONS ALTERNANTES INSEE	57
3.4.3	ANALYSE EMD CAYENNE	59
3.5	PERTINENCE DU PGTD 2012 AU REGARD DES ENJEUX ACTUELS ET A VENIR	60
3.5.1	POURSUITE DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE	60
3.5.2	PERSISTANCE OU NON RESOLUTION DES PROBLEMATIQUES IDENTIFIEES AU PGTD	62
3.5.3	IDENTIFICATION DES ENJEUX EMERGENTS DE MOBILITE	64
3.6	CONCLUSION : EVALUATION DES APPORTS DE LA DEMARCHE ET IDENTIFICATION DE POINTS D'AMELIORATION	66
3.6.1	EVALUATION DES APPORTS DE LA DEMARCHE	66
3.6.2	IDENTIFICATION DE POINTS D'AMELIORATION	66
4.	PHASE 3 : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS	67
4.1	DECRYPTAGE DES EVOLUTIONS APPORTEES PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)	67
4.1.1	INTRODUCTION : GENESE, ESPRIT DE LA LOI ET OBJECTIF	67
4.1.2	SPECIFICITES ULTRAMARINES	67
4.1.3	ÉVOLUTION DE LA COMPETENCE MOBILITE	68
4.1.4	AFFIRMATION DE L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL DES POLITIQUES DE MOBILITE	68
4.1.5	CONFIRMATION DU ROLE DE « CHEF DE FILE » DES REGIONS, DE LA CTG POUR LA GUYANE	68
4.1.6	DES COMPETENCES ETENDUES AUX NOUVELLES MOBILITES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES	69
4.1.7	MODALITES DE COUVERTURE DE L'INTEGRALITE DU TERRITOIRE PAR UNE AOM « LOCALE »	70
4.1.8	ÉVOLUTION DU VERSEMENT TRANSPORT	72
4.1.9	DES MESURES EN FAVEUR DES MOBILITES ACTIVES	72
4.1.10	TRANSITION ECOLOGIQUE DES MOBILITES	72
4.2	RECOMMANDATIONS POUR LA POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PGTD	74
ANNEXES	75	
ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES ENTRETIENS		75
ANNEXE 2 : BILAN D'AVANCEMENT PAR ACTION		75

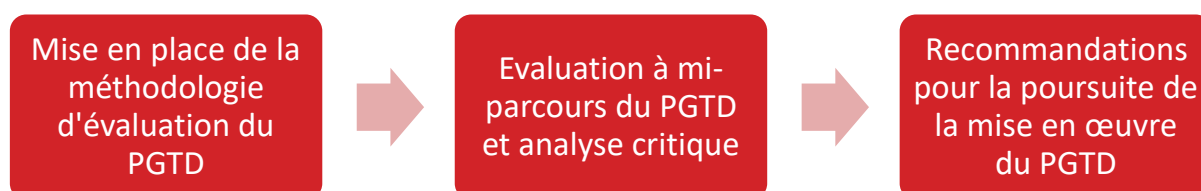
1. INTRODUCTION

Après 7 ans de vie, plusieurs raisons motivent son maître d'ouvrage, la DGTM, pour lancer cette mission d'évaluation du PGTD :

- La volonté de réaliser une évaluation à mi-parcours du PGTD comme il est obligatoire pour certains plans comme les PDU, les contrats de ville... de façon de réajuster, si besoin, la stratégie déployée, réinterroger les orientations initiales, actualiser la programmation des actions
- La prise en compte d'un certain nombre d'évolutions intervenues entre 2013 et 2019, susceptibles d'avoir des impacts sur la pertinence de certaines priorités de 2012 ou de certaines actions retenues au PGTD et pas encore mises en œuvre :
 - Dynamique démographique et socio-économique
 - Nouveaux équipements structurants, projets d'urbanisation majeurs (OIN)
 - Évolution de la réglementation ou des normes : aéroport, port...
 - Stratégies nationales : transition énergétique, plan climat, mobilité propre etc.
 - Evolution de la gouvernance de la mobilité : réforme territoriale, projet de LOM
- L'introduction d'une évaluation environnementale, y compris rétroactive, du PGTD qui n'a pas fait l'objet en 2012 d'une évaluation environnementale telle que requise depuis pour la plupart des plans et programmes.

Le PGTD de la Guyane n'a pas prévu les moyens de son suivi et de son évaluation. Cela nécessite de diagnostiquer les réalisations et leurs freins par une évaluation ad hoc. Le présent travail vise à offrir aux décideurs publics les éléments permettant d'alimenter les procédures de révision futures des schémas régionaux ou de servir à toute étude sur les mobilités.

La démarche est phasée en 3 temps :



2. PHASE 1 : METHODOLOGIE D'EVALUATION

2.1 Revue des objectifs et axes d'intervention du PGTD et de son financement

2.1.1 Contexte d'élaboration du PGTD

A la suite des états généraux de l'outre-mer qui se sont déroulés en 2010, une commande présidentielle puis ministérielle s'est portée sur la question des transports et déplacements en Guyane. Au vu du contexte particulier tant en termes démographiques que de retard structurel en matière de déplacements de personnes et de marchandises, le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), mandaté en 2010, a conduit les études préliminaires à la réalisation d'un plan de déplacements pour la Guyane. La DEAL Guyane a participé activement au pilotage de cette étude.

Le PGTD concerne aussi bien la problématique des voyageurs que des marchandises. Il permet de définir le cadre global d'un système de transport performant, s'appuyant sur la modernisation des infrastructures et le développement de système de transports en commun. Un schéma prospectif global de mobilité à l'horizon 2025 a ainsi été préconisé. Le rapport définitif des inspecteurs du CGEDD du plan global des transports et déplacement de la Guyane (PGTD) a été publié en avril 2013. Il a fait l'objet d'un consensus général chez les décideurs publics dont les collectivités.

Il s'est appuyé sur :

1. un diagnostic général sur les déplacements, aidé par la réalisation en amont d'une enquête ménage-déplacements sur les 3 communes de l'île de Cayenne ;
2. un rapport sur le compte déplacements de la Guyane ;
3. un rapport portant sur les questions de gouvernance de la thématique transports ;
4. un rapport définitif comportant des recommandations générales et un plan d'actions décomposé en 34 actions portant sur les 4 intercommunalités et des actions d'intérêt régional.

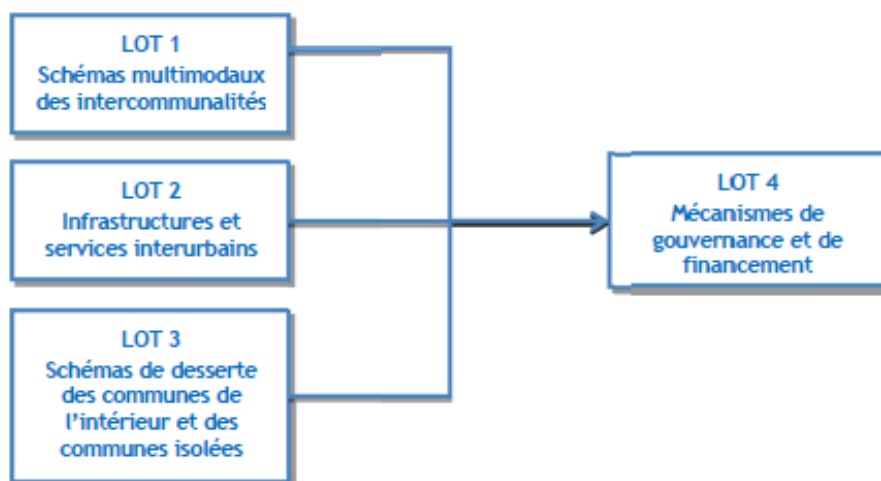
Les propositions d'actions ont été évaluées financièrement et reprises dans un document global qui a évalué à plus de 3 milliards d'euros les dépenses du PGTD à horizon 2025 dont 1,5 milliards d'euros d'investissement jugés prioritaires.

Ce plan est assorti de maquettes financières qui ont servi de base pour l'élaboration des documents de programmation que sont les programmes opérationnels européens 2014-2020 et sur lequel s'est appuyé le dossier TCSP de la CACL, tout comme son plan de déplacement urbain en cours d'élaboration.

Le PGTD de la Guyane est un outil de planification volontaire. À ce titre, il est dépourvu de force juridique et n'entraîne pas d'obligations de compatibilité des autres plans ou programmes du territoire. Il a été toutefois repris comme élément structurant du projet politique porté sur le volet infrastructures de transport dans le schéma d'aménagement régional (SAR) même si la priorité de certaines actions n'est pas forcément celle retenue dans le rapport PGTD (ex : route du fleuve). De plus, malgré le consensus général dont il a fait l'objet lors de sa publication et les recommandations de ses auteurs, il n'a pas non plus donné lieu à délibération valant approbation par les collectivités de Guyane. Le comité de suivi devant être créé après la publication du PGTD par signatures d'une convention tripartite (Etat, Conseil régional, conseil général) n'a pas été mis en place.

2.1.2 Méthode et axes d'intervention

La réalisation du PGTD s'est faite selon l'allotissement du marché de prestation réparti en 4 axes d'intervention détaillés ci-après :



L'élaboration du document s'est appuyé sur une démarche participative et de nombreux échanges avec les acteurs du transport en Guyane : entretiens, comités techniques, une dizaine d'ateliers de concertation dans les différents territoires organisés en 2012

A l'issue du diagnostic, 4 axes ont été jugés stratégiques :

- l'amélioration des déplacements de proximité grâce au développement de la voirie locale et des transports collectifs au sein des 4 intercommunalités ;
- la fiabilisation des infrastructures existantes à vocation régionale (routières, aériennes et portuaires) ;
- la mise en œuvre d'une politique de maintenance des infrastructures adaptée au contexte guyanais et préservant leur durée de vie ;
- la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées au travers d'un mixte de propositions privilégiant la sécurisation des dessertes fluviales et aériennes.

Ces 4 axes ont servi de structure à l'élaboration du plan d'actions. Ce dernier s'est appuyé sur un travail d'analyse de la mobilité présente et future, puis d'élaboration des schémas de desserte et d'infrastructure aux horizons 2015, 2020 et 2025 et enfin de l'évaluation des projets indispensables pour la mise à niveau et la sécurisation des infrastructures à l'horizon 2025.

2.1.3 Plan d'actions

Le plan d'actions qui a découlé prévoyait la mise en œuvre de 34 actions prioritaires pour un montant de 1,5 milliards d'euros d'investissements (€ constants) récapitulés en approche modale et en présentation fonctionnelle par secteurs géographiques comme suit :

En M€ 2012 Période 2013-2025	Routier	TC	Fluvial/Port/Logistique	Aérien	Tous modes
Desserte des intercommunalités-Bande littorale	829,5	146,3	1,4	0,0	977,2
Desserte interurbaine-Bande littorale	289,3	1,0	103,1	0,0	393,4
Desserte des communes isolées et de l'intérieur	95,6	0,0	42,5	22,5	160,6
GUYANE	1214,3	147,3	147,0	22,5	1531,2

Illustration 1. Synthèse des dépenses d'investissement du PGTD (2013-2025)

Cette programmation volontariste sur 13 années (2013-2025) s'adossait à une vision consolidée investissement / exploitation maintenance dont voirie de façon à intégrer les dépenses d'entretien des réseaux routiers (départemental, communaux et national) et les dépenses d'exploitation des réseaux de transport public qui seraient développés ou mis en place. Ces dépenses prévoyaient en 2025 une moyenne annuelle de dépenses de l'ordre de 160 millions d'euros répartis comme suit :

	Routier	TC	Fluvial port	Aérien	Tous modes
Desserte des intercommunalités	16,5	42,3	1,6		60,4 (38%)
Dessertes interurbaines	31	21,5	9,5		62,1 (39%)
Desserte des communes isolées et de l'intérieur	12,8		7,8	15,5	36,1 (23%)
GUYANE	60,3	63,9	18,9	15,5	158,5

Illustration 2. Synthèse des dépenses de fonctionnement (2013-2025)

Les études contenaient également des projets « hors plan » dont l'opportunité et la rentabilité socio-économique devaient être justifiées ultérieurement après mise en œuvre des mesures prioritaires du PGTD. Les projets écartés pour l'horizon 2025 au regard de leur bilan coûts/avantages étaient les suivants :

- complétude de la route du fleuve entre Apatou et Maripasoula ;
- création de nouvelles routes de l'intérieur ;
- création d'une ligne ferroviaire de type classique ou tram-train entre Cayenne et Saint-Laurent ou Cayenne et Kourou ;
- création de nouveaux itinéraires alternatifs à l'axe RN1 et RN2 ;
- création d'un port en eaux profondes à Saint-Laurent ;
- déplacement des aéroports de Saint-Laurent et Saint-Georges.

Notons que l'ensemble de ces investissements et de ces dépenses d'exploitation/maintenance représentaient un quasi doublement de l'effort de financement de la part des maîtres d'ouvrage et autorités organisatrices et nécessitaient donc d'envisager un effort exceptionnel notamment de l'Etat ainsi qu'une mobilisation accrue des ressources disponibles (versement transport, FIRT, financements communautaires) ou à solliciter (accompagnement financier par des enveloppes de prêts spécifiques de la Caisse des Dépôts et Consignations ou de l'Agence Française de Développement, etc.).

2.1.4 Recommandations du CGEDD

Etabli en avril 2013, le rapport du CCGEDD qui accompagnait le PGTD proposait une synthèse et une évaluation de l'étude ainsi que la formulation de 8 recommandations hiérarchisées en deux niveaux de priorité. Ces dernières sont détaillées ci-après :

Recommandations de niveau 1

Recommandation n° 6 : Compte tenu des incertitudes liées à la révision du SNIT¹ « prévoir une contractualisation ad hoc entre l'État et les collectivités concernées pour la mise en œuvre des investissements sur le réseau routier national et les investissements de transport collectif dans les agglomérations de Cayenne et de Saint-Laurent-du-Maroni. Une enveloppe de 300 à 350 millions d'euros constitue l'ordre de grandeur pour la période de 2014-2020.

Recommandation n° 2 : A l'initiative du Préfet de la Guyane inviter le conseil régional, le conseil général et les quatre intercommunalités concernées à délibérer sur le projet de plan.

Recommandation n° 5 : Affecter prioritairement les moyens du programme FEDER 2014-2020 aux investissements du PGTD.

Recommandations de niveau 2

Recommandation n° 1 : Etablir sans aucune ambiguïté juridique le statut de toutes les voiries, en particulier clarifier celui des voiries dites « sans statut ». Ceci est une condition nécessaire à la fois pour la maîtrise de l'urbanisation et pour la gestion rationnelle du système de transport.

Recommandation n° 3 : Maintenir le mécanisme de partenariat initié entre l'État et les collectivités concernées au titre de l'élaboration du plan pour assurer le suivi des conditions de mise en œuvre du plan.

Recommandation n° 4 : Transformer le versement de transport en impôt transport collecté sur l'intégralité du territoire de la Guyane avec un mécanisme de taux zonés.

Recommandation n° 7 : Conforter les moyens d'ingénierie et de maîtrise d'ouvrage de la DEAL Guyane pour la réalisation des aménagements de voirie et des investissements de transport collectif sur le réseau routier national.

Recommandation n° 8 : Élargir les compétences de l'EPAG pour lui permettre d'intervenir en accompagnement des maîtres d'ouvrages locaux pour la réalisation d'opération de voirie et de transport collectif

¹ Schéma national des infrastructures de transport, destiné à planifier les orientations de la politique des transports

Il était également mentionné d'accorder une attention particulière sur les capacités de maîtrise d'ouvrage de ces investissements et sur la nécessité d'un renforcement des moyens de maîtrise d'ouvrage de la DEAL. Il était attendu que l'EPAG puisse accompagner les maîtres d'ouvrage locaux et plus particulièrement à Saint-Laurent-du-Maroni en matière de réalisation d'aménagements de voirie et de transports publics en complément des ingénieries habituelles.

2.2 Articulation avec les autres politiques publiques

La démarche PGTD avait vocation, après validation par les collectivités concernées, à alimenter les documents normatifs ou programmatiques de type Schéma d'Aménagement Régional (SAR), et, à des échelles plus locales, des Plans de Déplacements urbains (PDU) et à préparer les documents de contractualisation entre l'État et les collectivités territoriales et les documents de programmation des financements communautaires.

Parmi les plans ou programmes qui ont succédé au PGTD de 2012 à 2020, nous pouvons notamment relever les documents suivants classés par thématique :

- Politiques d'aménagement et urbaines : SAR, PLU, cartes communales
- Politiques du climat, de l'air et de l'énergie : SRCAE, PCAET
- Politiques de mobilité : PDU, SDA
- Politique énergétique : PPE, SIRVE

Le logigramme en page suivante donne le détail de la hiérarchie des normes entre les différents documents de planification guyanais et les logiques de compatibilité ou prise en compte.

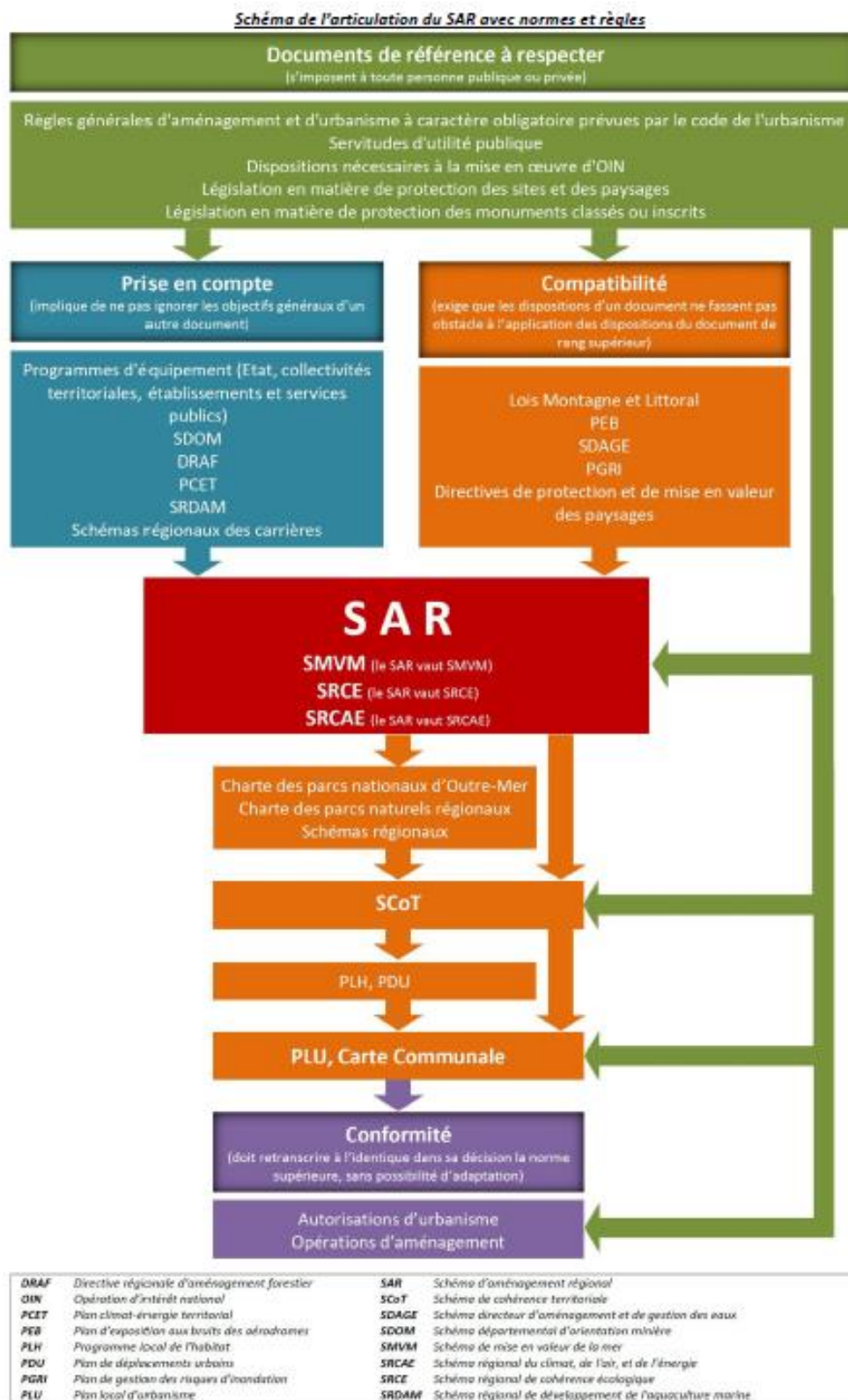


Illustration 3. Hiérarchie des normes entre les différents documents de planification (Source : SAR)

Est détaillé dans les sections suivantes le contenu des volets mobilité ou transport des documents les plus importants.

2.2.1 SAR (2016)

Depuis 2002, le SAR a fixé pour objectif le désenclavement et le rééquilibrage de la Guyane. Le désenclavement pour permettre à chaque commune d’avoir une relation possible avec les autres, et le rééquilibrage pour avoir une organisation plus équitable du territoire. Ces deux objectifs sont toujours au cœur de l’actualité puisqu’elles ne sont pas encore atteintes.

Le renforcement et le développement des infrastructures de transport s’avèrent donc nécessaires, voire urgents. En effet, la Guyane connaît une croissance démographique forte, la demande en matière de déplacements et mobilité ne cesse donc de croître, et les principaux axes de circulation sont déjà congestionnés. Dans cette optique, le SAR prévoit de mettre en place des services de transport en commun attractifs et accessibles à tous, et des infrastructures de transport routières, fluviales et aériennes afin d’assurer la desserte aux deux échelles, locale et territoriale. Les orientations du SAR, relatives au transport et à la mobilité sont présentées dans le tableau ci-après.

	Orientations	Actions
Aéroports, aérodromes, héliports	Favoriser les mobilités inter-territoires par la mise en place d’infrastructures aériennes et de service liées afin de favoriser la cohésion sociale et remédier aux problématiques d’enclavement	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer les capacités de l’aéroport Felix Eboué dans un objectif d’accroissement des trafics moyennes et longues distances - Conforter les aérodromes de Saint-Laurent, Maripasoula, Saint-Georges, Saül, Grand Santi et Camopi et développer les liaisons aériennes de l’aérodrome de Saint-Laurent - Créer de nouvelles lignes aériennes (ex : Cayenne-Camopi via St Georges) et ouvrir des de lignes régionales vers le Surinam ou le Brésil - Créer des héliports à Papaïchton, Antecume Pata et Trois Sauts et réhabiliter ceux de Ouanary et Saint-Elie.
Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le maillage routier afin de renforcer les échanges de biens et de personnes entres les six territoires de la Guyane et au sein de chacun d’eux. - Désengorger le réseau existant, fluidifier la circulation et désenclaver les secteurs d’habitation ainsi que les pôles économiques. - Créer des services publics de transports en commun routiers attractifs et 	<ul style="list-style-type: none"> - Prolonger la route du fleuve entre Apatou et Maripasoula en priorisant la requalification en route, la piste entre Maripasoula-Papaïchto et Loka. - Aménager la piste Maripasoula-Saül en priorisant le renforcement du tronçon Bélizon-Saül. - Réhabiliter RN1-Lac de Petit Saut et la piste lac de Petit-Saut- Bourg de Saint Elie. - Réaliser une voie de contournement de la ville de Saint-Laurent. - Créer un pont sur le Maroni et doubler ceux de Kourou et du Larivot. - Améliorer le maillage routier interurbain (route du centre à Matoury, la liaison

	accessibles au plus grand nombre, tel le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur l'île de Cayenne	camp du tigre-parc Lindor à Rémire-Montjoly, la liaison entre les bourgs de Mana et de Javouhey ...)
Ports, aménagements fluviaux et maritimes	Favoriser l'accessibilité et la desserte de la Guyane et de ses territoires par voies maritime et fluviales.	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le port de commerce de Dégrad des Canes et y améliorer l'accès (nouvelle voie). - Créer un port piroguier à Apatou (Saut Hermina) accueillant à terme une plateforme logistique reliée par la route. - Aménager et mettre en place des lignes de navettes fluviales ou fluviomaritimes reliant Cayenne à la Pointe Liberté voire Soula puis Montsinéry, Roura à Dégrad des Canes, Cayenne et Kourou aux îles du Salut, Cayenne et Rémire-Montjoly aux îlets de Rémire, St Georges à Ouanary, Camopi à Trois sauts et Saint-Laurent du Maroni à Albina. - Desservir la Gare Tigre par une navette sur le lac de Petit Saut.

Tableau 1. Grandes orientations du SAR

Les orientations de SAR visent à assurer une organisation plus équilibrée du territoire et de mailler plus efficacement les différents bassins de vie pour une plus grande cohésion. Le développement de l'offre des transports en commun doit permettre de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population, de réduire le recours à la voiture et diminuer les embouteillages, notamment à Cayenne. Le développement des infrastructures interurbaines doit faciliter les échanges entre les villes et avec les pays du Plateau des Guyanes, de la Caraïbe et de l'Amérique du Sud, et désenclaver les communes de l'intérieur.

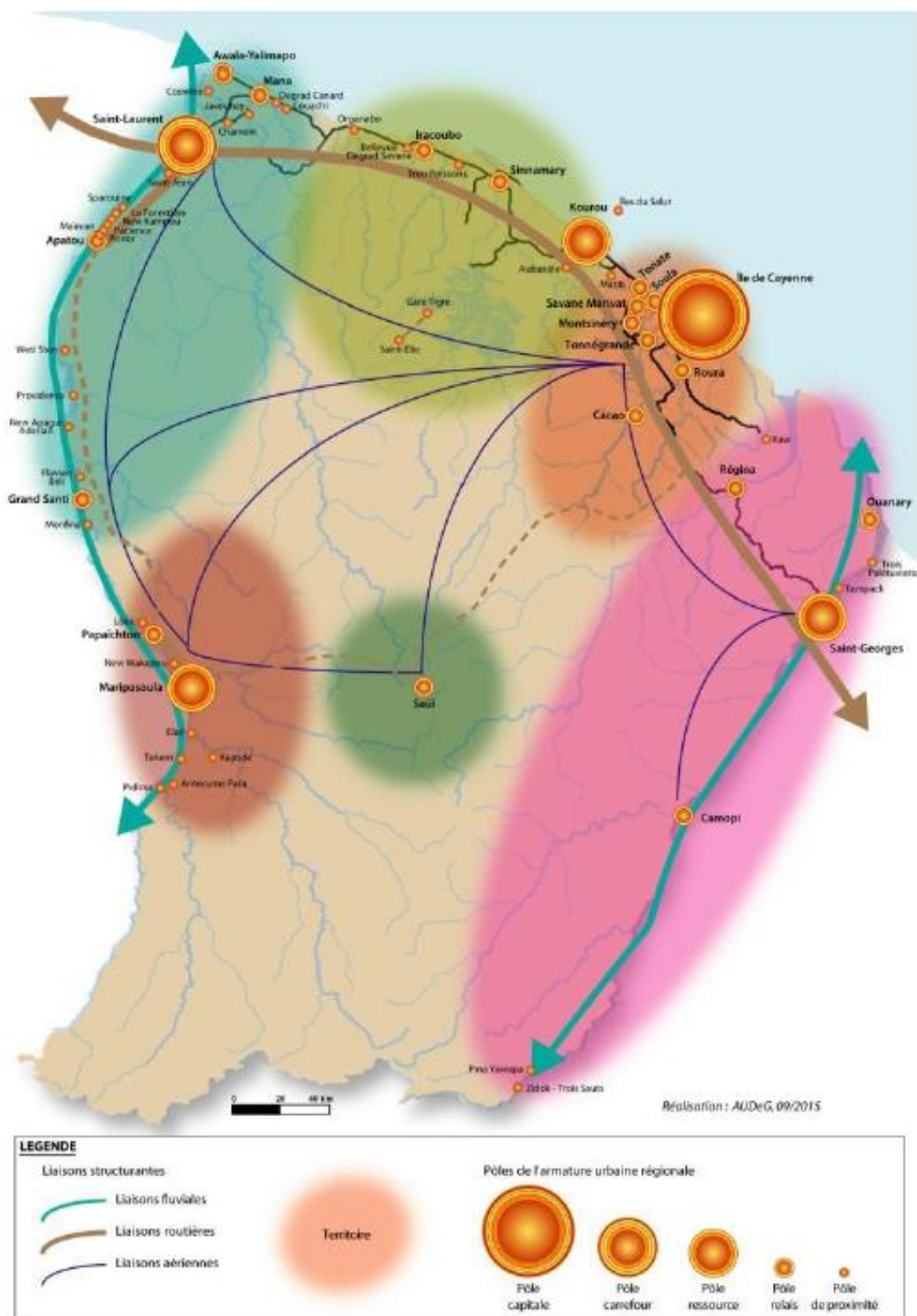


Illustration 4. Organisation territorialisée de la Guyane en 2030 autour de pôles structurants. Source : SAR de la Guyane

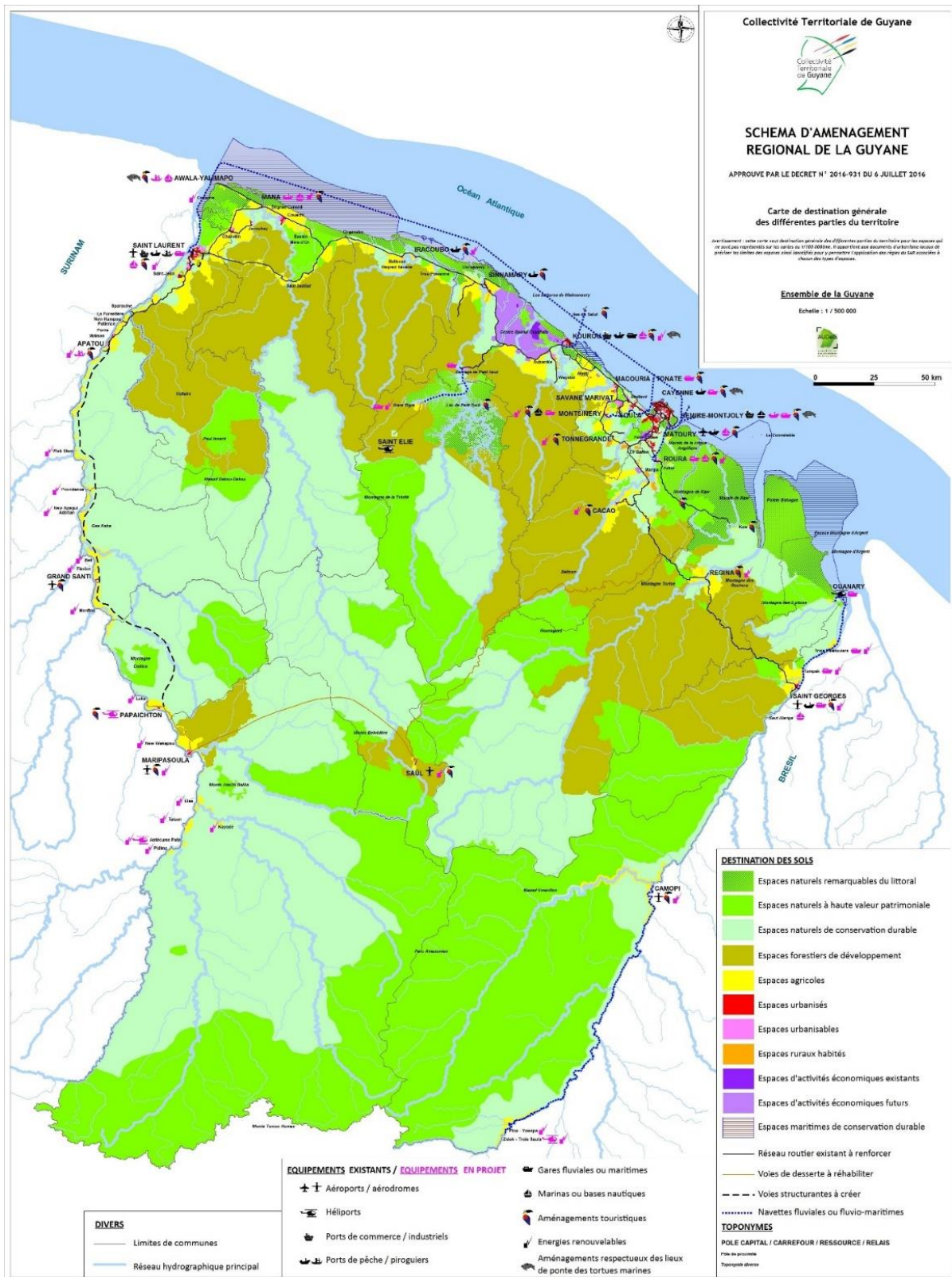


Illustration 5. Schéma d'aménagement régional de la Guyane. Source : SAR de la Guyane

2.2.2 SCoT de la CACL (arrêté en juillet 2019, en attente d'approbation)

En Guyane, la question de la mobilité est au cœur des problématiques d'accès à l'emploi et de développement économique, en particulier pour les personnes ne disposant pas de véhicule personnel. Pour se rendre à leur travail, les actifs du territoire utilisent principalement leur voiture, le réseau des TC ne dessert pas convenablement l'ensemble de la population et il apparaît peu performant à cause de la congestion routière qui augmente le temps de parcours.

Le SCoT de la CACL vise à organiser le développement du territoire, en tenant compte des besoins croissants en termes de déplacements et mobilité. Il a pour objectif l'assurance d'un niveau d'équipements et de services à disposition des habitants et des entreprises, en ciblant non seulement les quartiers denses mais aussi le milieu rural pour un accès égal à l'emploi.

Plusieurs projets sont aujourd'hui envisagés pour améliorer les performances du réseau de transport et répondre à la variété des besoins et des enjeux du territoire. Il s'agit de :

- Favoriser la connexion des centres urbains ;
- Maîtriser la progression du trafic routier et des pollutions ;
- Développer les alternatives à la voiture dans les déplacements entre les communes et les bassins de vie en tenant compte des contraintes du monde rural et en veillant à assurer l'interconnexion des services ;
- Privilégier des villes plus compactes et plus propices aux déplacements à pied et à vélo, tout en sensibilisant les habitants à l'importance environnementale de ces pratiques.

Orientations	Actions
Privilégier la ville à courte distance pour favoriser les circulations douces (vélo, marche à pied ...)	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des espaces d'accueil pour les activités économiques ; - Intégrer des programmes diversifiés de logements à proximité piétonne des arrêts de transport ;
Améliorer l'accessibilité et la desserte routière pour : <ul style="list-style-type: none"> - Eviter la dégradation des conditions de circulation ; - Compléter et aménager les axes secondaires d'importance territoriale ; - Permettre et accompagner la réalisation des sites propres sur l'axe du TCSP, et contribuer au « désenclavement » de sites urbains centraux ; - Développer des axes en site propre ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Doubler la RN1 de Balata à Tonate et le pont du Larivot ; - Aménager en 2x2 voies de la RN2 Balata-PROGT avec 2 voies réservées aux transports collectifs et adaptées aux modes doux ; - Aménager le giratoire des Maringouins situé à Cayenne ; - Améliorer le maillage routier interurbain : création de la « route du centre » à Matoury et la liaison « PROGT / La Chaumière » ; - Créer une voie de contournement du centre-bourg de Matoury ; - Requalifier la RD23 à Rémire, la route de Baduel à Cayenne et la RN1 pour accès à la Point Liberté - Recalibrer la RD5 (Macouria / Montsinéry-Tonnégrande) en particulier les ouvrages de franchissements (ponts, etc.) ; - Aménager la route de l'Est ; - Requalifier l'axe Rochambeau- Califourchon ;
Développer des modes de transport alternatifs à l'usage de la voiture	<ul style="list-style-type: none"> - Créer deux lignes BHNS allant de l'hypercentre de Cayenne au rond-point des Maringouins au Sud (ligne A) et à Mont-Lucas à l'Est (ligne B)*. - Développer les modes de transport doux tout au long des criques et des canaux. Deux systèmes de boucles sont proposés, la grande boucle des fleuves, qui se déploie sur environ 214 km et les boucles de l'île de Cayenne, sur un linéaire d'environ 69 km. - Mettre en place trois navettes fluviales entre Macouria et port de Cayenne, Montsinéry-Tonnégrande et Cayenne et entre

	<p>Roura et Dégrad des Canes. Ces liaisons seront couplées avec des parc-relais et desservies par les transports en commun afin de favoriser l'intermodalité et créer un véritable hub de transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer et aménager des aires de covoiturage ; - Installer des bornes de recharge pour les véhicules électriques. - Envisager la création d'une ligne de transport par câble entre les différents quartiers (Bonhomme, Roseraie, Pascaline, etc.) du sud-ouest de la ville. A ce jour, aucune étude de faisabilité ou d'opportunité n'est prévue pour un tel projet, envisagé à long terme.
Accompagner l'essor des activités aéroportuaires	<ul style="list-style-type: none"> - Accroître les lignes inter-régionales de moyennes et longues distances - Créer un aéroport sur Marcouria
Accompagner l'essor des activités maritimes et fluviales	Créer des marinas et aménager l'accueil des croisiéristes et des navettes fluviales

Tableau 2. Grandes orientations du SCOT de la CACL en attente d'approbation

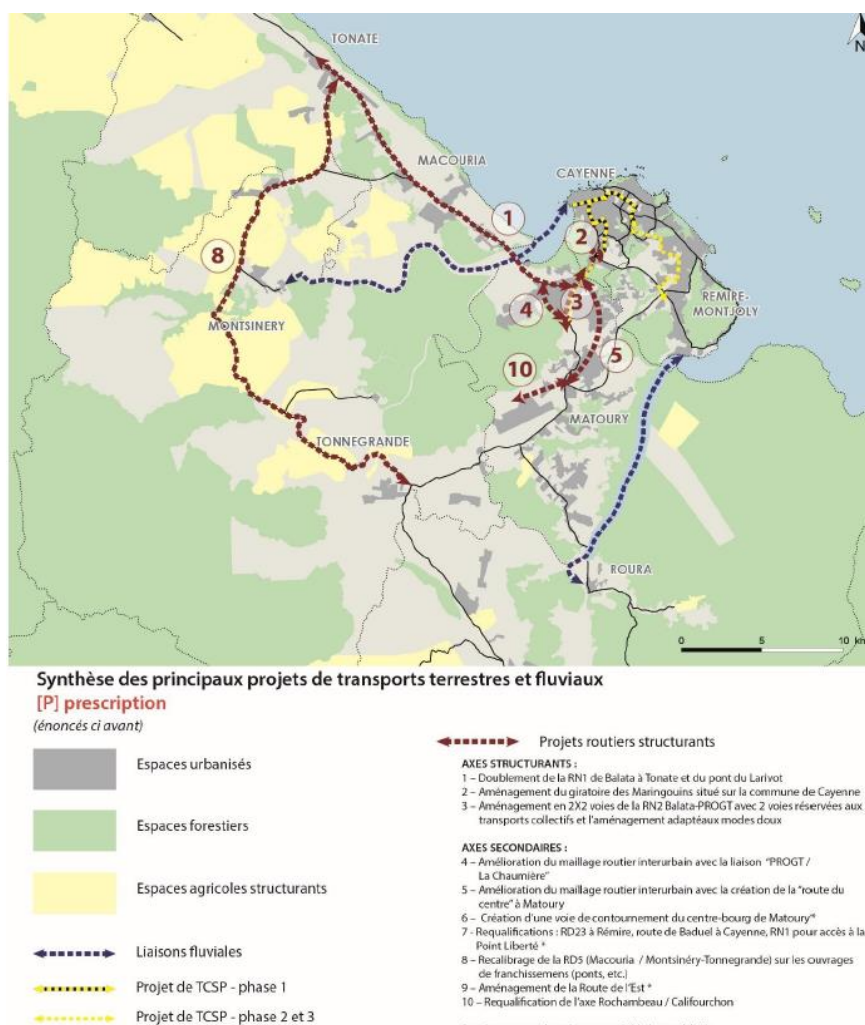


Illustration 6. Principaux projets de transport terrestre et fluvial. Source : SCOT de la CACL

2.2.3 PDU CACL (en cours d'élaboration)

Le territoire de la CACL connaît plusieurs problématiques de mobilité nuisant au développement économique du territoire ainsi qu'aux liens sociaux. D'une part, les transports collectifs sont peu performants et ne desservent pas l'ensemble de l'agglomération, d'autre part le réseau routier est saturé et son évolution est non maitrisable.

Afin d'améliorer les conditions de déplacement, la stratégie du PDU de la CACL s'appuie sur sept axes principaux :

Orientations	Actions
Améliorer le maillage du réseau viaire permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans une optique de développement économique et de réduction des émissions polluantes	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la connaissance des trafics - Achever le réseau routier national - Améliorer le maillage routier
Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques - Mettre en place une réglementation du stationnement et matérialiser les places - Mettre en place des zones bleues dans les centre-bourgs - Aménager des espaces de stationnement réservés aux deux-roues motorisés - Aménager des parcs-relais sur le réseau TC
Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en œuvre deux lignes de BHNS - Restructurer et développer le réseau de transport - Améliorer les conditions d'intermodalité - Faciliter l'accès aux transports collectifs
Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement tout en préservant l'activité économique	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une offre de stationnement pour livraison sur l'île de Cayenne - Réglementer le stationnement des PL en cohérence avec les horaires des terminaux portuaires - Evaluer le potentiel d'une desserte fluviale de marchandises entre les communes
Permettre le développement des modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des itinéraires cyclables - Améliorer les itinéraires piétons - Prendre des mesures d'accompagnement en faveur des modes actifs
Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les aires de covoiturage - Accompagner le développement de la mobilité électrique par la création de bornes de recharge - Créer un système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain - Créer un système d'autopartage
Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi	<ul style="list-style-type: none"> - Suivre les actions du PDU, sensibiliser et communiquer sur la mobilité durable - Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement - Communiquer sur la sécurité (deux roues motorisés)

Tableau 3. Grandes orientations du PDU CACL

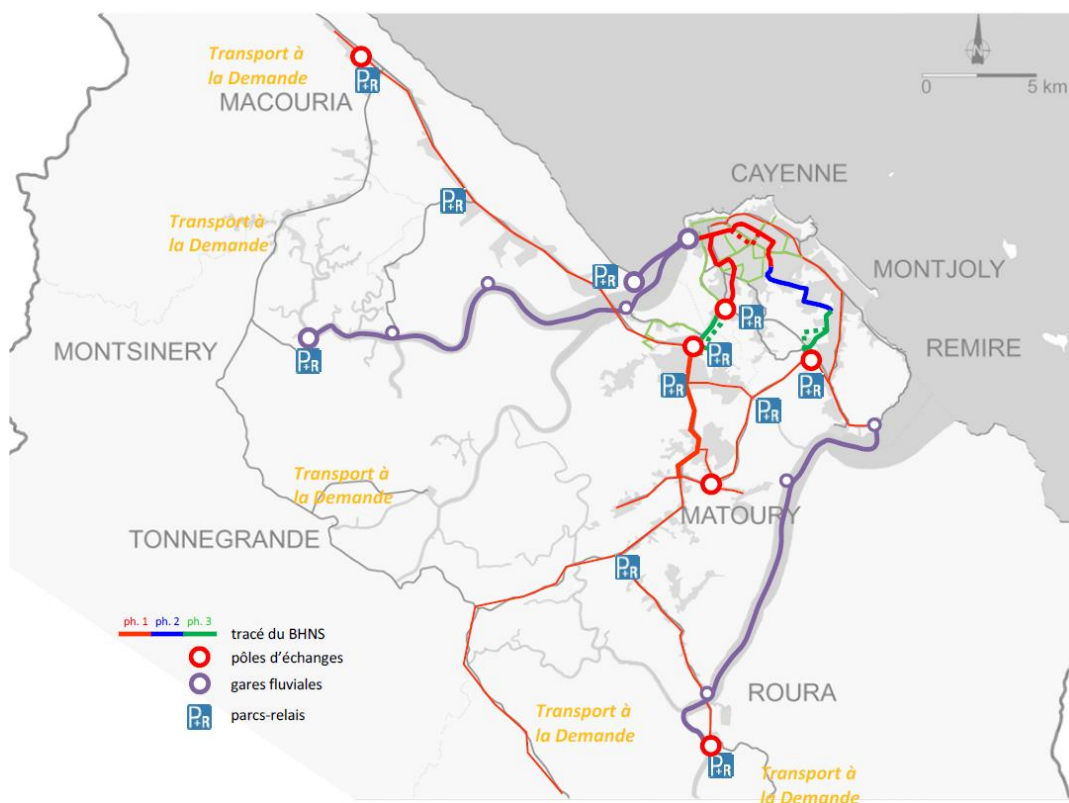


Illustration 7. Projets de transport collectif programmés. Source : PDU de la CACL 2019

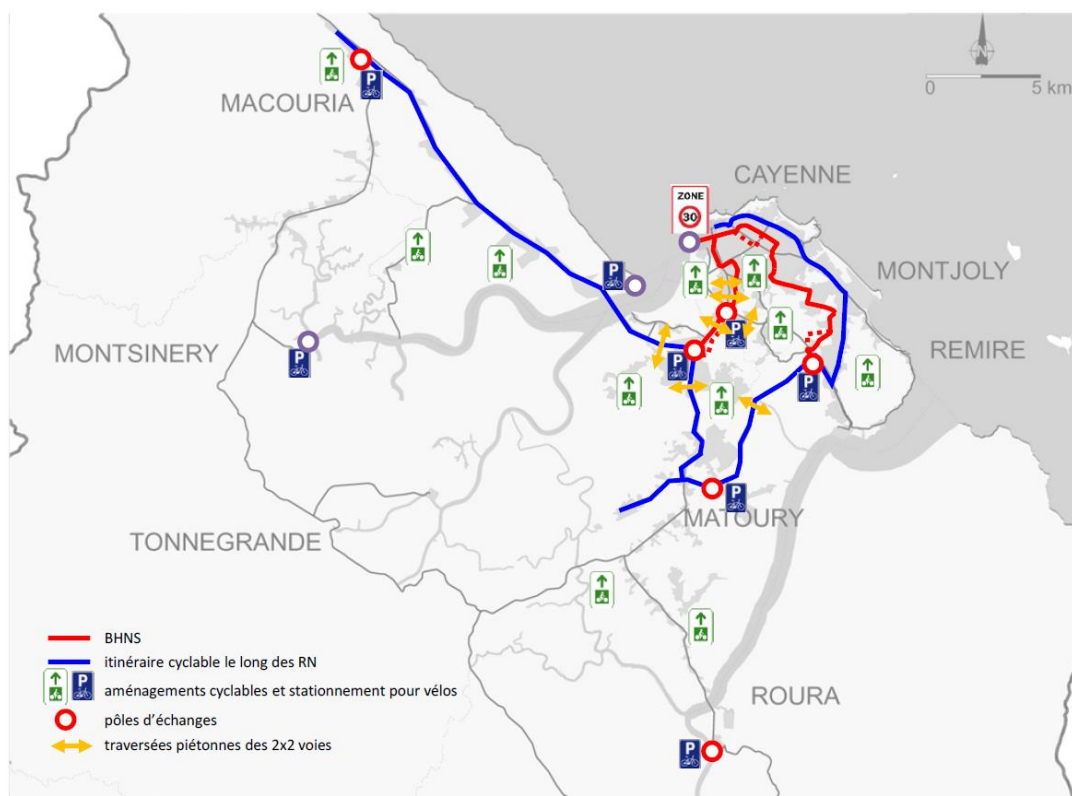


Illustration 8. Projets cyclables, piétons et de pôle d'échanges. Source : PDU de la CACL 2019

2.2.4 Assises de l'outre-mer, 2018

Dans le cas de la Guyane, un comité technique transversal a été constitué afin de bâtir le volet mobilité des assises Outre-Mer et les projeter sur le territoire Guyanais. Les grandes orientations sont présentées ci-après :

Orientations	Actions
Transiter vers une mobilité plus propres : transports en commun, modes actifs, covoiturage, autopartage ...	<ul style="list-style-type: none"> - Développer et moderniser le réseau des transports en commun - Développer les infrastructures relatives à l'usage du vélo, du vélo électrique et les nouveaux engins de mobilité - Développer et réguler les pratiques liées à l'autopartage et le covoiturage - Mettre en place des bornes de recharge des VE - Mettre en place des navettes fluvio-maritimes
Garantir un accès à la mobilité pour tous	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des pôles d'échange dans l'île de Cayenne, à Kourou et St-Laurent (littoral) et à Maripasoula-Papaïchton (intérieur) - Desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville par le futur TCSP - Interconnecter les arrêts de transport en commun et les circuits piétons - Desservir les communes périphériques par voie fluviale - Développer le transport à la demande pour le rural et le périurbain ainsi que pour les PMR et les publics fragiles - Sécuriser et traiter les coupures des voies cyclables et piétonnes - Porter des projets d'apprentissage du vélo aux écoles
Développer l'intermodalité au cœur des agglomérations	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des pôles d'échanges multimodaux et des parkings à vélo au niveau des terminus des lignes TCSP et des arrêts les plus fréquentés - Connecter les solutions du transport à la demande aux réseau du transport en commun - Mettre en place une signalisation adaptée pour favoriser l'usage des modes doux. - Mettre en place un système de « copirogage » (Blabla pirogue)
Améliorer la sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - Baisser la vitesse en agglomération à 30 km/h pour permettre le partage de la voirie (en expérimentations) - Aménager les sauts pour améliorer la navigabilité des fleuves

Tableau 4. Grandes orientations des Assises de l'outre-mer

Le comité technique a également relevé un ensemble de projets classés prioritaires pour répondre aux besoins de déplacements des Guyanais :

○ **Le Bus à haut niveau de service (BHNS) de la CACL :**

Le projet de TCSP de la CACL consiste en la réalisation de deux lignes de TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour un coût prévisionnel de 154.9 M€, c'est le premier transport en commun sur site propre de la Guyane. Le tracé aménagé présente au stade des études actuelles :

- 10,1 km et 23 stations :
 - Ligne A Place du Marché-Vieux Port – Maringouins : 5,5 km et 13 stations
 - Ligne B Place du Marché-Vieux Port - Mont-Lucas : 5,4 km et 13 stations
 - Tronc commun Place du Marché-Vieux Port – Rond-point des pompiers : 1 km et 3 stations
- Trois pôles d'échanges aux terminus des lignes : Maringouins, Mont-Lucas et au Marché -Vieux Port ;
- Un parc relais à Maringouins.

○ **La navette fluviomaritime de la CACL :**

La CACL a lancé une étude sur le transport fluviomaritime qui vise à analyser la faisabilité et l'économie d'une navette fluviomaritime sur les circuits suivants :

- de Montsinéry, via la Pointe Liberté et Soula vers Cayenne
- de Roura, via la Levée, vers Dégrad des cannes – Mahury

Les investissements sont évalués à 2.8 M€.

○ **Mise en place d'une plateforme de mobilité – territoire CACL :**

Ce projet vise à mobiliser l'ensemble des partenaires pour se disposer d'une compréhension fine des pratiques, besoins, attentes et difficultés rencontrées par les différentes cibles du projet en matière de mobilité. Un budget total de 442 034 € est consacré.

○ **Blabla Pirogue :**

Réaliser une plate-forme dématérialisée (Web mobile), facilitant la mise en relation des prestataires de transports fluviaux (piroguiers) avec les utilisateurs.

○ **Ouverture de la ligne Cayenne/Camopi pour le désenclavement du Haut-Oyapock :**

- Ouvrir l'aérodrome de Camopi aux vols commerciaux et couvrir une partie des frais de billets
- Réhabiliter l'aérodrome de Saint-Georges
- Etudier un projet d'aérodrome à Trois-Sauts en concertation avec les habitants

○ **Réalisation de deux campagnes de communication sur la mobilité citoyenne :**

Il s'agit d'accompagner le développement du transport commun en site propre et amener la population à un changement de comportement en matière de mobilité à travers des campagnes de communications par vidéos et affichage.

○ Vélo-école en Guyane :

Transmettre des compétences techniques (équilibre, trajectoire) et un savoir-être (règles de sécurité, cohabitation avec les autres usagers de la voirie) à tous les publics, afin de promouvoir l'usage du vélo. Un financement de 68 000 € est consacré à ce projet.

2.2.5 Plan d'urgence

Le plan d'urgence de la Guyane comporte les réponses aux demandes urgentes exprimées par le Collectif, où l'Etat s'est engagé pour un plan de 1.085 milliard d'euros pour répondre à ces préoccupations articulées autour de douze thématiques différentes. En matière de transport et mobilité, trois mesures ont été fixées, principalement pour le développement des infrastructures routières:

- Engagement par l'Etat dès 2017 des études de doublement du pont du Larivot, une enveloppe de 100 M€ sera dédiée aux travaux ;
- Engagement par l'Etat d'une première tranche du doublement de la RN1 entre Cayenne et Macouria et de la RN2 entre Cayenne et Matoury pour un montant de 100 M€ ;
- Lancement des études pour une deuxième tranche du doublement de la RN1 pour un montant de travaux de l'ordre de 100 M€.

Afin d'accompagner le renforcement du réseau routier, 14 zones de repos seront créées ou aménagées et dotées d'équipement nécessaires le long de la RN1 et la RN, les points noirs (ponts et virages) du CD5 et du CD9 seront également éliminés.

RN1	PR 65+035 Crique Soumourou côté Gauche	Création
RN1	PR 86+400 Aire de Malmanoury côté Gauche	Création
RN1	PR 105+900 Aire de Paracou côté droit	Création
RN1	PR 113+140 délaissé giratoire de Sinnamary	Création
RN1	PR 157+550 Crique Morpio côté gauche	Création
RN1	PR 189 Croisée de Mana côté Gauche	Réaménagement aire existante
RN2	PR 53+065 Carrefour route de Cacao	Réaménagement aire existante
RN2	PR 56+268 côté droit	Réaménagement aire existante
RN2	PR 56+268 côté gauche	Réaménagement aire existante
RN2	PR 62+250 Auberge des orpailleurs côté droit	Création

RN2	PR 109+280 pont de l'Approuague côté droit - direction de St Georges	Création
RN2	PR 160+000 côté droit et gauche - St Georges	Création

Tableau 5. Projets de création et d'aménagement des aires de repos le long de la RN1 et le RN2

2.2.6 Nouveaux contrats de convergence et de transformation (CCT)

Les Contrats de Convergence et de Transformation (CCT) sont prévus par la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle des outre-mer. Ils constituent la déclinaison des plans de convergence, documents stratégiques prévus par la même loi et identifiant, sur une période de 10 à 20 ans, les grandes priorités d'actions de chacun des territoires. Couvrant la période 2019-2022, les CCT remplacent dans les départements d'outre-mer, les contrats de plan Etat-Région (CPER).

Pour la Guyane, le CCT reprend les grandes orientations du livre bleu des Assises des Outre-mer, des conclusions des États Généraux organisés par le CTG en 2018 et des Accords de Guyane d'Avril 2017. Le CCT Guyane comprend au total plus de 496 millions d'euros d'investissements d'ici 2022 : 295,99 millions d'euros de la part de l'Etat, 196,77 de la part de la CTG, et 4,7 millions d'euros de la part des EPCI guyanais (communautés de communes : CACL, CCDS, CCOG et CCEG). Le détail par volet est précisé ci-après :

	ÉTAT (EN MILLIONS D'EUROS)	CTG (EN MILLIONS D'EUROS)
Volet 1 : cohésion des territoires	42,684	138,773
Volet 2 : Mobilité multimodale	157,100	55,130
Volet 3 : Territoires résilients	19,903	0,250
Volet 4 : Territoires d'innovation et de rayonnement	7,219	0,620
Volet 5 : Cohésion sociale et employabilité	69,084	2
TOTAL	295,990	196,773

Illustration 9. Principaux volets contractualisés dans le CCT

En matière de déplacements, le plan de Convergence a pour objectif la mise en place d'une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain et désenclaver le territoire sur le plan intérieur que sur l'extérieur.

Le plan de convergence prévoit la réalisation de deux lignes TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), entre le centre de Cayenne (Place du Marché-Vieux Port), et d'une part le rond-point des Maringouins au sud, et d'autre part, le quartier de Mont-Lucas à l'est, pour un coût total estimé à 154.9 M€. Le doublement du Pont de Larivot y est également intégré pour un montant de près de 100 millions d'euros.

2.3 Cadre méthodologique de l'évaluation

Pour mener à bien cette évaluation, des questions évaluatives ont été définies en début de mission pour servir de socle à l'analyse. Elles sont structurées autour des 5 axes habituels de l'évaluation des politiques publiques :

[Observer le niveau de connaissance]

Question évaluative n°1 : Quel a été le niveau de diffusion du PGTD dans les différents services de votre institution ?

Question évaluative n°2 : Le PGTD est-il encore cité en référence lorsqu'est envisagée ou mise en œuvre une politique de mobilité ?

[S'assurer de l'efficacité]

Question évaluative n°3 : Quel est l'état d'avancement du PGTD de 2013 en 2020 ?

Question évaluative n°4 : Quels sont les montants qui ont été consacrés à des actions et aux politiques publiques de mobilité ?

[Vérifier la cohérence]

Question évaluative n°5 : Les actions en matière de mobilité et aménagement sont-elles compatibles avec les objectifs et priorités fixés dans le PGTD de 2013 ?

Question évaluative n°6 : Les moyens mobilisés sont-ils adaptés aux objectifs et au niveau d'ambition des actions ?

[Mesurer l'utilité/efficacité]

Question évaluative n°7 : Quelles sont les grandes tendances d'évolution de la mobilité sur le territoire depuis 2013 ?

[Evaluer l'impact]

Question évaluative n°8 : Quels constats peut-on faire en termes d'impacts des actions mises en œuvre sur le système de déplacement et l'environnement ?

Dans la pratique et compte tenu de l'hétérogénéité dans le niveau de connaissance du PGTD de la part des acteurs rencontrés, la question structurante était surtout : « quelle évolution de la mobilité et du territoire entre 2012 et 2020 ? ».

2.4 Panorama des indicateurs de suivi existants

2.4.1 Indicateurs de mobilité

Afin d'évaluer en continu l'effectivité de la mise en œuvre des différentes politiques publiques, comme le prévoit leur cadre réglementaire, des indicateurs de suivi ont été définis dans les documents de planification suivants : SAR, de SCoT et du PDU. Ces derniers sont listés ci-après.

Pour le SAR, la Commission de Suivi du SAR (CMSSAR) a été constituée afin d'élaborer un outil partagé de suivi, de définir les indicateurs permettant de mesurer les résultats et assurer l'atteinte des objectifs et communiquer les résultats obtenus. En matières de transport et mobilité, les indicateurs retenus pour l'évaluation sont cités ci-après :

Indicateurs de suivi	Variables possibles	Sources de données
Trafic automobile	Nombre moyen de véhicules par jour sur les axes principaux	DEAL
Trafic aérien	Evolution du nombre de passagers et part des voyages intérieurs	CCIG, IEDOM
Infrastructures de transport en commun	Desserte, lignes et arrêts de bus dans les nouvelles zones urbanisables	Autorités organisatrices de TC, SCoT, PLU, CC

Tableau 6. Indicateurs de suivi du SAR sur la thématique mobilité

Pour le SCoT, la Communauté d'Agglomération doit conduire une analyse des résultats d'application du SCoT au plus tard à l'expiration d'un délai de 6 ans à compter de son approbation. Le SCoT propose d'ores et déjà la liste d'indicateurs suivante pour suivre l'évolution des transports :

Indicateurs de suivi	Variables possibles	Sources de données
Fréquentation des pôles multimodaux	Nombre de voyageurs montant ou descendant des bus	CTG / CACL
Transport à la demande	Nombre d'usagers et de voyages réalisés	CTG / CACL
Trafic routier	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre moyen de véhicules empruntant les routes départementales par jour - Part des poids lourds dans le trafic routier 	CTG
Stationnement	Nombre de places de parkings créées	CTG / CACL /Communes
État de la Voirie	Nombre de km de voirie rénovée et/ou modifiée	CTG / CACL /Communes

Tableau 7. Indicateurs de suivi du SCoT de la CACL sur la thématique mobilité

Le PDU propose quant à lui de constituer un outil de suivi permettant d’identifier les évolutions en matière de pratiques de déplacement pour bien appréhender les mutations du territoire, au moyen des indicateurs suivants :

Indicateurs de suivi	Variables possibles
Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau de congestion par axe, émissions de polluant par axe, temps de parcours par axe - Volume de kilomètres de voirie créé / réaménagé
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PLU intégrant les normes de stationnement voiture et vélos - Places de stationnement autorisées dans les PLU autour du BHNS - Nombre de places créées - Enquête de satisfaction auprès des usagers et des commerçants - Taux d’occupation des zones de stationnement - Nombre de véhicules en stationnement illicite
Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de voyages sur le BHNS et sur l’ensemble du réseau de TCu - Fréquentation de chaque ligne - Nombre de pôles d’échanges créés - Nombre de titres vendus par type
Modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de zones 30 créées et superficie totale des zones 30 - Nombre de kilomètres d’itinéraires cyclables mis en œuvre - Nombre de places de stationnement vélo créées
Nouvelles pratiques	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de voitures stationnées dans les aires covoiturage - Nombres de places covoiturage créées - Nombre de bornes électriques sur le territoire - Nombre d’abonnés d’autopartage - Nombre d’aires d’autopartage mise en services

Tableau 8. Indicateurs de suivi du PDU de la CACL sur la thématique mobilité

L’évaluation de l’impact des actions du PDU sur les déplacements sera permise par la réalisation fréquente d’enquêtes et de comptages sur les réseaux de transport :

- Comptages de trafic annuels et restitution sous forme de base de données et de cartographie
- Enquête OD tous les 4 à 5 ans sur l’ensemble du réseau de transport collectif
- Comptages vélos et piétons sur 4 à 6 axes « majeurs », 2 fois par an.
- Nouvelle enquête Ménage-Déplacements à l’horizon 2027-2028 pour évaluer le PDU sur l’ensemble de sa période de mise en œuvre.

2.4.2 Indicateurs environnementaux

Les indicateurs environnementaux provenant des différents documents cadres sont listés en 3.3.3.

2.4.3 Les observatoires

Observatoire régional des transports

Créé en 2008 sous l'égide de la DEAL, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de la Guyane a pour vocation l'analyse économique de l'ensemble des activités relevant du domaine des transports de voyageurs et marchandises tous modes confondus et la diffusion de l'information à caractère économique concernant ce secteur d'activité afin d'éclairer les choix des décideurs publics et des entreprises privées.

Les principales missions de l'observatoire consistent à :

- Avoir une connaissance de l'économie guyanaise des transports à partir du recueil de données statistiques relatives au trafic et aux échanges ;
- Explorer les thèmes identifiés par les acteurs économiques et sociaux du transport, notamment au travers d'études ou d'analyses économiques, et de l'organisation de réunions d'échange.

Des données et séries statistiques sont disponibles pour la période 2010-2015 mais ne semblent pas avoir été actualisées depuis.

Suivi et mesure de la qualité de l'air

L'ATMO Guyane, dans le cadre de ses missions de service public, mesure en temps réel la pollution atmosphérique, les émissions de polluants ainsi que les dépassements de seuils réglementaires. L'ensemble de ces mesures sont proposées en temps réel sur le site de l'ATMO ainsi qu'en open data. Des rapports d'activité sont également publiés : bulletin trimestriel, rapport annuel, etc.



Illustration 10. Exemple d'illustration de la qualité de l'air (source : <https://www.atmo-guyane.org/>)

Observatoire International des Transports de l'Oyapock (OITO)

Le projet OITO a pour objectif d'améliorer les connaissances afin d'orienter la mise en œuvre de stratégies et politiques territoriales dans le domaine des transports sur le fleuve frontalier Oyapock. L'enjeu est d'étudier les effets induits par l'ouverture du pont France-Brésil et notamment l'évolution des mobilités sur le fleuve.

Une première mission d'étude a été conduite en 2017-18 pour étudier la mise en place d'une gouvernance et le mode de collecte des données. Une vingtaine d'organismes, partenaires potentiellement intéressés par le projet, ont été approchés afin de connaître leurs besoins et leur éventuel intérêt dans la gouvernance d'un futur observatoire international des transports sur l'Oyapock (OITO). L'étude de 2017 a permis d'établir un T-0 à l'ouverture du pont, la collecte de données en 2019 permet de poursuivre la dynamique engagée. Ainsi, la définition d'indicateurs de suivi des activités et des déplacements sur le fleuve a été réalisée. Enfin, dans un objectif de connaissance et de quantification des évolutions du territoire, il a été procédé à des comptages de flux de personnes et de marchandises sur le fleuve côté français et sur le pont. Les chiffres viennent mettre en perspective ceux déjà collectés précédemment.

En 2019, la DEAL a lancé une seconde étude visant à poursuivre le travail de préfiguration et de collecter des données sur le transport des personnes et des marchandises. Les indicateurs proposés restent à fiabiliser et à partager avec l'ensemble des partenaires. L'observation a vocation à se poursuivre.

2.4.4 Conclusion sur les indicateurs

Il existe quasiment autant d'indicateurs que de démarches engagées, sans vraiment de cohérence entre ces derniers. Chaque organisme ou démarche a tenté de mettre en place un dispositif de suivi qui n'a pas été mis en œuvre dans les faits ou alors informellement. Rarement les moyens ou des objectifs de résultats sont détaillés dans les documents ce qui peut expliquer la situation. Enfin, aucune consolidation globale n'est exécutée. L'ORT s'en chargeait sur la période 2010-15 ce qui permettait de disposer d'une information et d'un mode de diffusion unifiés.

2.5 Evolutions de la gouvernance depuis 2012

2.5.1 Modification du paysage institutionnel de 2012 à 2020

Le paysage institutionnel guyanais a peu évolué sur les 8 dernières années (de 2012 à 2020) hormis la création de la collectivité unique qui était déjà connue et anticipée dans le PGTD. Le passage en Communauté d'Agglomération de la CACL avec prise de compétence transport l'était également. Ces deux transformations ont toutefois eu un impact important sur la structuration et les transferts de compétence au sein de ces deux institutions.

Enfin, notons que les propositions du PGTD avaient enfin été élaborées en cohérence avec celles contenues dans un autre rapport du CGEDD portant sur la création d'une opération d'intérêt national (OIN) multisites sur les agglomérations de Cayenne, de Saint-Laurent du Maroni et de Kourou.

2.5.2 L'OIN

L'Opération d'Intérêt National de Guyane, annoncée en 2015 par le gouvernement, est à l'origine de la création en décembre 2016 de l'EPFA Guyane. Cette initiative de l'Etat est motivée par un double

constat. Le territoire connaît une dynamique démographique unique en France. La population guyanaise, qui a déjà doublé en moins de 25 ans, devrait doubler de nouveau à horizon 2040 et dépasser les 500 000 habitants, ce qui nécessite la construction de 95 000 nouveaux logements. Le territoire fait par ailleurs face à des difficultés croissantes pour répondre à la demande. L'habitat spontané se développe rapidement et le territoire se voit mité par une urbanisation incontrôlée, engendrant de coûteuses externalités en termes de RHI et de construction d'infrastructures. La région accuse un retard important et toujours croissant en matière de logement, mais aussi de développement économique (le taux de chômage dans l'Ouest Guyanais culmine à 55%) et d'équipements publics.

Pour faire face à ces besoins exceptionnels les élus locaux ont accepté que l'Etat se substitue à leur pouvoir sur un certain nombre de territoires. L'OIN comptabilise 24 sites pour un total de 5 850 hectares. La CACL est le territoire qui accueille le plus grand nombre d'opérations : 17 pour 65% du foncier OIN. La CCOG en recense 6 réparties entre Saint-Laurent et Mana pour 31% du foncier. Un dernier site est présent dans les Savanes, à Kourou. La CCEG n'est pas concernée par l'OIN.

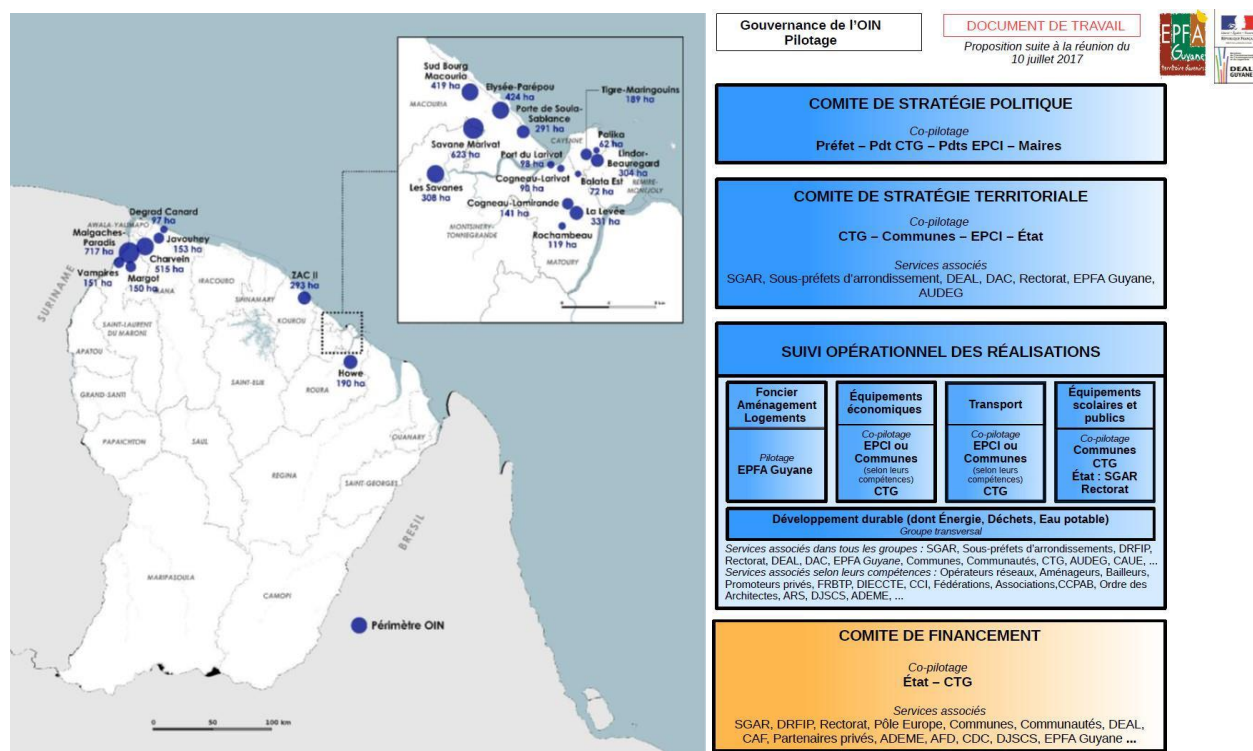


Illustration 11. Localisation et principe de gouvernance de l'OIN (source : EPFAG)

2.5.3 Passage de la RCT en SEMOP

La CACL avait lancé en août 2018 une consultation pour la passation d'une concession de services sous forme de délégation de service public relative à la gestion du service de transport public urbain pour une durée de 5 ans, avec un début d'exploitation envisagé à compter du 1er juillet 2020, et constitution d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

L'avis d'attribution publié le 27/03/2020 mentionne que la SEMOP Agglo'bus, au capital de 1 000 000€ est en cours d'enregistrement au RCS de Cayenne. Les actionnaires de la SEMOP sont la CACL et la

société MOSAÏQUE dont le siège social est situé à Kourou. Les actionnaires de la société MOSAÏQUE sont Transports Mooland Osmann SA (Mandataire) et Carla Mayotte Transports Baltus (Cotraitant)

La transformation de la Régie Communautaire De Transport (R.C.T) de la CACL en SEMOP (société d'économie mixte à opération unique) sera effective en juillet 2020. Ce nouveau mode de gestion des services publics retenu doit permettre de préparer l'arrivée du BHNS avec la montée en gamme du réseau. La SEMOP opérera le BHNS les dernières années de son contrat.

2.5.4 Perspective d'évolution d'ici 2025

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (loi « LOM »), vise à désenclaver les « zones blanches de la mobilité », en imposant la couverture totale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), là où auparavant les AOT concernaient essentiellement les grandes agglomérations. Toutes les collectivités locales, quelle que soit leur taille, peuvent se saisir de cette compétence et mettre en place le versement mobilité (ex-versement transport) pour financer cette mission. À défaut de prise en charge par les villes ou EPCI, cette compétence échoue aux conseils régionaux ou collectivités territoriales dans les DOM. Cependant aucun réel outil de financement nouveau n'est apportée par la loi. Ainsi, les régions ou collectivité territoriale unique n'ont pas la possibilité d'instituer un versement mobilité, quand bien même elle agissent en tant qu'AOM locale. Un décryptage plus détaillé de la LOM et ses implication est proposé en partie 4.1.

A moyen terme, une évolution du statut de la CCOG est à prévoir avec le dépassement du seuil des 100 000 habitants qui est programmé. L'EPCI devra obligatoirement passer en communauté d'agglomération avec des compétences qui deviendront obligatoire dont l'organisation des transports.

2.6 Synthèse des entretiens

Le relevé de l'expression des perceptions et attentes des acteurs de la mobilité a été synthétisé dans un document de type cahier d'acteurs, proposé en annexes.

Synthèse des entretiens – volet qualitatif de l'évaluation du PGTD Guyane 2012 – décembre 2019



ACTEURS	DATE DE L'ENTRETIEN	CONTACT	ATTENTES ET ENJEUX	DIFFICULTES ET FREINS	ACTIONS REALISEES OU EN COURS	PROJETS A VENIR	DONNEES A TRANSMETTRE
CACL	06/11	Christelle CÉLESTINE	<ul style="list-style-type: none"> - Transition énergétique du parc - Prise en compte des spécificités ultramarines pour le choix du matériel roulant - Fortes interfaces entre les projets fluvial, TCSP, stationnement, etc. - Manque une stratégie globale, vision multimodale - Plans de mobilité pour les entreprises, inter-entreprises, administrations et établissements scolaire à initier (en théorie une obligation pour toute entreprise de plus de 100 000 salariés au sein d'un ressort territorial) 	<ul style="list-style-type: none"> - La CACL n'est pas gestionnaire de voirie et du stationnement - Concurrence de l'informel sur certains secteurs - Difficulté de mise en accessibilité des points d'arrêts malgré l'existence du SDA ADAP - Réseau morcelé entre une partie en régie et l'autre en DSP - Covoiturage : nombreux échanges et avis divergents entre acteurs, scepticisme sur le fonctionnement, déjà une pratique de l'autostop qui pose des questions de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement progressif de la billettique depuis 2017 : ligne 7 en préfiguration du BHNS et lignes périurbaines - Elargissement de la gamme tarifaire pour favoriser les correspondances, billet QR code expérimenté - SCOT et PDU en attente de validation (2020) - Transformation de la Régie en SEMOP avec projet d'intégrer le périurbain à terme - Projet phasé de TCSP - Au même horizon, 2023, mise en service de la première phase de navette fluviale - SDA ADAP - Déploiement de bornes de recharge en cours avec l'aide de l'ADEME 	<ul style="list-style-type: none"> - Demande de voie bus dans le sens Macourie – Cayenne dans le cadre du projet de doublement de la RN - Restructuration du réseau prévu en accompagnement du BHNS - Lauréat de deux AAP : 50 k€ sur les deux axes continuité et services vélo qui devraient donner lieu à des études en 2020 	<ul style="list-style-type: none"> - Carte du réseau 2019 et, si elle existe, une de 2012 ou 2013 - Evolution de l'offre et de la fréquentation du transport urbain de 2012 à aujourd'hui - Evolution des dépenses et des recettes, de la contribution et du versement transport de 2012 à aujourd'hui - Des éléments de synthèse (présentation) détaillant les différentes évolutions du réseau et les projets réalisés ou en cours, les principales données
Préfecture	21/10	Etienne JACQUES	<ul style="list-style-type: none"> - Au-delà des sujets littoraux, des attentes des communes de l'intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte dans la planification et la programmation financière mais pas dans la phase opérationnelle de réalisation des projets - Question de désenclavement des communes (connexion RN1/2, écart par rapport aux bourgs centres) - Forte présence de l'informel dans le transport de voyageurs, des contrats et obligations pas toujours respectés par les opérateurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Défiscalisation : bilan à faire 	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement des bornes électriques de recharge des véhicules : discussion avec les collectivités et transporteurs sur la localisation 	

Illustration 12. Extrait du cahier d'acteurs

Les retours des acteurs font apparaître que :

- Le PGTD a plutôt bien été pris en compte dans les documents de planification et plans/programmes...
- ... moins en phase opérationnelle dans la réalité du terrain et des projets
- La faible diffusion du document en dessous de l'échelon intercommunal fait qu'hormis Cayenne, les communes sont peu au courant de ce document
- L'absence de suivi dans la mise en œuvre des actions est observée
- Les prises de compétence prévues n'ont pas eu lieu (compétence transport pour les communautés de communes), souvent pour des raisons financières et niveau de priorité décrit plus haut
- Des collectivités aux prises de difficultés financières et organisationnelles ont pu être contraintes d'abandonner certaines actions (mise en œuvre de réseau urbain par exemple)
- Il est donc nécessaire de redimensionner des projets « à l'échelle » et tirer le retour d'expériences de ce qui n'a pas fonctionné
- Les 6 années écoulées ont permis de murir les réflexions, faire sortir les projets qui vont être mis en œuvre, parfois avec des nuances par rapport au PGTD, sur la période à venir
- L'OIN et ses 24 opérations sont de nature à réinterroger les partis pris de mobilité sur l'île de Cayenne et à Saint-Laurent
- Face à la congestion, la montée en puissance et la professionnalisation des transports publics et autres mobilités alternatives à la voiture doit s'opérer
- Des pratiques en développement sont à prendre en compte et à sécuriser : vélo, covoiturage/autostop, rôle de l'informel
- Il n'existe aucun plan de mobilité à l'échelle des entreprises et administrations

3. PHASE 2 : EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PGTD

3.1 Bilan d'avancement des actions

Le premier volet de l'évaluation consiste en le bilan d'avancement de chacune des 34 actions du PGTD de façon à identifier si l'état de ces dernières au moyen de la grille suivante :

RÉALISÉE

EN COURS

A L'ÉTUDE

NON RÉALISÉE

PAS DE DONNEES

Voici ci-après le tableau de synthèse de l'avancement des 34 actions :

N°	ACTION	MONTANT*	MODE CONCERNE	PILOTAGE	AVANCEMENT
1	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale (maîtrise d'ouvrage commune CACL / CTG)	458,5	routier	CTG/CACL	A L'ÉTUDE
2	Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL (maîtrise d'ouvrage Etat)	125,7	routier	ETAT	EN COURS
3	Création d'une ligne de TCSP	88	TC	CACL	EN COURS
4	Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération	4	TC	CACL	EN COURS
5	Création de pôles de mobilité sur la CACL	12,3	Intermodalité	CACL	NON RÉALISÉE
6	Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula	1,4	fluvial	CACL	A L'ÉTUDE
7	Refonte de la politique de stationnement de la CACL	2,5	stationnement	CACL	A L'ÉTUDE
8	Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL	15,8	modes actifs	CACL	A L'ÉTUDE
9	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale	154,9	routier	CCOG	EN COURS
10	Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni	2	TC	Communes	A L'ÉTUDE
11	Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni	1	Intermodalité	Communes	A L'ÉTUDE
12	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG	1,1	Intermodalité	CCOG	NON RÉALISÉE
13	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale – communes de la CCDS	92,2	routier	Communes	PAS DE DONNEES
14	Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou	1,3	TC	Communes	A L'ÉTUDE
15	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS	0,5	Intermodalité	CCDS	NON RÉALISÉE
16	Aménagements de voirie sur CCEG	15,1	routier	Communes	PAS DE DONNEES
17	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG	0,8	Intermodalité	CCEG	PAS DE DONNEES
18	Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire	1	TC	CTG	NON RÉALISÉE
20	Mise à niveau du réseau routier national (axe panaméricain RN1/RN2) y compris doublement pont du Larivot	227	routier	ETAT	EN COURS
21	Fiabilisation du réseau routier départemental	62,3	routier	CTG	EN COURS
22	Prolongement de la route du fleuve	51,3	routier	ETAT	A L'ÉTUDE
23	Amélioration de la desserte de Saint-Elie	17,5	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
24	Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées	27,3	routier	Communes	PAS DE DONNEES
25	Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock	5	fluvial	CTG	NON RÉALISÉE
26	Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock	37	fluvial	ETAT	EN COURS
28	Amélioration / sécurisation des aéroports	22,2	Aérien	ETAT	EN COURS
29	Mise en place de nouvelles OSP voyageurs (Cayenne – Camopi) et fret (Maripasoula – Grand Santi)	-	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
30	Structuration de l'offre de transport par hélicoptère	0,3	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
31	Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes	11	Portuaire	ETAT	RÉALISÉE
32	Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni	21	Portuaire	ETAT	NON RÉALISÉE
33	Amélioration du bac Saint-laurent / Albina	11,1	fluvial	CTG	EN COURS
34	Création de plateformes logistiques en Guyane	60	Fret	Privé	NON RÉALISÉE

* Il s'agit du montant initial de l'action, les montants dépensés n'ayant pas pu être récoltés de manière exhaustive

Tableau 9. Liste des actions et synthèse de leur état d'avancement

Le graphique ci-dessous synthétise ce bilan par nombre d'action et montant alloué initialement :

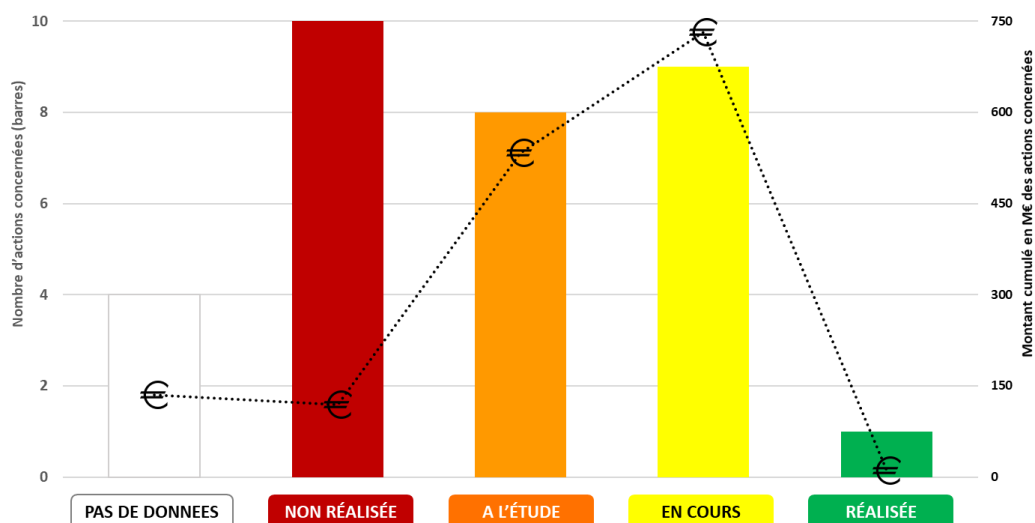


Illustration 13. Synthèse de l'avancement des 34 actions du PGTD (en nombre et en montant)

MOA	RÉALISÉE	EN COURS	A L'ÉTUDE	NON RÉALISÉE	PAS DE DONNEES	TOTAL
CACL	19,7	12,3		92		124
CCDS		0,5				0,5
CCEG			0,8			0,8
CCOG		1,1		154,9		156
Communes	4,3		134,6			138,9
CTG		6		62,3		68,3
CTG/CACL	458,5					458,5
ETAT	51,3	38,8		423		513,1
Privé		60				60
GPM					11	11

** Il s'agit du montant initial de l'action, les montants dépensés n'ayant pas pu être récoltés de manière exhaustive*

Tableau 10. Détail d'avancement par maîtrise d'ouvrage

Chaque action a fait l'objet d'une fiche détaillée reprenant sur le modèle qui suit :

- Un rappel des enjeux et du contenu de l'action
- Un bilan et les raisons qui l'explique
- Un état d'avancement détaillé
- Des enseignements et perspectives

Action n°3 : Création d'une ligne de TCSP


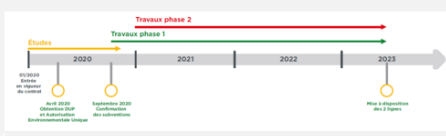
Quels étaient les enjeux de l'action ?	Que prévoyait l'action en détail ?
<ul style="list-style-type: none"> ■ Offrir une offre capacitaire et attractive susceptible de provoquer du report modal ■ Structurer le réseau urbain autour de deux lignes TCSP ■ Reller les grands équipements entre eux et au centre de Cayenne ■ Desservir une majorité des quartiers de la politique de la ville de Cayenne dans une logique de désenclavement et embellissement ■ Réduire les coûts d'exploitation des TC 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des propositions d'itinéraires avaient été formulées dans le cadre des études PGTD pour permettre d'établir des budgets prévisionnels mais devaient être affinées dans le cadre d'études spécifiques, idem pour la réflexion sur le choix du mode qui impliquait une analyses fines sur le potentiel à desservir sur chaque itinéraire et le trafic attendu sur chaque axe TCSP à l'aide d'une modélisation de trafic. ■ Une candidature aux appels à projet Grenelle était déjà imaginé
Qu'est qui accompagne cette action ?	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Restructuration du réseau bus de la CACL ■ Déploiement de la billettique et du SAEIV sur l'ensemble du réseau vc, lignes BHNS ■ Création d'un Centre de maintenance et remisage unique aux Maringouins 	
Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les études de faisabilité ont été menées en 2013-14 et ont conduit la CACL à postuler à l'Appel à Projets Grenelle III, et a été retenue ■ La concertation préalable a été initiée en 2014 ■ En 2016, la CACL a choisi de mettre en œuvre son projet via un contrat de partenariat (réalisation, maintenance des ouvrages réalisés) et la création d'une SEMOP pour l'exploitation du réseau bus et BHNS ■ L'enquête publique aura lieu au 1^{er} trimestre 2020 	
Qu'en est-il aujourd'hui?	Quels enseignements et perspectives?
<p>EN COURS</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le contrat de partenariat a été signé en décembre 2019. L'avant-projet final est prévu être réalisé au 1^{er} trimestre 2020 en parallèle de l'enquête publique. La mise en service est prévue en 2023. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le projet a pris du retard puisqu'il était prévu initialement avec une mise en service en 2018 puis en 2020 lors des études de 2016. ■ Le projet de construction est lancé mais reste soumis à confirmation de la participation financière de l'Union Européenne qui devrait intervenir mi-2020.

Illustration 14. Exemple de fiche action (voir document complet en annexes)

Ces 34 fiches sont proposées en annexes.

Il ressort de cette analyse détaillée que :

- Un grand nombre (17) d'actions sont à l'étude, en cours de réalisation ou partiellement réalisé représentant par ailleurs le montant le plus important (1,3 Md €) car elles concernent essentiellement les grands projets d'infrastructures (routières, aéroportuaires, TCSP, etc.)

- Une seule action est réalisée quasi complètement, celle à l'initiative du GPM pour l'acquisition d'outillages

- Une dizaine d'actions sont encore non réalisées portant en grosse partie sur la mise en œuvre de service de transport (OSP fluvial ou aérien, réseau urbain, TAD, pôle de mobilité, etc.) et représentant le volume d'investissement le moins important (120 M€) car mobilise surtout un budget de fonctionnement

- Des actions pour lesquelles aucune information n'a été transmise (à l'échelle de la CCEG ou des communes isolées) sont sans statut

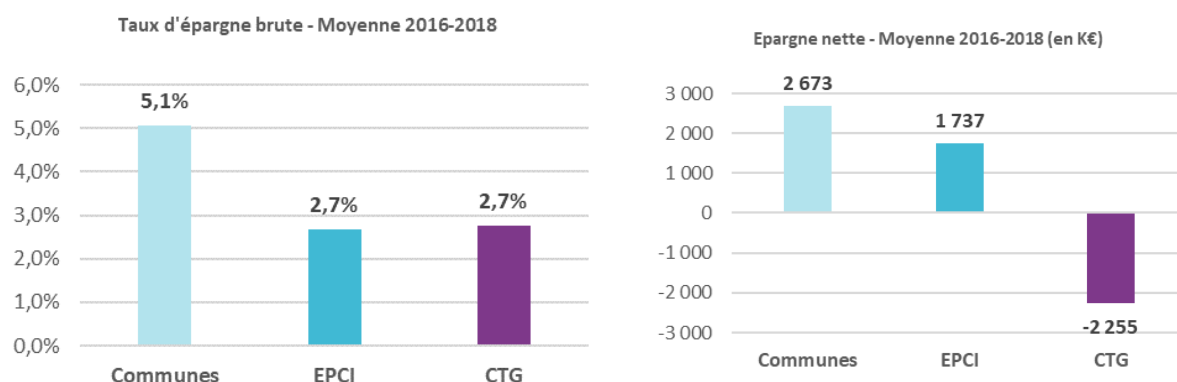
Il conviendra de veiller à ce que les actions à l'étude passent de la réflexion à la mise en œuvre.

3.2 Les capacités de financement du PGTD : bilan et perspectives

3.2.1 La situation financière des collectivités locales de Guyane (2016-2018) : une absence globale de marges de manœuvre

Une analyse financière consolidée a été réalisée pour les différentes collectivités locales de Guyane, à partir des comptes administratifs des budgets principaux des 22 communes, 4 EPCI et de la CTG, sur la période 2016-2018. Sont présentés ci-après les principaux constats et résultats synthétiques de cette analyse financière.

3.2.1.1 Une faible capacité d'autofinancement



La capacité d'autofinancement des 3 catégories de collectivités (Communes, EPCI, CTG) se mesure au travers du taux d'épargne brute² et du niveau d'épargne nette³.

Avec un taux moyen d'épargne brute compris entre 2.7% (EPCI et CTG) et 5.1% (communes), les collectivités de Guyane affichent une capacité d'autofinancement brut (avant remboursement du capital de dette) 3 à 4 fois inférieure à la moyenne nationale, celle-ci s'établissant en moyenne à 15%.⁴ Après remboursement du capital de dette, le solde d'épargne disponible pour financer les dépenses d'équipement s'est élevée en moyenne annuelle à 2.67 M€ pour l'ensemble des communes, à 1.74 M€ pour l'ensemble des EPCI et a été déficitaire à hauteur de -2.25 M€ pour la CTG, sur la période 2016-2018. Toutes collectivités confondues, la capacité d'autofinancer l'ensemble des dépenses d'équipement était ainsi limitée à un niveau moyen de 2.1 M€ environ par an sur le territoire guyanais.

Epargne nette (K€)	2 016	2 017	2 018	MOYENNE
Communes	-3 146	3 385	7 779	2 673
EPCI	-1 975	3 367	3 818	1 737
CTG	9 641	-32 291	15 884	-2 255

² (Solde d'épargne avant remboursement du capital de dette / Recettes réelles de fonctionnement)

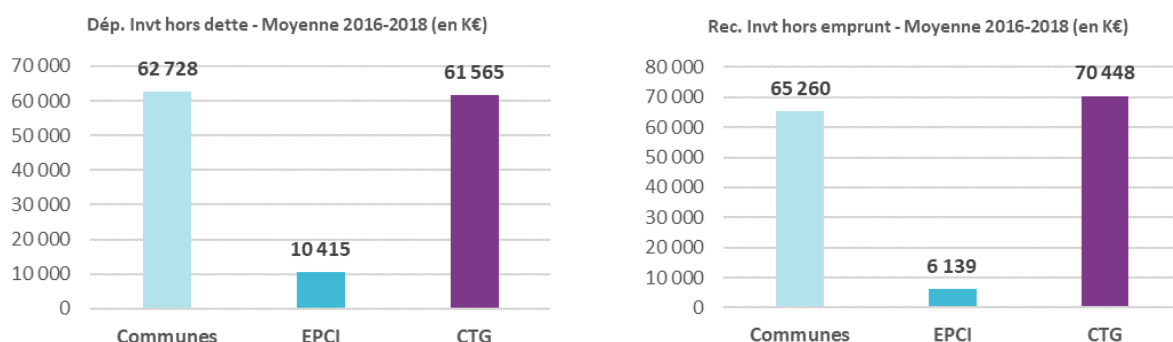
³ (Solde d'épargne disponible pour financer les dépenses d'équipement, après remboursement du capital de dette)

⁴ Source : « Les finances des collectivités locales en 2019 » - DGCL.

3.2.1.2 Un financement des dépenses d'investissement assuré par les subventions perçues

En avant-propos, il convient de rappeler que le volume annuel des dépenses d'investissement (hors dette) des collectivités de Guyane est globalement comparable à celles des autres collectivités d'outre-mer (en € / habitant et par catégorie). L'effort d'équipement à l'habitant des communes de Guyane est 15% inférieur à celui réalisé par les communes de métropole. Cet écart est beaucoup plus marqué pour les EPCI, avec un effort d'équipement/habitant inférieur de moitié à celui réalisé par des EPCI de métropole. En revanche, la CTG se caractérise par un effort d'équipement à l'habitant près de 2 fois supérieur à celui réalisé par les départements et régions de métropole, sur la période 2016-2018.⁵

Le volume des dépenses d'investissement⁶ consolidées des 22 communes de Guyane s'est élevée à 62.73 M€, en moyenne annuelle, sur la période 2016-2018, soit un niveau très proche de celui réalisé par la CTG (61.57 M€). L'ensemble des EPCI n'a réalisé que 10.41 M€ de dépenses d'investissement par an, sur la même période.



Pour financer ces dépenses d'investissement, les différentes catégories de collectivités ont bénéficié de recettes d'investissement qui ont couvert la totalité (communes et CTG), ou une grande partie (EPCI) de ces dépenses. **Ces recettes d'investissement sont composées à 85% de subventions** (12% de FCTVA, et 3% de divers). En conséquence, le besoin de financement de la section d'investissement (dépenses d'investissement hors dette – recettes d'investissement hors emprunt) a été nul pour les communes et la CTG (il a été même négatif, c'est-à-dire qu'un excédent a été réalisé sur la section d'investissement). Les EPCI, quant à eux, ont affiché un besoin de financement de 4.28 M€ par an, en moyenne, sur la période 2016-2018.

Couverture besoin de financement de la section d'Investissement (K€)			
Moy. annuelle 2016-2018	Communes	EPCI	CTG
Rappel besoin de financement	-2 532	4 276	-8 883
Financé par :			
Epargne nette	2 673	1 737	-2 255
Emprunt	6 099	409	2 667
Variation du FDR	-11 303	2 131	-9 294
(-) Abondement / (+) Utilisation			
TOTAL	-2 532	4 276	-8 883

⁵ (montants consolidés départements + régions).

⁶ (hors remboursement du capital de dette)

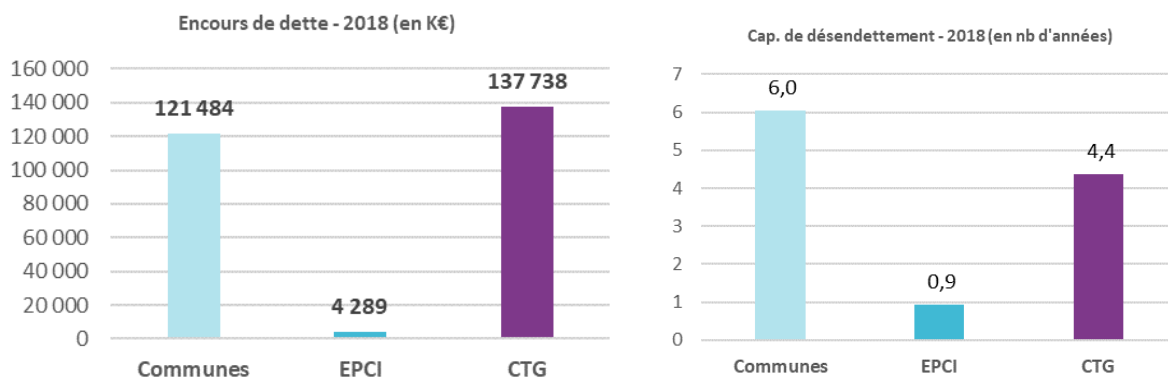
Pour financer ce besoin d'investissement annuel de 4.28 M€, les EPCI ont tout d'abord pu compter sur leur épargne nette (1.73 M€/an). Pour couvrir le besoin résiduel, les EPCI ont fait le choix de ne pas recourir à l'emprunt (seulement 0.4 M€/an), mais d'utiliser plutôt les réserves de fonds de roulement (FDR) dont ils disposaient, à hauteur de 2.1 M€.

Dans la mesure où les communes et la CTG étaient en situation d'excédent sur leur section d'investissement, le recours à l'emprunt n'était pas nécessaire, a priori. Cependant, les communes et la CTG ont décidé de contracter un volume annuel moyen d'emprunt de respectivement 6 M€ et 2.7 M€ sur la période. Cela leur a permis de reconstituer leurs fonds de roulement, à hauteur de 11.3 M€ pour les communes et de 9.3 M€ pour la CTG.

3.2.1.3 Un endettement limité

Au 31/12/2018, l'encours de dette cumulé des communes s'élève à 121.5 M€, soit un stock proche de celui de la CTG (137.7 M€). L'encours de dette cumulé des EPCI ne s'élève qu'à 4.3 M€.

Afin de mesurer le poids de cette dette et la situation d'endettement des différentes collectivités, il convient de rapporter leurs encours de dette à l'épargne brute dégagée, c'est-à-dire la capacité à rembourser cette dette. Ainsi calculée, la capacité de désendettement, qui représente le nombre d'années théorique qu'il faudrait à la collectivité pour se désendetter complètement si elle consacrait toute son épargne à cet objectif, ressort à un niveau tout à fait correct pour les communes et la CTG (respectivement 6 et 4.4 années), et à un niveau très faible pour les EPCI (inférieur à 1 année). Les différentes collectivités de Guyane sont donc peu endettées, globalement. Cette situation est logique, compte tenu du fait que ces collectivités n'ont pas eu besoin de recourir fortement à l'emprunt pour financer leur dépenses d'investissement sur la période, ces dernières étant déjà financées par les recettes de la section, et notamment par les subventions perçues.



3.2.1.4 Focus sur la situation de la CTG

La Cour des comptes, dans un rapport remis le 19 juin 2019, a évalué la mise en œuvre du plan d'urgence Guyane et a effectué à cette occasion une analyse des comptes de la CTG sur la période 2016-2018, et une prospective financière à horizon 2023, apportant des éclaircissements indispensables pour comprendre la réalité de la situation financière de la CTG. En voici la synthèse.

La CTG, au moment de sa création en 2016 a hérité d'un niveau élevé de dépenses sociales obligatoires portées par l'ex-département (RSA principalement). De plus ces dépenses connaissent un taux de progression important, alors que la compensation versée par l'État au titre de ces dépenses était figée.

Le reste à charge de RSA était ainsi le plus élevé des départements de France, en 2015. En parallèle, la CTG n'a pas mis en œuvre de plan pour réduire ses autres dépenses de fonctionnement (charges de personnel, charges à caractère général, subventions versées). Le reste à charge de RSA a continué à croître entre 2016 et 2018. La CTG rencontré également des difficultés de trésorerie importantes pour payer ses fournisseurs et créanciers, en raison notamment de la faiblesse de son épargne dégagée.

Dans ce contexte, l'Etat a apporté un soutien exceptionnel, en versant 112 M€ de subventions en 2017, et 107.1 M€ en 2018. Sans ces aides, l'épargne nette de la collectivité aurait été fortement négative. L'intervention de l'État a ainsi été déterminante ; les soldes de gestion de la CTG en sont totalement dépendants, l'Etat ne pouvant intervenir que sur les produits de gestion et non sur les charges. La cour des comptes a donc recommandé la mise en place d'un plan de redressement, axée sur une forte maîtrise des dépenses de fonctionnement. Si rien n'est fait sur ces dépenses de fonctionnement, la cour des comptes conclut à une impasse budgétaire, dès les exercices 2019/2020, alors même que l'Etat a mis en place d'autres mesures de soutien pérennes en 2019, en recentralisant le RSA hors SRO⁷ (diminution de 55 M€ des charges annuelles de fonctionnement) et en maintenant la compensation exceptionnelle de la part d'octroi de mer transférée aux communes (+27 M€/an).

3.2.1.5 Conclusion sur la situation financière globale des collectivités

Le volume des dépenses d'investissement réalisé par les collectivités de Guyane est comparable à celui des autres collectivités d'outre-mer. Pour financer ces dépenses d'équipement, les différentes catégories de collectivités n'ont pas pu compter sur leur capacité autofinancement, très limitée. Cette faiblesse structurelle à dégager une épargne sur leur section de fonctionnement a été compensée par les recettes perçues sur la section d'investissement, des subventions pour l'essentiel. Au final, le financement de leur programme d'investissement n'a pas nécessité un recours important au levier de l'emprunt. Les trois catégories de collectivités sont globalement peu endettées au 31/12/2018.

Cette première lecture doit cependant être nuancée et analysée sous un autre angle, celui de l'autonomie financière. **La difficulté à dégager une épargne suffisamment élevée rend ces collectivités fortement dépendantes des subventions versées par les différents financeurs (Etat et Europe notamment), pour réaliser leur programme d'investissement, notamment la CTG.** Face aux besoins très élevés du territoire en matière de services et d'équipements, les collectivités se retrouvent ainsi dans l'impossibilité d'augmenter significativement le niveau des dépenses réalisées, de leurs propres initiatives. Elles ont certes des marges de manœuvre en terme d'endettement, mais le recours au levier de l'emprunt nécessite d'avoir une capacité à rembourser cette dette future, et donc de pouvoir dégager une épargne suffisamment élevée...

⁷ Sans résid. stable sans forfait logement

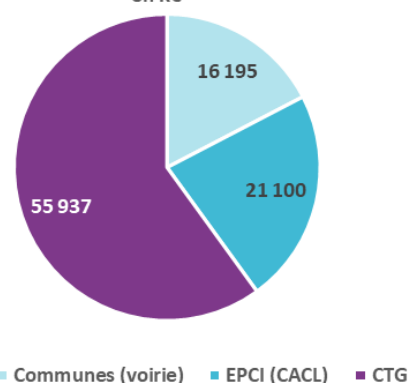
3.2.2 Les dépenses et recettes des collectivités sur la compétence « transport/mobilité »

3.2.2.1 Les dépenses (fonctionnement + investissement)

Les trois catégories de collectivités ont réalisé un volume annuel moyen de dépenses de 93 M€ sur la compétence « transport/mobilité » (fonctionnement + investissement) :

Dépenses annuelles "Transport" (Fonct + Invnt) - en K€	
Communes (voirie)	16 195
EPCI (CACL)	21 100
CTG	55 937
TOTAL	93 232

Dépenses annuelles "Transport" (Fonct + Invnt) - en K€

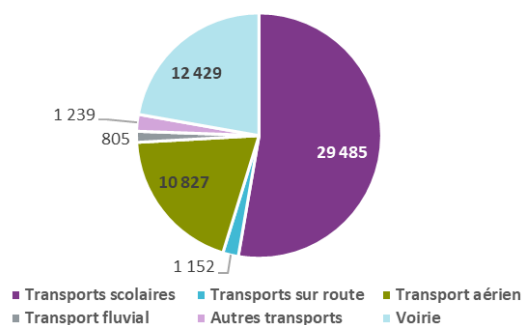


- 55.9 M€ pour la CTG (moyenne 2016-2018)
- 21.1 M€ pour les EPCI (données 2017), au travers de la seule CACL (les autres EPCI n'ont pas réalisé de dépenses significatives dans ce domaine)
- 16.2 M€ pour les communes, sachant que ces dépenses ne portaient que sur l'entretien et le renouvellement de la voirie.

Les dépenses de la CTG se sont décomposées de la façon suivante :

CTG - Répartition des dépenses transport (Fonct+Invnt) - Moy. 2016-2018 (en K€)	
Transports scolaires	29 485
Transports sur route	1 152
Transport aérien	10 827
Transport fluvial	805
Autres transports	1 239
Voirie	12 429
TOTAL	55 937

CTG - Répartition des dépenses transport (Fonct+Invnt) - Moy. 2016-2018 (en K€)



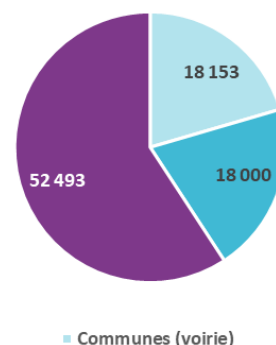
La CACL, seul EPCI de Guyane à réaliser un volume significatif dans le domaine des transport et de la mobilité, a mobilisé 21.1 M€ de dépenses en 2017 (dernière année avec des données connues), qui se sont réparties pour moitié environ sur les transports scolaires de l'agglomération (11,1 M€) et pour l'autre moitié environ sur les lignes de transport collectif (10 M€).

3.2.2.2 Les recettes affectées (fonctionnement + investissement)

Pour financer les 93.2 M€ de dépenses annuelles liées à la compétence transport/mobilité, les collectivités ont perçues 88.6 M€ de recettes affectées :

Recettes annuelles "Transport" (Fonct + Invnt) - en K€	
Communes (voirie)	18 153
EPCI (CACL)	18 000
CTG	52 493
TOTAL	88 646

Recettes annuelles "Transport" (Fonct + Invnt) - en K€

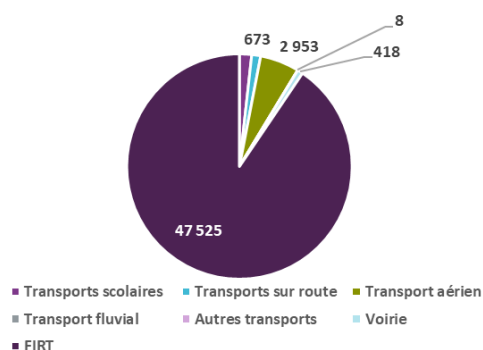


Le FIRT (le Fonds d'Investissement Routier et des Transports) a constitué la principale recette affectée à la compétence, toutes collectivités confondues, avec un total de 67.8 M€ (soit 76% du total).

Les recettes de la CTG se sont décomposées de la façon suivante :

CTG - Répartition des recettes transport (Fonct+Invnt) - Moy. 2016-2018 (en K€)	
Transports scolaires	916
Transports sur route	673
Transport aérien	2 953
Transport fluvial	8
Autres transports	0
Voirie	418
FIRT	47 525
TOTAL	52 493

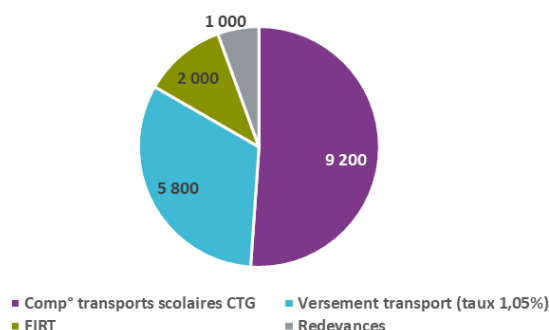
CTG - Répartition des recettes transport (Fonct+Invnt) - Moy. 2016-2018 (en K€)



Les recettes de la CACL se sont décomposées de la façon suivante :

CACL - Recettes affectées à la compétence transport (budget 2017) - en K€	
Comp° transports scolaires CTG	9 200
Versement transport (taux 1,05%)	5 800
FIRT	2 000
Redevances	1 000
TOTAL	18 000

CACL - Recettes affectées à la compétence transport (budget 2017) - en K€



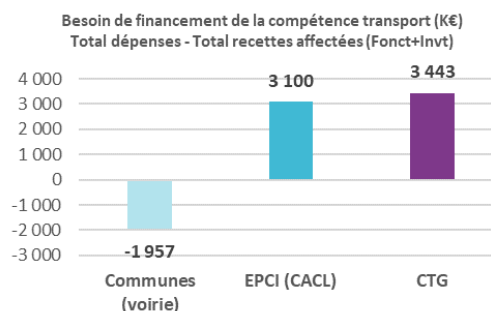
Le taux de VT a été augmenté au 01/07/2017, passant de 1.05% à 1.80%, afin de préparer le financement du projet TCSP. Le montant de 5.8 M€ perçu en 2017 correspond à un taux de 1.05% en année pleine. Le montant de VT perçu en 2018, suite à l’augmentation du taux, s’élève à 10 M€.

Enfin, pour les communes, la seule ressource affectée à la compétence (dépenses réalisées sur la voirie) a été le FIRT, pour un total de 18.1 M€ (ce qui a permis de financer intégralement les dépenses).

3.2.2.3 Le besoin de financement (fonctionnement + investissement)

Compte tenu des dépenses et des recettes présentées ci-avant, le besoin de financement de la compétence transport/mobilité s’est élevé à 4.6 M€ toutes collectivités confondues, décomposé comme suit :

Besoin de financement de la compétence transport (K€) Total dépenses - Total recettes affectées (Fonct+Inv)		Année/Période de référence
Communes (voirie)	-1 957	
EPCI (CACL)	3 100	2018
CTG	3 443	2017
TOTAL	4 586	Moy.2016-2018



Pour les communes, il n’y a pas de besoin de financement des travaux et dépenses réalisées sur la voirie, ces dépenses étant entièrement couvertes par le FIRT.

La CACL, avec un taux de VT à 1.05%, a dû mobiliser 3.1 M€ de ressources sur son budget principal, pour couvrir le besoin de financement de la compétence transport/mobilité. Avec un taux de VT à 1.80%, ce besoin de financement disparaît, mais de façon provisoire : cette ressource supplémentaire sera utilisée pour financer le projet de TCSP.

Enfin, le besoin de financement de la compétence transport/mobilité est d’environ 3.4 M€ pour la CTG. Ce besoin est couvert par les autres recettes du budget principal (fiscalité et dotations).

3.2.2.4 Le bilan des dépenses et recettes actuelles, rapportées à celles prévues au PGTD

Globalement, les dépenses qui ont été engagées par les différentes catégories de collectivités sur la période 2016-2018 ont été financées de façon équilibrée par les recettes affectées, notamment grâce au FIRT. Le besoin de financement résiduel (mobilisation de recettes non affectées, budget principal) a été relativement faible.

Il convient maintenant de comparer ce volume annuel de dépenses et de recettes réalisées entre 2016 et 2018 avec celles prévues au PGTD.

3.2.2.4.1 Rappel des besoins de financement du PGTD

La programmation définitive du PGTD, formalisée en novembre 2012, prévoyait un total de 4.2 M€ en euros courants (3,3 milliards en € constant 2012) sur la période 2013-2025, dont 1,9 Mds d'€ en investissement (soit 146 M€/an en moyenne) et 2.3 Mds d'€ en entretien, maintenance, exploitation (soit 178 M€/an en moyenne). Il affiche un déficit de financement de l'ordre de 200 M€ par an, lorsqu'à l'époque, les maîtres d'ouvrage finançaient environ 70 M€ par an de déficit (après ressources affectées).

Budget Global PGTD	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	...	2020	2021	...	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - / 2025
Dépenses d'investissement par année	1 897 M€	146 M€	78 M€	139 M€	236 M€	114 M€	...	235 M€	103 M€	...	156 M€	151 M€	160 M€	129 M€
Dépenses d'exploitation maintenance	2 309 M€	178 M€	116 M€	121 M€	136 M€	145 M€	...	189 M€	200 M€	...	244 M€	124 M€	165 M€	222 M€
Total dépenses	4 205 M€	323 M€	194 M€	260 M€	372 M€	259 M€	...	424 M€	303 M€	...	400 M€	275 M€	325 M€	351 M€
Ressources														
Union Européenne	268 M€	21 M€	11 M€	20 M€	33 M€	16 M€	...	33 M€	14 M€	...	22 M€	21 M€	23 M€	18 M€
FIRT	966 M€	74 M€	56 M€	59 M€	62 M€	64 M€	...	77 M€	80 M€	...	96 M€	59 M€	70 M€	88 M€
DGD	21 M€	2 M€	1 M€	2 M€	2 M€	2 M€	...	2 M€	2 M€	...	2 M€	2 M€	2 M€	2 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	209 M€	18 M€	2 M€	8 M€	9 M€	9 M€	...	19 M€	20 M€	...	24 M€	6 M€	16 M€	22 M€
Total ressources	1 463 M€	114 M€	71 M€	88 M€	105 M€	91 M€	...	130 M€	116 M€	...	143 M€	88 M€	111 M€	129 M€
Net à financer	2 742 M€	209 M€	123 M€	171 M€	267 M€	168 M€	...	294 M€	186 M€	...	257 M€	187 M€	215 M€	222 M€
Pour mémoire part actuelle financée		69 M€												

Tableau 11. Financement global du PGTD € courants - source : FCL

Des hypothèses de financement par maître d'ouvrage avaient été définies.

Les besoins de financement du PGTD affectés aux communes et EPCI s'établissaient comme suit :

Budget PGTD pour Communes EPCI	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	...	2020	2021	...	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - / 2025
Dépenses d'équipement directes	633 M€	49 M€	26 M€	46 M€	79 M€	38 M€	...	78 M€	34 M€	...	52 M€	50 M€	53 M€	43 M€
Subventions versées	33 M€	3 M€	1 M€	2 M€	4 M€	2 M€	...	4 M€	2 M€	...	3 M€	3 M€	3 M€	2 M€
Dépenses d'exploitation Maintenance	865 M€	67 M€	43 M€	45 M€	51 M€	54 M€	...	71 M€	75 M€	...	92 M€	47 M€	62 M€	83 M€
Total dépenses	1 531 M€	118 M€	71 M€	94 M€	134 M€	94 M€	...	153 M€	111 M€	...	146 M€	100 M€	118 M€	129 M€
Subventions reçues	520 M€	40 M€	21 M€	38 M€	65 M€	31 M€	...	64 M€	28 M€	...	43 M€	41 M€	44 M€	35 M€
Participations reçues	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
FIRT	286 M€	22 M€	17 M€	17 M€	18 M€	19 M€	...	23 M€	24 M€	...	28 M€	17 M€	21 M€	26 M€
DGD	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	231 M€	18 M€	2 M€	9 M€	10 M€	10 M€	...	21 M€	22 M€	...	26 M€	7 M€	18 M€	24 M€
FCTVA	98 M€	8 M€	1 M€	4 M€	4 M€	4 M€	...	9 M€	9 M€	...	11 M€	3 M€	8 M€	10 M€
Total ressources	1 136 M€	87 M€	41 M€	69 M€	97 M€	65 M€	...	117 M€	83 M€	...	108 M€	69 M€	90 M€	96 M€
Total à financer	396 M€	30 M€	29 M€	25 M€	37 M€	30 M€	...	36 M€	28 M€	...	38 M€	31 M€	28 M€	33 M€
Pour mémoire part actuelle financée (€ 2012)		-6 M€												

Tableau 12. Financement du PGTD par les communes et EPCI € courants - source : FCL

Il en ressortait un coût annuel total de 118 M€, décomposé comme suit :

- un coût d'investissement de 52 M€/an, avec un effort un peu plus important sur la période 2016-2020 (56 M€/an).
- un coût de fonctionnement de 67 M€/an, avec un effort ramené à 62 M€/an sur la période 2016/2020.

Avant mise en œuvre du PGTD, les communes et EPCI finançaient en moyenne un coût total de 13 M€/an au titre des dépenses transports/mobilité.

Les besoins de financement du PGTD affectées à la CTG s'établissent comme suit :

Budget PGTD pour Collectivité Unique	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	...	2020	2021	...	2025	Moyenne / an 2013 - 2015	Moyenne / an 2016 - 2020	Moyenne / an 2021 - 2025
Dépenses d'équipement directes	185 M€	14 M€	8 M€	14 M€	23 M€	11 M€	...	23 M€	10 M€	...	15 M€	15 M€	16 M€	13 M€
Subventions versées	581 M€	45 M€	24 M€	42 M€	72 M€	35 M€	...	72 M€	31 M€	...	48 M€	46 M€	49 M€	39 M€
Dépenses d'exploitation Maintenance	850 M€	65 M€	43 M€	45 M€	50 M€	53 M€	...	70 M€	74 M€	...	90 M€	46 M€	61 M€	82 M€
Total dépenses	1 615 M€	124 M€	74 M€	100 M€	145 M€	99 M€	...	165 M€	115 M€	...	153 M€	107 M€	125 M€	134 M€
Subventions reçues	112 M€	9 M€	5 M€	8 M€	14 M€	7 M€	...	14 M€	6 M€	...	9 M€	9 M€	9 M€	8 M€
Participations reçues	17 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€	...	1 M€	1 M€	...	2 M€	1 M€	1 M€	2 M€
FIRT	680 M€	52 M€	40 M€	41 M€	43 M€	45 M€	...	54 M€	56 M€	...	67 M€	41 M€	50 M€	62 M€
DGD	21 M€	2 M€	1 M€	2 M€	3 M€	1 M€	...	3 M€	1 M€	...	2 M€	2 M€	2 M€	1 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	...	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
FCTVA	29 M€	2 M€	0 M€	1 M€	1 M€	1 M€	...	3 M€	3 M€	...	3 M€	1 M€	2 M€	3 M€
Total ressources	859 M€	66 M€	46 M€	53 M€	62 M€	56 M€	...	74 M€	68 M€	...	83 M€	54 M€	64 M€	75 M€
Total à financer	757 M€	58 M€	28 M€	47 M€	83 M€	44 M€	...	90 M€	47 M€	...	70 M€	53 M€	61 M€	58 M€
Pour mémoire part actuelle financée (€ 2012)		8 M€												

Tableau 13. Financement du PGTD par la Collectivité Unique
€ courants - source : FCL

Il en ressortait un coût annuel total de 124 M€ décomposé comme suit :

- un coût d'investissement de 59 M€/an, avec un effort un peu plus conséquent sur la période 2016-2020 (65 M€/an).
- un coût de fonctionnement de 65 M€/an, avec un effort ramené à 61 M€/an sur la période 2016/2020.

Avant mise en œuvre du PGTD, la CTG (ex-conseil département et régional) finançait en moyenne un coût total de 50 M€/an au titre des dépenses transports/mobilité.

Si l'on compare les coût annuels moyens prévus au PGTD pour la CTG, les communes et EPCI par rapport à ceux effectivement réalisés sur la période 2016/2018, on constate les écarts suivants :

Coût moyen annuel "Transport/Mobilité (Fonct + Invt) - en M€				
	Avant 2013 (pm)	(A) Réalisé 2016/2018	(B) PGTD 2016/2020	(A)-(B) Ecart
CTG	50	56	125	-69
Communes + EPCI	13	37	118	-81
TOTAL	63	93	243	-150

On observe ainsi un différentiel important entre les efforts qui étaient prévus au PGTD et les dépenses réalisées par ces collectivités, sur la période 2016-2018.

Les communes et les EPCI ont globalement réalisé un volume annuel de dépenses inférieur de 81 M€ à celui programmé dans le PGTD, sur la période 2016-2018. La CTG a quant à elle réalisé un volume annuel de dépenses inférieur de 69 M€ à celui programmé dans le PGTD.

Cet écart s'explique par l'absence de nouvelles ressources mobilisées depuis l'adoption du PGTD. Or, comme nous l'avons présenté au point 3.2.1, les ressources et capacités budgétaires actuelles des différentes catégories de collectivités ne leur permettent pas de réaliser un volume de dépenses supérieur à celui qu'elles ont financé, sur la période 2016-2018.

3.2.3 Les ressources mobilisables par les collectivités pour financer les dépenses prévues au PGTD

3.2.3.1 Les ressources affectées

Il existe actuellement deux recettes affectées au financement de la compétence « transport/mobilité » : le FIRT et le VT.

3.2.3.1.1 Le FIRT

Dans les DOM, une Taxe Spéciale de Consommation (TSC) sur les carburants s'applique en lieu et place de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) qui s'applique en métropole. Les tarifs sont votés par la CTG, qui en perçoit le produit et le partage ensuite avec les communes et la CACL. Cette redistribution de la TSC aux communes de Guyane se fait via le FIRT, le Fonds d'Investissement Routier et des Transports. Les sommes perçues par les communes doivent financer des dépenses liées à la voirie dont elles ont la charge, au développement des transports publics de personnes et à des dépenses d'investissement d'intérêt communal. Le montant versé à la CACL est exclusivement destiné à financer le développement des transports urbains.

En 2018, sur les 67.7 M€ de FIRT mis en répartition, 70 % a été conservé par la CTG, 27 % a été reversé aux communes, et 3% à la CACL.

FIRT - Répartition 2018 (en K€)	Montant K€	%
Programme pour la CTG	47 525	70,2%
<i>dont opérations d'investissement d'intérêt régional</i>	6 771	10,0%
<i>dont l'aménagement de la voirie nationale et des pistes forestières</i>	18 153	26,8%
<i>dont détaxe carburant pour les artisans taxis</i>	180	0,3%
<i>dont DACS (Dispositif d'Aide à Caractère Social)</i>	4 268	6,3%
<i>dont dépenses d'invest et de fonct voirie et infrastructures de transport</i>	18 153	26,8%
Programme pour les communes	18 153	26,8%
<i>dont FIRT garanti</i>	15 459	22,8%
<i>dont Fonds d'Actualisation</i>	2 694	4,0%
Développement du service public de transports urbains de personnes	2 031	3,0%
<i>Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL)</i>	2 031	3,0%
TOTAL	67 709	100,0%

L'augmentation de ce fonds nécessiterait d'augmenter les tarifs de TSC. Mais la CTG applique déjà des taux très proches des plafonds autorisés : **il existe donc très peu de marges de manœuvre pour augmenter le rendement de ce levier**, d'autant plus que l'assiette de cette recette fiscale – les volumes de carburant consommé – est dotée d'un faible potentiel de dynamique.

3.2.3.1.2 Le versement transport (VT)

Le versement transport (versement « mobilité » depuis la loi LOM) n'est pour l'instant institué que sur le territoire de la CACL. La loi LOM n'offre pas la possibilité à la CTG de voter et d'appliquer un taux de VT sur le reste du territoire. Seuls les trois EPCI pourront donc lever cette recette fiscale sur leur territoires.

En tenant compte du nombre de postes salariés existant sur le territoire de la CACL et sur les territoires des 3 autres EPCI (nombre de postes pour les établissements de plus de 10 salariés), on peut estimer le montant maximum de VT qui pourrait être perçu sur ces territoires : **environ 2.3 M€ pour un taux de 1%** (alors que le taux plafond que pourrait appliquer ces EPCI se situerait plutôt à 0.85% dans le cadre de la mise en place d'un TCSP, et à 0.55% sans TCSP).

Estimation du rendement potentiel d'un VT unique en Guyane, hors CACL	Nb de postes des établissements de +10 salariés (2015)		VT 2018 (au taux de 1%) - K€
CACL	30586	71%	5 579
Guyane hors CACL	12 650	29%	2 307
Total Guyane	43236	100%	7 886

Même en prenant des hypothèses hautes sur le taux de VT potentiellement applicable sur ces territoires, le rendement estimé du VT se situerait à des niveaux bien en deçà des efforts de financement prévus au PGTD.

3.2.3.2 Les autres ressources

3.2.3.2.1 Les cofinancements dans le cadre des documents de programmation (CPER/CCT et FEDER)

Le Contrat de plan Etat Région (CPER) 2015-2020 a repris certains projets du PGTD, dans son volet 8 « Mobilité ». Ainsi l'Etat s'est initialement engagé à la signature de ce contrat sur un financement de 203.4 M€ au titre de ce volet mobilité (dont 117 M€ rajouté par avenant en 2017 au titre des opérations sur la RN1 - « Section Balata – RD51 » & « Doublement du pont du Larivot »).

Crédits contractualisés dans le cadre du CPER 2015-2020 (yc avenant 2017)			
Montants cumulés (en M€)	Etat	CTG	TOTAL
TOTAL CPER 2015-2020	299,3	256,5	555,8
dont Volet 8 – Mobilité	203,4	75,9	279,3
- Volet routier	188,5	72,0	260,5
- Volet fluvial	2,4	1,3	3,7
- Volet portuaire	12,0	0,0	12,0
- Volet aérien	0,5	2,6	3,1

Moyenne annuelle (en M€)	Etat	CTG	TOTAL
TOTAL CPER 2015-2020	49,9	42,7	92,6
dont Volet 8 – Mobilité	33,9	12,7	46,5
- Volet routier	31,4	12,0	43,4
- Volet fluvial	0,4	0,2	0,6
- Volet portuaire	2,0	0,0	2,0
- Volet aérien	0,1	0,4	0,5

Au total, ce volet mobilité concentrait la grande partie des financements de l'Etat dans le cadre de ce CPER (203 M€ sur un total de 299 M€). Le volet routier était prédominant : il représentait plus 90% des aides apportées par l'Etat au titre de ce volet mobilité (188 M€ sur un total de 203 M€).

En moyenne annuelle, l'Etat s'est ainsi engagé à financer 34 M€ au titre des opérations relatives à la mobilité, dont 31 M€ sur le volet routier, sur toute la période du CPER (2015-2020).

En 2019, les contrats de convergences territoriaux (CCT) se sont substitués aux CPER pour les régions / collectivités uniques d'outre-mer. Une partie des financements non consommés dans le cadre du CPER ont été reportés dans ce contrat de convergence, dont notamment les deux opérations qui avaient été intégrées par avenant en 2017 (RN1 - « Section Balata – RD51 » & « Doublement du pont du Larivot »).

Ces contrats de convergence portent un financement de l'Etat légèrement supérieur au CPER, sur le volet mobilité (39 M€ contre 34 M€).

Crédits contractualisés dans le cadre du CCT 2019-2022			
Montants cumulés (en M€)	Etat	CTG	TOTAL
TOTAL CCT 2019-2022	294,0	197,1	491,2
dont Volet 8 – Mobilité	157,1	53,6	210,7
- Volet routier	150,2	52,1	202,3
- Volet fluvial	1,4	0,0	1,4
- Volet portuaire	5,5	0,0	5,5
- Volet aérien		1,5	1,5

Moyenne annuelle (en M€)	Etat	CTG	TOTAL
TOTAL CCT 2019-2022	73,5	49,3	122,8
dont Volet 8 – Mobilité	39,3	13,4	52,7
- Volet routier	37,6	13,0	50,6
- Volet fluvial	0,3	0,0	0,3
- Volet portuaire	1,4	0,0	1,4
- Volet aérien	0,0	0,4	0,4

Crédits contractualisés dans le cadre du CCT 2019-2022 (moy. annuelle)			
	Etat	CTG	TOTAL
dont Volet 8 – Mobilité	39,3	13,4	52,7
<i>Rappel Moy. annuelle CPER 2015-2020</i>	<i>33,9</i>	<i>12,7</i>	<i>46,5</i>

La clôture des contrats CPER a amené à faire le bilan des crédits engagés et consommés. En voici la synthèse au 31/12/2017 et au 31/12/2018 (date de clôture du CPER) :

ÉTAT D'AVANCEMENT DU VOLET MOBILITÉS DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGIONS (CPER) 2015-2020

CONSOMMATION DES AE ET DES CP FIN 2017		CREDITS CONTRACTUALISES CPER 2015-2020 - ETAT					
Montants cumulés (en M€)	Inscrits	AE	Taux engagement	Moy. nat.	CP	Taux conso CP	Moy. nat.
dont Volet 8 – Mobilité	186,4	27,2	14,6%	29,0%	7,0	3,8%	9,3%
- Volet routier	171,5	18,3	10,7%	26,9%	4,4	2,6%	12,1%
- Volet fluvial	2,4	2,0	83,3%	83,3%	0,5	20,8%	20,8%
- Volet portuaire	12,5	6,9	55,2%	35,9%	2,1	16,8%	12,5%

CONSOMMATION DES AE FIN 2018		CREDITS CONTRACTUALISES CPER 2015-2020 - ETAT			
Montants cumulés (en M€)	Inscrits	AE	Taux engagement	Moy. nat.	
dont Volet 8 – Mobilité	186,4	31,9	17,1%	39,9 %	

Source : Assemblée nationale / DGITM

Au 31/12/2018, seuls 17% des crédits inscrits sur ce volet mobilité ont été engagés par l'Etat (soit un montant de 31.9 M€), contre un taux d'engagement de près de 40% pour la moyenne nationale (toujours sur ce volet mobilité). Si l'ensemble des crédits inscrits avaient été engagés pleinement (au prorata temporis), ce sont 125 M€ qui auraient pu être engagés au 31/12/2018 (contre 32 M€ pour rappel).

Cette sous-consommation des crédits n'est pas une problématique spécifique à la Guyane, elle touche la plupart des collectivités d'outre-mer. Plusieurs facteurs expliquent cette situation, et concernent une grande partie des cofinancements étatiques et européens (d'après les débats et discussions parlementaires autour des crédits affectés à l'outre-mer):

- Manque de cadrage stratégique : la multiplication et le contenu disparate de projets, non conduits par une ligne stratégique claire, se fait au détriment de grands projets plus structurants. Il serait nécessaire d'identifier et de prioriser les projets les plus structurants pour chacun des territoires.
- Dysfonctionnements dans la maîtrise d'ouvrage de certains projets ;
- Besoin d'ingénierie : il faudrait développer les plateformes d'ingénierie prévues dans les territoires de Guyane et Mayotte, afin d'aider les collectivités à instruire, suivre et exécuter les différents dossiers et travaux. L'incapacité de certaines collectivités à justifier certaines dépenses qui devaient être payées peut retarder le versement de subventions. Le manque de certaines pièces administratives peut conduire à restituer un dossier incomplet.

3.2.3.2.2 La DETR et la DSIL

La DETR et la DSIL sont deux dotations d'investissement qui concernent les EPCI et communes, et qui peuvent être utilisées pour financer des dépenses relatives à la compétence transport/mobilité.

La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) est un concours financier destiné aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui réalisent, en qualité de maître d'ouvrage ou non, des travaux d'investissements s'inscrivant dans le cadre de projets structurants pour le département. Toutes les communes et EPCI de la Guyane, à l'exception de Saint Laurent du Maroni et Cayenne, sont éligibles.

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) permet de financer deux catégories d'opérations : les grandes priorités d'investissement et le soutien aux « contrats » visant le développement des territoires ruraux. Toutes les communes et EPCI de la Guyane sont éligibles.

Chaque année un bilan est réalisé sur les opérations éligibles à ces deux dotations. En 2018, 88 dossiers ont été déposés par les communes et EPCI de Guyane, dont 73 au titre de la DETR et 15 au titre de la DSIL. Sur ces 88 dossiers, presque un tiers (33) se sont révélés incomplets, ce qui a empêché le versement d'une dotation. Le total des dossiers acceptés représentent un montant de 8.4 M€, pour un coût total des opérations éligibles de 12.2 M€ (soit un taux de subventionnement moyen de 69%).

Les 33 dossiers incomplets représentaient un potentiel de subventions de 25 M€ environ.

Ces nombreux dossiers incomplets s'expliquent par les mêmes raisons que celles évoquées ci-avant pour les sous-consommations de crédits CPER.

3.2.3.2.3 L'octroi de mer régional (OMR)

L'octroi de mer est une imposition spécifique des départements d'Outre-mer qui taxe les importations et livraisons de biens. Les conseils régionaux peuvent également instituer un octroi de mer régional dont l'assiette est identique à celle de l'octroi de mer. LA CTG, en tant que collectivité unique, perçoit un octroi de mer « classique » et un octroi de mer « régional » et en vote les taux.

En Guyane, l'octroi de mer « classique » a été progressivement transféré aux communes entre 2017 et 2019. La CTG ne perçoit donc plus que l'octroi de mer régional. Le taux d'OMR s'établit actuellement à 2.5%. La loi de finances pour 2016 permet à la CTG de porter son taux de 2,5 % à 5 %. **Cette possibilité serait susceptible de générer un produit supplémentaire d'environ 30 M€** (montant d'OMR perçu en 2018, au taux de 2.5 % : 33.2 M€).

N.B : Lors de la préparation du budget primitif 2017, une hausse de l'octroi de mer régional avait été envisagée. En raison des mouvements sociaux, la CTG a décidé de les différer. Depuis lors, aucune hausse de taux n'est intervenue

3.2.3.2.4 La fiscalité directe : un levier supprimé avec la réforme de la TH

La suppression de la taxe d'habitation (TH) à compter de 2021 conduira à un transfert de la taxe sur le foncier bâti des départements aux communes. En compensation, les départements recevront une fraction de la TVA nationale. **La CTG ne percevra donc plus de taxe sur le foncier bâti à compter de 2021, la privant de la seule ressource de fiscalité directe sur laquelle elle avait un pouvoir de taux.**

3.3 Bilan environnemental

3.3.1 Introduction

En 2015, la Loi de transition énergétique pour la croissance verte est adoptée, elle impose à la Guyane d'atteindre 100% d'énergies renouvelables sur l'ensemble de son énergie finale. Cette ambition impacte forcément le secteur des transports guyanais, premier consommateur de l'énergie finale, avec 62% des consommations qui lui incombent.

En 2015, 11% de la population guyanaise vivait encore dans des communes dépendant exclusivement du transport fluvial et aérien mais consommant jusqu'à 18% du carburant lié au transport intérieur (INSEE 2018). Avec un taux de croissance annuel très fort (7%/an), ces communes doublent en nombre de population tous les dix ans, la consommation énergétique des transports en Guyane augmentera alors dans les années à venir. Cela suppose des efforts très importants dans le secteur des transports et d'approvisionnement énergétique afin de satisfaire la demande future tout en réduisant la consommation des énergies fossiles, notamment pour les transports qui représentent non seulement la part majoritaire de consommation primaire et finale de l'énergie, mais aussi le principal poste émetteur de CO₂. La question de mobilité à faible impact carbone se pose plus que jamais dans ce cas, notamment pour assurer la transition énergétique de la Guyane dans le secteur qui consomme le plus.

3.3.2 Méthode et limites

Une estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane a été réalisée en 2011. Une mise à jour pour l'année 2019 devait être livrée en octobre 2019 mais ne l'a jamais été. Cette actualisation aurait permis de dresser la trajectoire prise par le territoire en matière de consommation énergétique et d'émissions et de faire le bilan de cette évolution sur les 8 années de mise en œuvre du PGTD. En l'absence de ce document et compte tenu des données très limitées sur le sujet de la mobilité comme de l'environnement, il est difficile de répondre aux attendus initiaux de la présente mission d'évaluation à savoir :

- Pouvoir évaluer la trajectoire environnementale à mi-parcours avec la réalisation des premières actions du PGTD en situation 2019,
- Être en mesure d'évaluer l'impact environnemental de la mise en œuvre du PGTD à l'horizon 2025, de façon à, éventuellement, réajuster pour atténuer l'empreinte environnementale du plan pour la période 2020-2025

Une approche par l'offre ou la demande de mobilité est rendue elle aussi impossible étant donné que :

- Pour la demande : seules les données suivantes sont disponibles et ne permettent pas une vision globale ni de faire une approche rétrospective :
 - Migrations alternantes (domicile – travail ; domicile – études) de l'INSEE : dernier millésime disponible 2015
 - EMD de l'île de Cayenne 2011
 - Enquêtes routières ponctuelles sur des secteurs ou des axes, données difficiles à reconstituer
 - Données de fréquentation très disparates selon les réseaux et non exhaustives (part de l'informel importante)
- Pour l'offre : les données d'offre de transport public notamment sont incomplètes, seuls les km commerciaux du transport régulier de la CACL sont connus.

Nous avons donc opter ici pour un passage en revue des documents cadres et réflexions sur les émissions environnementales du secteur des transports.

3.3.3 Liste et analyse des études et documents cadre

Les études et documents suivants ont été analysés pour ressortir les enjeux environnementaux ainsi que l'ensemble des recommandations en matière de transport et mobilité :

Stratégie de développement de la mobilité propre

Une stratégie de développement de la mobilité propre a été prévue par l'article 40 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). Cette stratégie fixe des orientations et des actions de développement de la mobilité propre et les articule autour de certaines politiques dans le domaine des transports et de la mobilité. Dans le cas de la Guyane, plusieurs orientations et actions fixées par la LTECV peuvent être envisagées dans le cadre du développement des mobilités propres, il s'agit de :

- Optimiser le réseau routier existant : en développant la gestion dynamique du trafic à travers la régulation des accès, la régulation dynamique des vitesses, l'affectation dynamique, les voies réservées au covoiturage ...
- Améliorer les reports modaux vers des modes de transport moins polluants tels que les transports en commun, la marche, les nouvelles mobilités ...
- Développer les modes de transport collaboratifs (covoiturage et autopartage)

SCRAE

Le Schéma régional Climat-Air Energie de la Guyane est un document stratégique de cadrage régional qui fixe les objectifs stratégiques régionaux et définit les orientations permettant l'atteinte de ces objectifs aux horizons 2020 et 2050. Les objectifs stratégiques spécifiques du SRCAE de la Guyane sont les suivants :

- horizon 2020 :
 - 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990, en tenant compte de l'augmentation de la population,
 - 20% d'amélioration de l'efficacité énergétique, en tenant compte de l'augmentation de la population,
 - 50% de la consommation d'énergie finale couverte par des énergies renouvelables (objectif fixé par le Grenelle II, spécifique aux DOM);
- horizon 2030 :
 - rendre la Guyane autonome sur le plan énergétique (engagement du CIOM) ;
- horizon 2050 :
 - diviser d'un facteur 4 les émissions de GES par rapport à 1990, en tenant compte de l'augmentation de la population.

En ce qui concerne le secteur des transports et des déplacements, deux orientations spécifiques ont été définies par le SCRAE pour réduire les émissions carbone liées au trafic routier et aux déplacements domicile-travail :

Orientations	Actions	Objectifs à l'horizon 2050
Développer les transports collectifs et les modes de transports alternatifs à la voiture, et favoriser le maillage autour des zones urbanisées	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'accès au transport collectif pour tous - Structurer et améliorer les conditions d'accueil (routes, trottoirs, abribus, pistes cyclables...) avant de promouvoir un mode de transport alternatif, et développer une offre attractive (prix, confort, efficacité...), - Inciter la réalisation de Plan de déplacement d'Ecole par des aides financières (subventions) et/ou de nouvelles réglementations 	100% de la population du littoral a accès à un mode de transport collectif ou alternatif
Mieux gérer les déplacements des salariés des entreprises et administrations et favoriser la dématérialisation	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les transports collectifs et alternatifs adaptés aux salariés des administrations et des entreprises. - Inciter la réalisation de PDE et de PDA par des aides financières (subventions) et de nouvelles réglementations (obligation de réalisation), 	100% des entreprises de plus de 50 salariés ont réalisé un PDE

Tableau 14. Orientations et objectifs du SCRAE

Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) est un dispositif qui a été introduit par la loi de transition énergétique pour la croissance verte. La loi fixe des objectifs d'autonomie énergétique à l'horizon 2030 et d'intégration de 50% d'énergie renouvelables dans le bilan d'énergie finale en 2020 pour la Guyane. En effet, le territoire guyanais se caractérise par un système énergétique dépendant à 80% de ressources énergétiques importées, principalement des hydrocarbures dont l'essentiel est utilisé dans les transports. A travers la PPE, la Guyane a pour ambition la diversification de ses moyens de production d'énergie en valorisant ses ressources locales et renouvelables (la biomasse, l'hydraulique et le photovoltaïque).

Le transport constitue un enjeu majeur de cette politique puisqu'il occupe un poste important dans la consommation de l'énergie. La PEE vise donc à intégrer les véhicules électriques dans les déplacements quotidiens à travers l'élaboration d'un schéma régional de déploiement des installations de recharge des véhicules électriques (IRVE) et l'installation de 5 bornes de recharge à horizon 2018. En parallèle, les bornes de recharges doivent être alimentées par des ressources d'énergie renouvelables, comme elle doivent être accessibles à tous (privilegier les lieux de travail, les parkings ...).

Etude d'opportunité du déploiement des véhicules électriques et hybrides sur le territoire de la Guyane

Pour répondre au double enjeu énergétique et environnemental du secteur des transports en Guyane, le déploiement de l'électromobilité paraît inévitable. L'étude d'opportunité du déploiement des véhicules électriques et hybrides sur le territoire de la Guyane évalue les gains environnementaux et énergétiques résultant de la conversion du parc guyanais vers l'électrique. En effet, l'électromobilité, par son évolution forte ces dernières années, devient avantageuse économiquement et environnementalement face au véhicule thermique. Toutefois, les véhicules électriques sont encore très peu présents sur le territoire guyanais (une cinquantaine de véhicules en 2017), l'atteinte d'un niveau élevé de déploiement de l'électromobilité doit donc passer par la mise en œuvre de plusieurs actions.

En général, le territoire guyanais paraît adapté à l'électromobilité. Le réseau routier est peu étendu et les distances interurbaines sont relativement courtes, les trajets quotidiens de la population ne dépassent pas les 100 km généralement, et le coût énergétique au kilomètre est moins coûteux. La mobilité électrique peut donc constituer une réponse pertinente aux exigences environnementale et d'autonomie énergétique de la Guyane. En effet, une conversion de 20% du parc VL et VUL (qui compte 93 200 véhicules soit 87% du parc total et 94% des km parcourus) en VE conduirait à une augmentation du besoin de production d'électricité de 51 GWh, soit +5,5% de la demande totale. Cette conversion s'accompagnera d'une réduction des GES de 15 à 27 ktCO₂ /an, soit de 7 à 13%.

Pour accompagner le développement des véhicules électriques en Guyane, l'étude d'opportunité du déploiement des véhicules électriques et hybrides sur le territoire de la Guyane introduit un ensemble de préconisations d'actions à privilégier, articulées autour ses axes suivants :

○ Déploiement d'une infrastructure de recharge de bord de route :

La finalité de l'action est d'équiper l'axe routier littoral Centre-Ouest (RN1) en points de recharge rapides pour permettre les déplacements électriques interurbains terrestres. Les installations devront être réparties uniformément sur le parcours, facilement accessibles au public et à tout moment, et assurer une recharge complète dans un temps raisonnable. Il est proposé de créer 6 bornes de recharge rapide, à St-Laurent-du-Maroni, Iracoubo, Kourou, Cayenne/Matoury, Régina et St-Georges. La distance maximale entre deux points n'excède pas 110 km.



Illustration 15. Carte des bornes de recharge à accès public prévues à fin 2018

○ Electrification du transport fluvio-maritime :

- Développer une offre de transport fluvio-maritime électrique sur le littoral ;
- Envisager l'électrification de la liaison fluviale entre Montsinery et Cayenne prévue par Le schéma directeur des transports de la CACL ;
- Prévoir un point de recharge à chaque point de stationnement à quai, la recharge principale sera préférentiellement effectuée la nuit et lors des arrêts ;
- Adapter les infrastructures pour permettre l'accès à bord des personnes à mobilité réduite (PMR), des bagages et des 2 roues ;
- Organiser l'intermodalité à chaque arrêt : transport en commun et privé (automobiles et 2 roues), fréquence cohérente des rotations, zones d'attente abritées ...
- Expérimenter le transport fluvial électrique dans les communes de l'intérieur entre :
 - St-Georges / Trois Palétuviers (projet Kwala-Faya)
 - Maripa-Soula / Papaïchton

○ Développer l'électromobilité des communes de l'intérieur :

- Electrifier l'offre de transport collectif en site isolé
- Expérimenter l'électromobilité en autopartage en site isolé

Bilan énergétique régional de 2015

Le bilan énergétique régional 2015 permet de fournir une vision sur le secteur énergétique en Guyane ainsi que l'ensemble des problématiques auxquelles il fait face. En ce qui concerne la consommation énergétique en Guyane, le transport représente 58% de la consommation globale du carburant. La croissance démographique sur les zones frontalières a engendré une augmentation de la consommation du carburant dédié au fluvial (sans plomb), particulièrement sur le Maroni.

Estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane

L'étude « Estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane » lancée par le Programme Régional pour la Maîtrise de l'Energie fournit un état des lieux de la situation énergétique du transport, de ses enjeux et de ses perspectives d'améliorations. Cette étude permettra au Programme Régional pour la Maîtrise de l'Energie (PRME) de définir une politique énergétique des transports ambitieuse et volontariste passant par une gestion intégrée et durable.

Le secteur des transports est l'un des plus gros consommateur d'énergie en Guyane. Le transport routier de personnes et de marchandises apparaît comme le poste le plus important avec une consommation de 64% des carburants liés au transport. Le secteur du transport fluvial concentré principalement sur les fleuves Maroni (frontière avec le Surinam) et Oyapock (frontière avec le Brésil) consomme 9% des carburants liés au transport. Le transport de marchandises constitue la part la plus importante de la consommation de carburant sur les fleuves (50%), suivi par le transport de personnes (34%) et les loisirs (16%). La consommation intérieure du transport aérien est minoritaire, elle ne représente que 2% du bilan global de consommation liée au transport.

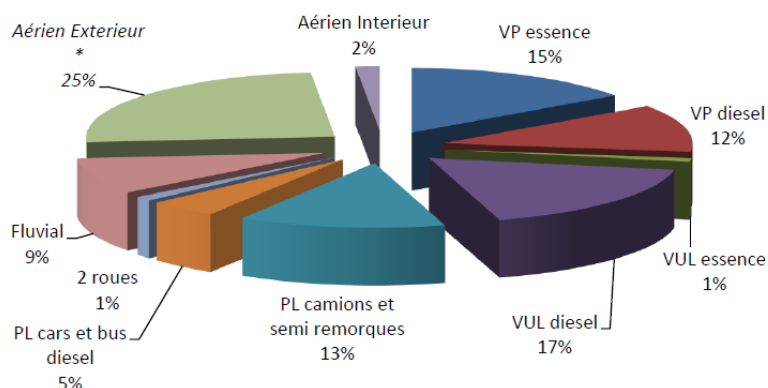


Illustration 16. Répartition de la consommation de carburants dans les transports guyanais en 2009.

Le parc de véhicules particuliers :

Selon l'INSEE, près de 43% des foyers ne disposent d'aucune voiture (contre 18% pour la France métropolitaine), alors que c'est le mode de déplacement le plus utilisé pour se rendre au travail.

Nombre de voitures	Répartition des foyers
Aucune voiture	43%
Une seule voiture	40%
2 voitures	15%
3 voitures ou plus	2%

Tableau 15. Nombre de voiture par foyer. Source : INSEE 2016

Mode de transport	Répartition des déplacements
Voiture, camion, fourgonnette	71%
Deux roues	7%
Marche à pied	14%
Pas de transport	5%
Transport en commun	3%

Tableau 16. Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode de transport

Emissions de GES :

L'émission de gaz à effet de serre traduit directement les consommations de carburant. La répartition des émissions de gaz à effet de serre pour l'année 2009 est présentée dans le graphique suivant :

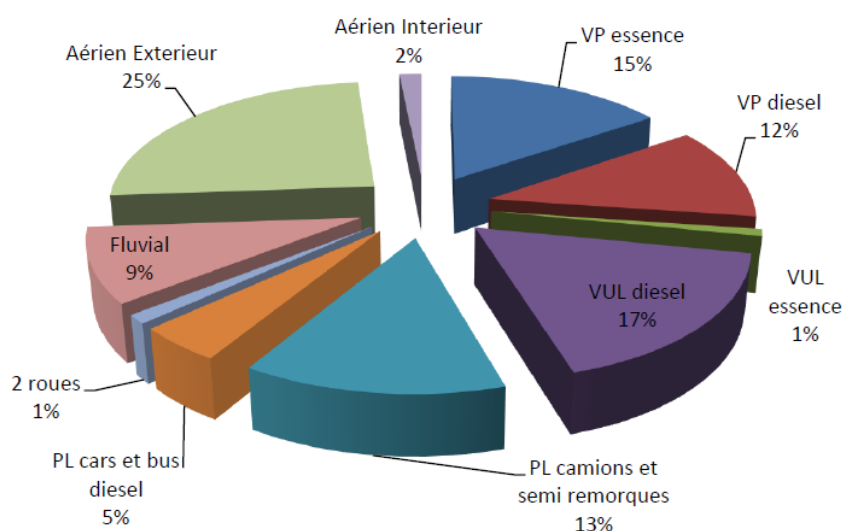


Illustration 17. Répartition des émissions de GES dans les transports guyanais en 2009

Perspectives et recommandations :

En extrapolant les tendances observées avant 2009 en Guyane, la consommation du carburant augmentera de 30 000 T presque entre 2009 et 2020, cela correspond à une augmentation de l'ordre de 28% des émissions de GES si les pratiques de mobilité n'évoluent pas.

L'étude PRME propose ainsi quelques pistes d'améliorations pour limiter les pollutions, améliorer l'indépendance énergétique dans les années à venir. En matière de transport, les grandes orientations sont les suivantes :

- Développer les transport en commun ;
- Garantir la qualité des services des transport en commun afin de fidéliser la clientèle ;
- Etudier la mise en œuvre de nouveaux modes de transports en commun, et favoriser l'intermodalité ;
- Assurer un transport scolaire de qualité (offre, arrêt sécurisé...) ;
- Développer de nouvelles formes de mobilités (covoiturage, pédibus, plan de déplacements d'entreprises...) ;
- Développer des modes de transport plus économiques (trains, moteur 4 temps pour le fluvial...) ;
- Développer l'offre en terme d'aérodrome sur les zones à désenclaver.

Volet environnemental du SAR

La prise en compte des enjeux environnementaux est présente tout au long de l'élaboration du SAR. Le SAR doit respecter les objectifs de protection de l'environnement et essayer d'éviter et réduire les effets négatifs sur l'environnement qui pourraient résulter de sa mise en œuvre.

Le SAR prévoit de réaliser l'objectif de maillage et d'équilibre des territoires au moyen de nombreux projets d'aménagements des infrastructures de transport et de permettre une multimodalité appropriée aux caractéristiques de la Guyane. Les incidences environnementales liées à la réalisation des nouvelles infrastructures sont certaines, mais elles sont variables selon les secteurs concernés.

Les projets de contournement et de doublement des routes sur le littoral et à Saint-Laurent du Maroni, sont localisés et concernent surtout des espaces déjà urbanisés. Ils ont des impacts environnementaux modérés qui accompagnent toute infrastructure routière (consommation d'espaces, consommation de matériaux, pollutions de l'air, nuisances sonores, ...).

Le renforcement des aéroports et les projets d'héliport sont neutres vis-à-vis de l'environnement car il s'agit d'amélioration d'équipements existants. L'impact le plus notable est le bruit.

La route Apatou-Maripasoula et la requalification des pistes Bélizon-Saül et Maripasoula-Saül ont des incidences importantes au sein d'espaces traversés majoritairement naturels. Les études réalisées pour l'avant-projet sommaire montrent que ces projets ont un impact négatif sur la biodiversité, la pollution liée aux travaux et à la mise en service de l'infrastructure, la réduction de la captation du carbone par la forêt. En effet, une route coupe les milieux naturels traversés, limitant le déplacement des espèces au sein de ce milieu et entre ces milieux. L'objectif du SAR est de concilier déplacements vitaux des espèces et développement humain et économique.

Les enjeux liés au réseau routier déjà identifiés sont les suivants :

- Formation d'eau stagnante de part et d'autre de la route du fait d'un mauvais écoulement (risque de développement des moustiques, inondations) ;
- Risque d'érosion et de glissement de terre sur la route lorsque le tracé est trop encaissé ;
- Risque de développement des espèces invasives par la mise à nu de larges bandes de terre ;
- Effets de barrières engendrés par la route.

Evaluation environnementale du PDU de la CACL

A l'échelle de la Guyane, le secteur des transports est le secteur le plus consommateur d'énergie, il pèse 55% du bilan énergétique global (SCRAE). En termes de consommation des carburants liée au transport, le transport routier constitue le poste le plus important avec une consommation de l'ordre de 86%, contre 12% pour le transport fluvial et 2% pour le transport aérien intérieur. Le trafic routier est également responsable de 67% des émissions de CO₂ liées au transport.

A l'échelle de la CACL le trafic routier est l'une des principales sources émettrices de polluants, l'augmentation du trafic automobile risque de dégrader la qualité de l'air, notamment sur l'île de Cayenne. En effet, le nombre de kilomètres parcourus augmente d'année en année en raison de la croissance démographique forte que connaît le territoire. Selon le SCoT, cette croissance est de l'ordre de 32% entre 2013 et 2018, cela représente donc 15 000 millions de kilomètres supplémentaires en lien avec les habitants de la CACL chaque année.

En outre, le développement du covoiturage, de l'électromobilité, des modes actifs et des transports collectifs tel que prévu par le PDU, permet de faire baisser significativement le taux d'autosolisme. Ainsi, si l'on compare l'année 2013 et l'année 2028, les émissions totales sur la CACL pour une année diminuent très nettement (- 18%), malgré une croissance des kilomètres parcourus. L'ensemble des orientations du PDU permettent ainsi de diminuer les émissions polluantes et contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air. La CACL peut éviter jusqu'à 7 754 T. eq.CO2 des émissions par la mise en place des projets prévus par le PDU sur 10 ans. Les actions du PDU contribuent également à la diminution des nuisances sonores en favorisant l'usage de véhicules moins bruyant (vélo, véhicules électriques), et en diminuant les trafics motorisés personnels au profit des transports collectifs.

La mise en place des infrastructures de transport peut avoir un impact négatif sur le milieu naturel et le paysage, il faut donc respecter les obligations réglementaires de prise en compte des trames vertes et bleues dans les SCOT et les documents d'urbanisme communaux. Un traitement paysager des projets d'aménagement devra également être inclus dans les projets d'amélioration ou de création d'infrastructures.

3.4 Evolution de la mobilité

3.4.1 Etat des lieux des données disponibles

Comme indiqué plus haut, il existe peu de données de mobilité à l'échelle de la Guyane. La dernière enquête déplacement a été menée il y a près de 10 ans (EMD Ile de Cayenne 2011). L'INSEE propose une vision des flux domicile – travail et domicile – étude à l'échelle de la commune à partir de l'exploitation complémentaire du RGP (dernier millésime 2016). Des enquêtes de fréquentation sont diligentées de façon sporadique, souvent lorsqu'elles s'avèrent nécessaires pour objectiver l'opportunité d'un projet de transport routier ou collectif. Des recueils sont également menés dans le cadre des opérations OIN pour dimensionner la voirie et l'impact sur le réseau principal ou dans le cadre de réflexion sectorielle (étude de programmation de l'opération de renouvellement urbain de Saint-Laurent par exemple). Cette carence en données est péjorant pour le bon dimensionnement des projets. Pour les nouvelles infrastructures, la fiabilité des études de trafic et du bilan socio-économique qui l'accompagne peut conditionner son financement par l'Etat ou l'Union Européenne, or le manque de données de demande peut soit le rendre impossible, soit le fragiliser.

Dans les parties ci-après sont détaillés les principaux enseignements des données disponibles.

3.4.2 Analyse des migrations alternantes INSEE

En Guyane, plus de 20 000 actifs quittent quotidiennement leur commune de résidence pour se rendre à leur travail. En 2014, la Guyane comptait 64 100 emplois, dont 34% sont basés dans une autre commune que celle du lieu de résidence des actifs. À Macouria et Remire-Montjoly, la proportion de navetteurs parmi les actifs est la plus importante avec respectivement 74 % et 70 %. Le motif étude génère également des déplacements intercommunaux importants, principalement vers Cayenne. Cette ville reste de loin la principale cible des navetteurs puisqu'elle concentre une grande partie des infrastructures de santé, d'éducation et d'administration. En 2014, 5 000 actifs et 1 500 élèves se rendent chaque jour à Cayenne, depuis Remire-Montjoly, et 4 300 actifs et 3 200 élèves depuis Matoury. À l'inverse, dans les autres communes de la Guyane, les taux de navetteurs sont nettement plus faibles, du fait de la très grande superficie des communes et ainsi des distances qui les séparent.

Les échanges entre Matoury et Remire-Montjoly sont également importants, plus de 3 000 personnes se déplacent quotidiennement entre ces deux communes pour travailler ou étudier. A Kourou, les flux sont également importants, plus de 16 500 personnes se déplacent chaque jour à l'échelle de la commune, et presque 2 000 personnes sont en échange avec Cayenne, Matoury et Remire-Montjoly.

Cayenne et ses communes avoisinantes (Macouria, Remire-Montjoly, Matoury) concentrent une grande partie des déplacements domicile-travail et domicile-étude. Au cours des dernières années, les échanges intercommunaux de ces communes entre elles et avec les autres communes ont considérablement diminué au profit des échanges internes pour le motif domicile-travail. Toutefois, le nombre total des actifs se déplaçant (à l'échelle de la Guyane) pour le motif domicile-travail n'a pas beaucoup évolué entre 2011 et 2014 (+1%), c'est plutôt les flux qui ont commencé à se répartir différemment suite aux évolutions du territoire. Pour le motif domicile-étude, le nombre d'élèves a augmenté de 27% entre 2011 et 2014, cette évolution concerne principalement les flux internes aux communes.

On remarque que le nombre de personnes se déplaçant dans leur commune de résidence a augmenté entre 2011 et 2014, notamment à Saint-Laurent-du-Maroni, Cayenne et Kourou, et que cette augmentation concerne principalement les élèves de ces communes mais aussi les actifs de Cayenne et Kourou.

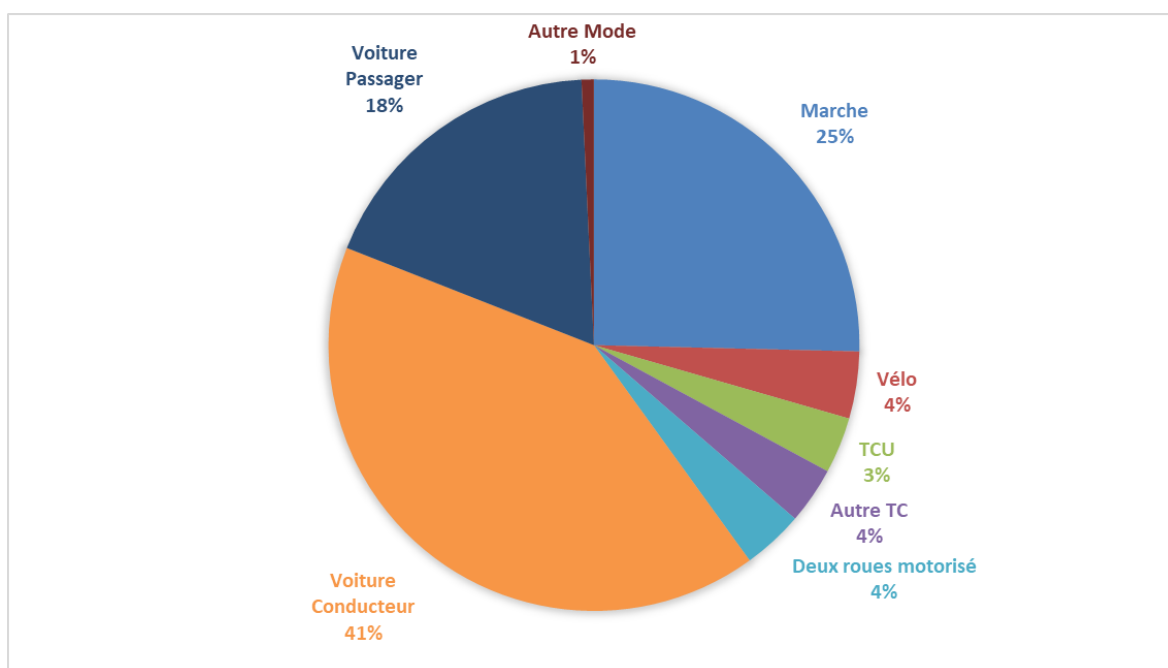
	Interne		Cayenne		Macouria		Matoury		Remire-Montjoly	
	DT	DE	DT	DE	DT	DE	DT	DE	DT	DE
Apatou	253	213	0	-51	0	0	0	0	0	0
Awala-Yalimapo	28	-22	6	7	0	0	0	0	0	0
Camopi	81	159	0	5	0	0	0	0	0	0
Cayenne	644	2609	644	2609	-42	8	-274	129	-422	154
Grand-Santi	5	824	0	5	0	0	0	0	0	0
Iracoubo	130	-89	5	-19	0	-4	0	0	-4	11
Kourou	211	2091	-145	56	-20	-12	-1	-13	-29	3
Macouria	205	607	282	429	205	607	49	92	26	69
Mana	454	905	32	-8	0	-8	0	0	0	0
Maripasoula	-23	-142	35	128	0	0	0	0	0	0
Matoury	-417	1737	-909	659	-91	29	-417	1737	-353	133
Montsinéry-Tonnegrande	205	19	-103	-29	12	51	10	64	5	-11
Ouanary	14	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Papaïchton	513	75	0	40	0	0	0	0	0	5
Régina	72	76	10	7	0	5	0	5	0	0
Remire-Montjoly	150	1077	-15	277	-59	14	-50	80	150	1077
Roura	174	141	60	174	15	-16	89	31	33	25
Saint-Élie	58	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Georges	203	39	2	2	0	0	0	0	0	0
Saint-Laurent-du-Maroni	-65	5405	-17	52	-5	5	0	-32	-4	0
Saül	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinnamary	131	-1	5	-1	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3042	15728	-106	4340	16	677	-595	2093	-597	1465

Tableau 17. Evolution des flux DT et DE entre 2011 et 2014 en Guyane

3.4.3 Analyse EMD Cayenne

En 2010, 117 000 personnes, réparties sur 37 634 ménages résident dans les communes de l'île de Cayenne. Cette région comme le reste du territoire guyanais se caractérise par une population très jeune, où plus de 60% des habitants ont moins de 18 ans.

Pour effectuer leurs déplacements, 59% des habitants de l'île de Cayenne utilisent principalement la voiture particulière en tant que conducteur (41%) ou passager (18%), 25% optent pour la marche-à-pied et uniquement 7% prennent les transports en commun. Les deux-roues sont également assez utilisés avec 8% de part modale sur l'ensemble des déplacements.



En 2010, 95% des ménages de l'île de Cayenne ont au moins une voiture, le parc total est composé de 35 673 voitures pour 37 634 ménages. Ce taux est plus élevé cette région que sur le reste du territoire où le taux de motorisation des ménages ne dépasse pas 60% (57.7% selon l'INSEE 2011). Si on ramène le taux de motorisation en île de Cayenne à la population totale (nombre de voitures par personne), uniquement 30% de la population sera motorisée, ou encore 50% de la population majeure (+ 18 ans), dont 63% uniquement possède un permis de conduire (45 089).

En général, la mobilité sur l'île de Cayenne se caractérise par :

- Une part importante des modes doux
- Une faible part modale des TC
- Une part modale de la voiture importante

La commune de Cayenne, chef-lieu régional de l'île de Cayenne et centre économique et administratif de la Guyane compte 96 703 habitants en 2010, 82% de cette population est mobile (au moins un déplacement par jour) et effectue 327 234 déplacements journaliers. La durée moyenne d'un déplacement est de 17.9 min, c'est-à-dire qu'une personne mobile passe en moyenne 73.8 min en effectuant l'ensemble de ses déplacements au cours d'une journée.

Il est difficile de tirer des conclusions à partir des chiffres présentés, ces derniers datent de 2010 et ne sont pas mis à jour alors que le territoire a connu des évolutions démographiques majeures. En plus, ces données ne sont disponibles que pour l'île de Cayenne alors qu'il n'existe aucune base de données de mobilité pour le reste du territoire.

3.5 Pertinence du PGTD 2012 au regard des enjeux actuels et à venir

3.5.1 Poursuite de la croissance démographique

Au 1er janvier 2019, 283 540 habitants vivent sur le territoire guyanais. En dix ans, la population s'est accrue de 30 %. Cette tendance repose principalement sur un solde naturel positif fort avec un rythme de naissances soutenu, accompagné d'un faible taux de mortalité. La moitié des résidents a moins de 25 ans. L'Ouest et le Centre restent les moteurs de la croissance, avec une vigueur particulièrement soutenue au niveau des communes isolées de Maripasoula, Papaïchton, Grand-Santi et Apatou.

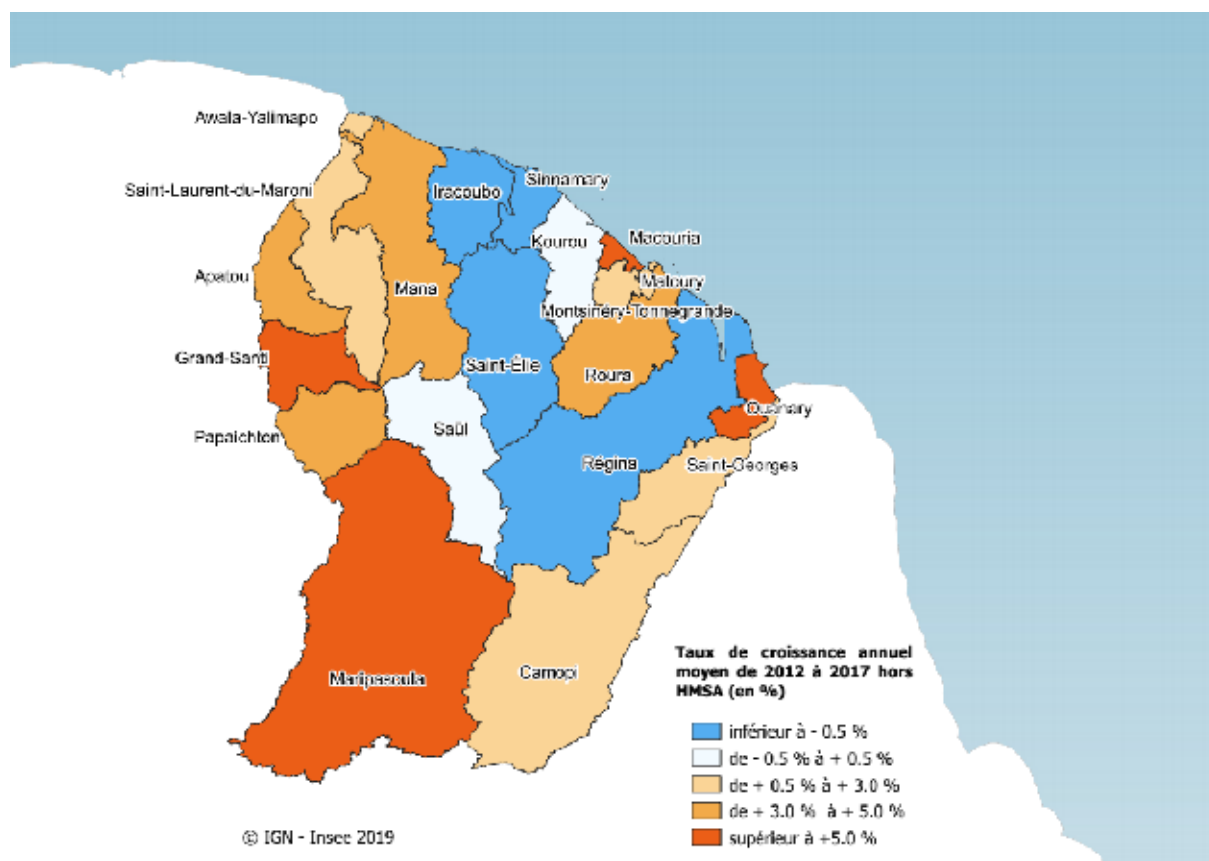


Illustration 18. Évolution de la population entre 2012 et 2017 (source INSEE)

Bien que le territoire guyanais reste globalement peu densément peuplé et majoritairement le long de la bande littorale, ce dynamisme démographique exceptionnel, le plus fort de France après Mayotte, induit une forte hausse de la mobilité et entraîne la saturation des réseaux notamment routier principal (RN1/RN2).

Si le PGTD avait identifié une forte croissance des flux voyageurs et marchandises sur la bande littorale, il convient de noter que le développement des communes isolées entraîne lui aussi une forte hausse du trafic aérien notamment et pose des enjeux de mise aux normes des aéroports.

	Population municipales au 1er janvier 2017	"Taux d'évolution Annuel moyen 2012/2017 (en %)"	"Taux d'évolution hors HMSA (*) Annuel moyen 2012/2017 (en %)"
Guyane	268 700	2,3%	2,6%
CA du Centre Littoral	138 920	2,7%	2,7%
Cayenne	61 268	2,1%	2,2%
Macouria	14 202	6,5%	6,5%
Matoury	31 956	1,5%	1,5%
Montsinéry-Tonnegrande	2 589	0,8%	0,8%
Remire-Montjoly	25 122	4,0%	4,0%
Roura	3 783	4,4%	4,4%
CC de l'Est Guyanais	7 012	1,3%	1,3%
Camopi	1 805	1,6%	1,6%
Ouanary	200	10,0%	10,0%
Régina	876	-1,3%	-1,3%
Saint-Georges	4 131	1,4%	1,4%
CC de l'Ouest Guyanais	92 123	2,7%	3,5%
Apatou	9 241	5,0%	5,0%
Awala-Yalimapo	1 411	1,2%	1,2%
Grand-Santi	7 918	5,6%	5,6%
Mana	10 894	3,1%	3,1%
Maripasoula	13 227	5,8%	7,9%
Papaïchton	6 668	1,8%	3,7%
Saint-Laurent-du-Maroni	42 612	1,0%	2,3%
Saül	152	0,1%	0,1%
CC des Savanes	30 645	-0,1%	-0,2%
Iracoubo	1 799	-1,7%	-1,8%
Kourou	25 685	0,2%	0,1%
Saint-Élie	242	-3,2%	-17,8%
Sinnamary	2 919	-1,1%	-1,2%

Tableau 18. Population municipale, taux d'accroissement annuel entre 2012 et 2017 avec et hors populations vivant dans des habitations mobiles, sans abri et orpailleurs illégaux (HMSA),

3.5.2 Persistance ou non résolution des problématiques identifiées au PGTD

3.5.2.1 Les enjeux pour les infrastructures

Dans l’attente de la réalisation des opérations de doublement de la RN1 ou de la RN 2, la saturation des sections urbaines et périurbaines demeure une problématique majeure pour les déplacements pendulaires.

Le manque de voirie secondaire pour assurer un maillage interquartier est également toujours d’actualité même si, à l’échelle des OIN, cette composante est de plus en plus prise en compte dans les programmes d’aménagement.

La question des voies sans statut reste également présente en 2020. Les vicissitudes qu’a connu la route d’accès au barrage de Petit Saut témoigne de la difficulté de remettre en état des voies sans domanialité pour lesquels il est difficile de trouver un maître d’ouvrage et des financements.

Le manque de données de mobilité et d’outil de projection de la demande pose enfin des difficultés à deux égards :

- Capacité à bien dimensionner un projet en tenant compte de la croissance du trafic routier à l’horizon de sa mise en service
- Solidité des dossiers de demande de financement notamment du point de vue des études de trafic et socio-économiques

Pour terminer, le budget alloué au fonctionnement des infrastructures routières ne permet pas de garantir un niveau d’exploitation/maintenance permettant de conserver ces infrastructures en bon état de fonctionnement, en particulier sur le réseau départemental.

3.5.2.2 Les enjeux pour les réseaux de transports

A l’échelle de la CACL, un réseau qui monte en gamme avec la mise en service à venir du BHNS et d’un réseau restructuré

Le réseau de transport de la CACL reste hétérogène et porte encore l’héritage des réseaux préexistants au moment de son passage en AOM en 2012. Le réseau est constitué de lignes urbaines, périurbaines, interurbaines et scolaires sous différents modes de gestion : régie, marchés et DSP. Le passage d’une grande partie du réseau en exploitation par une SEMOP a été réalisé en janvier 2020. Le réseau urbain de la CACL est considéré comme un réseau peu efficace, destiné à offrir un service moyen essentiellement à une population captive (scolaires, personnes non motorisées). La fréquentation s’élève à 2,4 millions de voyages / an en 2014 (dont 72% de clientèle scolaire). L’arrivée du TCSP doit s’accompagner d’une restructuration phasée du réseau telle qu’inscrite dans les différents documents cadres (SCoT et PDU). Le lancement de la ligne 7 Matoury – Cayenne en 2017 témoigne d’une dynamique d’amélioration du service tout comme la mise en œuvre d’une nouvelle billettique sans contact et l’élargissement de la gamme tarifaire.

Sur le reste du territoire guyanais, une offre urbaine de substitution assurée par les taxis et le transport informel

Partout où l’offre de transport urbaine est absente et prenant parfois le relais suite à l’arrêt de réseau de transport urbain (à Kourou ou Saint-Laurent par exemple), une offre informelle s’est développée

avec les taxis collectifs. Cette offre est parfois complémentaire de l'offre existante du TIG, mais elle peut aussi la concurrencer sur certaines liaisons. Les « taxicos » répondent aujourd'hui à une demande sociale non assouvie par la sphère publique en s'adaptant de façon flexible aux usagers du fait de son organisation qui propose des trajets de porte à porte et des prix attractifs. Ils peuvent également revêtir une vocation scolaire lorsqu'il manque des places dans les services scolaires.

A noter que les transporteurs conventionnés subissent la concurrence de transporteurs clandestins qui proposent leurs services à des prix plus attractifs. Ces derniers transportent leurs passagers dans des conditions souvent dangereuses (véhicules en mauvais état, absence d'assurance, voire de permis de conduire).

Cette situation n'apparaît pas satisfaisante en l'état. Il existe donc un double enjeu :

- D'homologation et formalisation du transport informel sur le modèle de ce qui se pratique par exemple en Martinique avec des contrats d'OSP passés avec des taxicos pour venir compléter l'offre de transport public
- De réactivation des réseaux urbains de Saint-Laurent et Kourou avec des propositions plus adaptées aux moyens financiers et techniques des communes (les intercommunalités n'apparaissant pas comme la bonne échelle pour porter la compétence)

Le TIG : une offre existante mais qui souffre d'un manque de visibilité

L'offre de Transport Interurbain de Guyane (TIG) permet d'effectuer des liaisons régulières entre les principales polarités de Guyane. Pour la plupart des lignes, le niveau d'offre reste relativement faible (1 à 4 allers-retours par jour et par ligne dans l'ouest par exemple). De plus, le service proposé est peu lisible (arrêt non matérialisé, aucune information voyageurs hormis sur la ligne 5 Cayenne Kourou, etc.). Le service souffre d'un manque de régularité et de fiabilité. Enfin, la tarification kilométrique n'est pas compétitive face aux prix pratiqués par l'informel (taxicos, covoiturage, etc.).

La structuration et la professionnalisation nécessaire d'opérateurs de transport locaux

Le marché local des opérateurs ne semble actuellement pas configuré pour répondre de façon satisfaisante aux attentes des collectivités en matière de service de transport régulier ou à la demande. A titre d'exemple, des appels d'offre pour la mise en œuvre de services de transport à la demande (TAD) interurbains pour la CTG ont été déclarés infructueux ou n'ont pas donné satisfaction. Il existe bien un tissu d'opérateurs locaux équipé de petites flottes, souvent regroupés en GIE.

Certaines expérimentations comme la mise en place d'une billettique moderne et d'information voyageurs en temps réel sur la ligne 5 du TIG semblent donner satisfaction. Le saut quantitatif et qualitatif du niveau de service des transports collectifs guyanais ne pourra se faire qu'avec l'aide et la structuration progressive des opérateurs locaux.

3.5.3 Identification des enjeux émergents de mobilité

3.5.3.1 Des offres alternatives (autostop et covoiturage) à encadrer

En marge de l'offre de transport public, des pratiques informelles de covoiturage ou d'autostop se développent et se structurent même à certains endroits en particulier (autostop organisé le long de la RN1, autour du giratoire à la sortie sud de Kourou, etc.) et sur certains sites (nombreuses annonces de covoiturage sur blada, leboncoin, etc.).

Ces pratiques s'adressent aux usagers qui n'ont pas accès à une offre de transport public sur leur lieu de résidence mais aussi à ceux qui ne peuvent pas se permettre de les utiliser pour des raisons financières.

Le covoiturage est particulièrement utilisé sur la moyenne/longue distance. Sur le site blada.com rubrique covoiturage, on peut recenser jusqu'à un millier d'offre de trajet en covoiturage sur une année (observation menée par la DEAL en 2017). Les prix pratiqués y sont avantageux par rapport à l'utilisation des lignes du TIG : un trajet de Saint-Laurent-du-Maroni à Cayenne en covoiturage implique une participation aux frais à hauteur de 20 € contre un tarif de 25 à 30 € pour le TIG.

D'autre part, l'auto-stop se pratique actuellement de manière spontanée le long des axes routiers nationaux ou aux entrées/sorties des principales polarités de Guyane dans des conditions de sécurité non satisfaisantes.

L'institutionnalisation de la pratique et la mise en œuvre d'aménagement de lieux de prise en charge/dépose permettrait de sécuriser et d'encadrer ces formes de mobilité partagée qui constituent une offre comme une autre au sein du bouquet de service de mobilité que peut proposer une autorité organisatrice.

Des solutions agiles et frugales existent, déployées y compris dans des territoires peu denses :

- Exemple de Rézopouce, une plateforme qui permet de sécuriser, organiser et développer les pratiques d'autostop. Elle peut s'accompagner de la matérialisation d'arrêts dédiés
- Exemple de COVOIT'ICI, une solution pour partager ses trajets du quotidien sans réservation et sans commission. Le service se caractérise par des lignes et des arrêts Covoit'ici permettant de partager des trajets sur de courte-distance.

Pour compléter ce type d'initiative, la réalisation de schémas directeurs d'aires de covoiturage par la CTG et la CACL à l'échelle de leur territoire respectif est également nécessaire pour sécuriser la prise en charge/dépose.

3.5.3.2 Vélo et modes actifs

Les modes actifs étaient uniquement traités par le prisme du vélo et à l'échelle de la CACL dans le PGTD de 2012. Or, les nombreuses études menées ces dernières années à la faveur du CEREMA ou de la DEAL montre que la pratique du vélo est déjà très importante :

- 4,1% de part modale vélo (source : EMD 2011 sur l'île de Cayenne)
- 5% des déplacements domicile-travail (source : Insee 2015), soit le deuxième département le plus cyclable de France après le Bas-Rhin.

Des facteurs favorables à la pratique sont à noter avec une population très jeune (43% a moins de 20 ans et cette population va doubler d'ici 2030) et un taux de chômage élevé donnant de l'attrait à cette solution de mobilité économique. Mais, l'action publique pour favoriser ou sécuriser la pratique est réduite, sans programmation et peu coordonnée.

Le principal enjeu pour le vélo est de passer des études et réflexions stratégiques à une mise en œuvre opérationnelle en profitant des nombreux fonds disponibles : Plan Vélo du gouvernement (enveloppe de 350 M€), programme Alvéole pour le financement de solution de stationnement et l'apprentissage du vélo, les appels à projet ADEME pour financer des études ou réalisations d'aménagements cyclables (la CTG, Macouria et la CACL ont été lauréats de la première édition).

Concernant la marche à pied et plus largement l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), ce volet était absent du PGTD, la réflexion n'apparaissant pas à la meilleure échelle pour traiter du sujet. L'enjeu de requalification des trottoirs et des cheminements en particulier dans les centralités ainsi qu'autour des hubs de transport et des stations du TCSP est prioritaire.

3.5.3.3 Transition énergétique

En France, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a rendu obligatoire la mutation des réseaux de transport collectif routier vers des flottes de véhicules propres pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que pour les communes de toutes tailles soumises à un plan de protection de l'atmosphère. Les agglomérations concernées devront réaliser cette transition énergétique partiellement à partir de 2020, et complètement à partir de 2025, au fil des renouvellements de flottes de véhicules. La LTECV fixe également des objectifs spécifiques pour l'Outre-Mer : 50 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie en 2020 et une autonomie énergétique à l'horizon 2030. La LOM récemment votée fixe aussi de nouveaux objectifs en la matière, détaillés en 4.1.10.

Par ailleurs, la charte d'engagement Trajectoire outre-mer 5.0 signée en même temps que le contrat de convergence et de transformation (CCT) et dont l'objectif est d'apporter un cadre durable à l'application des politiques publiques du « Livre bleu outre-mer » comporte un objectif de zéro carbone à l'horizon 2030. Enfin, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) est l'un des deux outils structurants du pilotage de la transition énergétique avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC).

Les leviers d'action identifiés dans le cadre de la PPE continentale sont les suivants :

- Maîtrise de la demande en mobilité (par habitant ou unité de PIB)
- Taux de chargement des véhicules et meilleure utilisation des véhicules et réseaux
- Efficacité énergétique des véhicules
- Intensité carbone des carburants
- Report modal

Il faut y ajouter des enjeux spécifiques à Guyane :

- La baisse de la consommation d'énergie fossile
- La sécurité des approvisionnements en carburant
- Les communes non raccordées au réseau routier
- La précarité « énergie et mobilité »

3.6 Conclusion : Evaluation des apports de la démarche et identification de points d'amélioration

3.6.1 Evaluation des apports de la démarche

Premièrement, il convient de rappeler que compte tenu du manque de données rétrospectives et de la difficulté d'isoler l'effet du PGTD parmi les évolutions tendanciennes, il s'avère difficile voire impossible de mesurer les effets quantitatifs de la mise en œuvre du PGTD sur le territoire. En revanche, l'ensemble des éléments recueillis constitue un socle de connaissance utile pour évaluer qualitativement les bénéfices de la démarche.

Il apparaît donc que le PGTD a permis de donner un cadre de travail, un cap, une vision cible à l'horizon 2025 qui a été reprise dans une majorité de documents de planification ainsi que dans les réflexions opérationnelles (étude des projets) qui y font quasi systématiquement référence.

La trajectoire générale du PGTD apparaît globalement respectée bien que sensiblement en retard en termes d'avancement (la moitié des actions sont encore à l'étude ou en cours de réalisation). Le respect de cette vision stratégique, malgré l'émergence de nombreux projets d'aménagement (OIN, ACV, NPNRU, etc.) qui auraient pu remettre en question le plan initial, constitue un point fort du document. Il conviendra toutefois de veiller à ce que les actions à l'étude passent de la réflexion à la mise en œuvre.

Se dessinent donc deux grands temps dans la mise en œuvre du PGTD :

- 2013-2019 : une période surtout de maturation des stratégies et projets,
- 2020-2025 : le temps des chantiers et de la mise en œuvre opérationnelle.

3.6.2 Identification de points d'amélioration

Des points d'amélioration sont néanmoins à noter :

- L'absence de méthode et de moyens de suivi de la démarche, aussi bien concernant les actions que les indicateurs de mobilité ou environnementaux, a considérablement compliqué la démarche d'évaluation et ne permet pas au maître d'ouvrage du document de piloter et suivre correctement sa bonne réalisation ;
- Le déficit de suivi et contrôle des contrats de transport et de consolidation des résultats ;
- L'absence de moyens de lutte contre le transport informel qui peut concurrencer le transport conventionné ;
- La difficulté à mobiliser les acteurs sur le sujet de la mobilité qui semble parfois passer au second plan compte tenu des urgences sociales et du manque de moyens humains ;
- L'absence de chef de file de la mobilité à l'échelle de la Guyane, normalement le rôle de la CTG tel que prévu par la réforme territoriale et confirmé par la LOM ;
- Les projets peinent parfois à sortir faute de moyens financiers pour déclencher les différentes phases d'études ou de réalisation mais aussi d'ingénierie pour les encadrer et en sécuriser les procédures, avec un recours encore marginal à l'AMO ;
- Des projets qui mériteraient d'être réinterrogés à l'aune des nouveaux enjeux environnementaux (COP21, accord de Paris, etc.) : certains projets routiers ou aériens par exemple

4. PHASE 3 : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

4.1 Décryptage des évolutions apportées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM)

4.1.1 Introduction : genèse, esprit de la loi et objectif

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM) réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, près de 40 ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui a établi le cadre juridique général des transports en France et leur organisation.

Présentée régulièrement comme une « boîte à outils » constituée de 189 articles, la LOM se veut ambitieuse par l'éventail des dispositions touchant à de nombreuses problématiques. Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité tenues en 2017, elle vise quatre objectifs :

1. Sortir de la dépendance automobile
2. Accélérer la croissance des nouvelles mobilités
3. Réussir la transition écologique
4. Programmer les investissements dans les infrastructures de transport

La loi a suivi un cheminement législatif assez long, de plus d'une année de débats parlementaires :



L'exposé qui suit répertorie les principales dispositions qui peuvent avoir des répercussions sur la gouvernance ou l'organisation opérationnelle de la compétence mobilité des collectivités et AOM de Guyane. Il n'ambitionne pas constituer un décryptage complet mais se veut plutôt être une synthèse des points d'attention pour la poursuite de la mise en œuvre du PGTD. Il donne enfin une vision post promulgation et n'intègre pas la prise en compte des publications à venir des différents textes réglementaires d'application de la loi (décrets, arrêtés...). Une centaine de décrets d'application est par exemple attendue au premier semestre 2020.

4.1.2 Spécificités ultramarines

Relevons en premier lieu les dispositions spécifiques aux territoires d'Outre-Mer (article 22) :

- Reconnaissance de la notion de collectivité unique (référence désormais à « la collectivité territoriale » et non plus à la région), ;
- Possibilité de désigner une autorité organisatrice de la mobilité unique sur l'ensemble du territoire ;
- Obligation d'adoption, à compter du prochain mandat, d'un schéma d'aménagement régional portant sur l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transport de personnes, de marchandises et de logistique ;
- Possibilité pour l'État de faire des expérimentations favorisant le développement des énergies renouvelables.

Notons enfin que le texte prévoit dans son article 135 « des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane », ouvrant la voie à un futur décret qui pourra instaurer le certificat de capacité qui permettra de mieux encadrer le transport fluvial en Guyane.

4.1.3 Évolution de la compétence mobilité

L'article 8 de la loi clarifie ce qui relève de la compétence mobilité avec 6 catégories de service :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
- Services à la demande de transport public de personnes ;
- Services de transport scolaire ;
- Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- Services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- Services de mobilité solidaire.

Cette disposition met fin à l'obligation d'exercer l'un ou l'autre de ces services au profit d'un exercice « à la carte » permettant d'adapter l'offre de mobilité aux spécificités locales. Seul point d'attention, la levée du versement mobilité (anciennement versement transport) est conditionnée à l'exécution d'un service régulier.

4.1.4 Affirmation de l'enjeu environnemental des politiques de mobilité

La LOM renforce les liens entre politiques de mobilités et politiques environnementales, en écrivant explicitement que les actions des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent répondre à des grands enjeux en matière de lutte contre le changement climatique, contre la pollution atmosphérique et sonore, et en matière de protection de la biodiversité.

Les plans de déplacements urbains sont tout d'abord renommés « plans de mobilité » (PDM). Des objectifs supplémentaires leur sont assignés en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore, et de préservation de la biodiversité

Les plans de mobilité simplifiés sont toujours possibles pour les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité « classique » (<100 000 habitants). En l'absence de portée juridique, ces documents ne possèdent donc aucun caractère opposable.

4.1.5 Confirmation du rôle de « chef de file » des Régions, de la CTG pour la Guyane

Les régions et donc les Collectivités Territoriales pour l'Outre-Mer (CTG pour la Guyane) deviennent AOM à part entière. La LOM apporte des précisions opérationnelles quant au rôle de chef de file que devra opérer la CTG en matière « d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport ».

Sur chaque bassin de mobilité, sous l'impulsion de la Collectivité Territoriale, un contrat opérationnel de mobilité devra être signé entre la CTG, les AOMs, les gestionnaires d'infrastructure ou d'équipement. Ce contrat opérationnel devra traiter des sujets suivants :

- Action sur les différents modes (horaires, billettique, information, répartition territoriale des points de vente physique, etc.)
- Système de rabattement et pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité notamment en milieu rural
- Recensement et partage des bonnes pratiques et des actions menées
- Soutien aux projets des AOM pour créer des infrastructures ou services.

Chaque AOM devra par ailleurs créer un comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur son territoire. Elle est libre d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement, à condition d'y associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants.

4.1.6 Des compétences étendues aux nouvelles mobilités pour les collectivités territoriales

La LOM étend les compétences des collectivités territoriales afin qu'elles puissent accompagner efficacement le développement d'offres de mobilité et notamment l'essor des nouvelles mobilités. En réalisant des partenariats avec les opérateurs privés, les collectivités territoriales pourront s'assurer que les offres sur leur territoire sont complémentaires entre elles, mais aussi, s'inscrivent dans les objectifs des politiques publiques.

Ainsi la LOM ouvre la possibilité de financer certains trajets de covoiturage au moyen d'une participation accordée au conducteur et/ou au passager, cette information leur remontant via l'opérateur. En ce qui concerne les vélos/trottinettes/scooter en libre-service sans station, les collectivités pourront édicter des règles concernant le positionnement des véhicules sur l'espace public (stationnement et circulation). De plus, la loi met l'accent sur la co-construction des offres de mobilité entre opérateurs, collectivités et acteurs économiques.

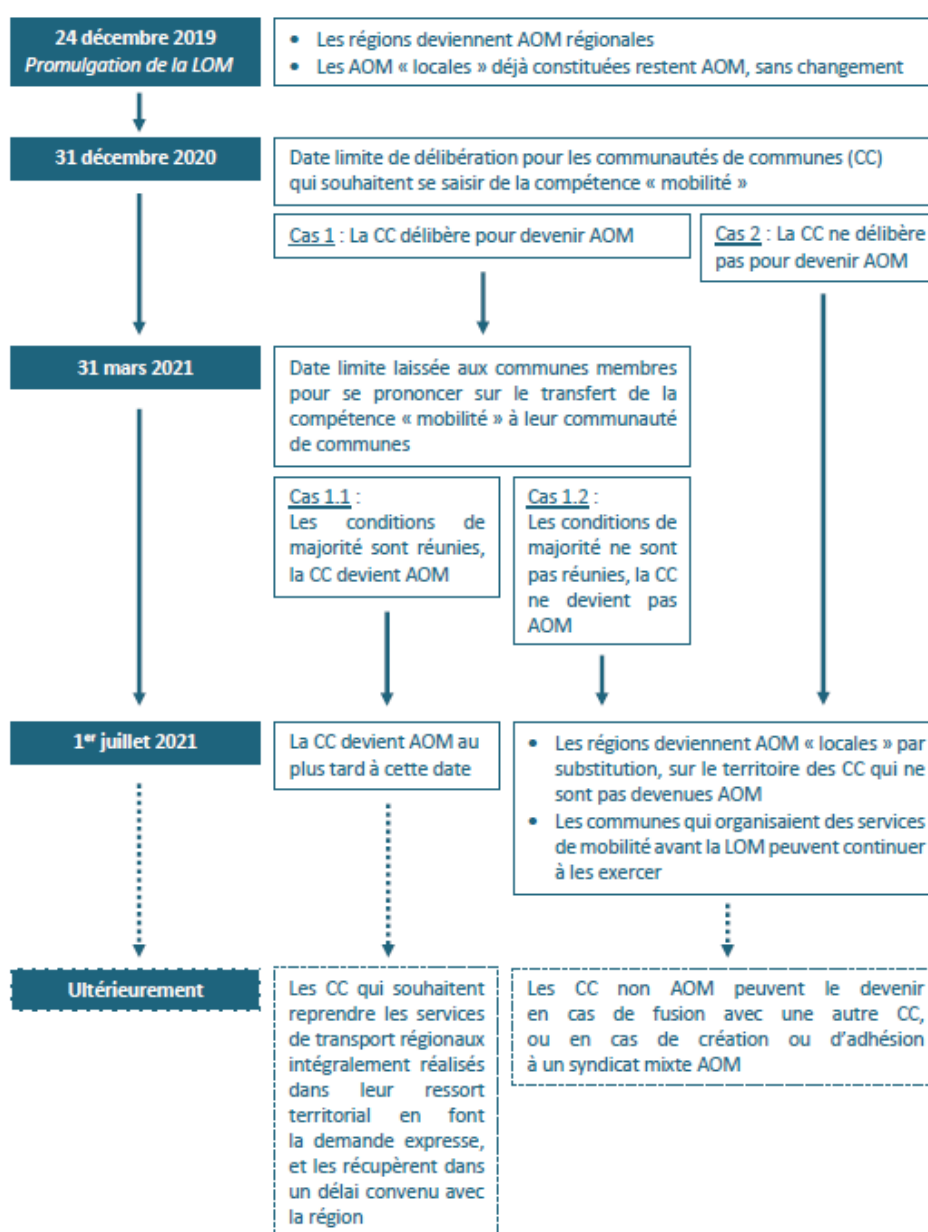
Parmi les mesures phares, on peut noter :

- L'appel à expérimentations pour développer les solutions innovantes de mobilité dans les territoires ruraux, lancé le 21 février 2020 suite au Comité interministériel aux Ruralités
- La possibilité offerte aux autorités organisatrices de subventionner le covoiturage, y compris dans certains cas pour les « trajets à vide » et au-delà du partage de frais
- La possibilité de développer des voies réservées au covoiturage et d'en contrôler le bon usage
- La possibilité de faciliter de stationnement et de circulation pour les covoitureurs
- De nouvelles dispositions pour encadrer le développement des services de mobilité en « free floating »
- Des nouvelles mesures pour encadrer les plateformes VTC
- L'ouverture des données transports pour favoriser le développement de nouveaux services dès 2021:
 - Ouverture des données de mobilité
 - Favoriser l'apparition de système de « MAAS » « mobility as a service »

4.1.7 Modalités de couverture de l'intégralité du territoire par une AOM « locale »

La LOM prévoit un objectif de couverture intégrale du territoire par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Toutes les communautés de communes sont incitées à se positionner sur leur souhait ou non de devenir AOM. Elles devront délibérer d'ici le 31 décembre 2020 pour se saisir ou non de la compétence d'organisation de la mobilité. **En application du projet de loi d'urgence coronavirus du 1^{er} avril, une ordonnance reporte le délai au 31 mars 2021.** A défaut, celle-ci sera dévolue à la CTG dans le cas de la Guyane. *Notons que contrairement aux Communautés de Communes, la CTG n'a aucune possibilité de prélever le versement mobilité.*

L'illustration ci-après présente le schéma synoptique de la procédure de couverture intégrale du territoire par une AOM :



Les communautés de communes qui en auront fait le choix deviendront AOM à compter du 1er juillet 2021. Elles auront alors :

- La possibilité de développer des solutions de mobilités actives, partagées, des services de transport à la demande ou encore les services de mobilité solidaire ;
- La possibilité de lever du versement mobilité (VM) uniquement dans le cas d'une organisation effective d'un service de transport public régulier (taux variable selon la strate démographique, la mise en service d'un transport collectif en site propre ou encore l'existence d'une commune classée touristique dans le ressort territorial) ;
- Aucun transfert automatique ;
- Aucune obligation de créer un nouveau réseau de transport public régulier ;
- Une responsabilité générale pour assurer « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité ».

Ces nouvelles dispositions vont amener les communautés de communes à s'interroger, et cela dans un temps contraint (délibération des conseils communautaires avant le 31 décembre 2020), sur :

- La pertinence d'organiser ou non des services de mobilité ?
- Quel type de service de transport (ligne régulière, TAD, promotion du covoiturage, location de vélos etc.) ?
- Transfert ou non des services de mobilité organisés par la CTG ?
- Mise en place de services réguliers et/ou d'autres services ?
- La soutenabilité budgétaire des services de mobilités au regard des ressources mobilisables via le « versement mobilité »
- Quelle mode de gestion pour les nouveaux services et ceux transférés (allotissement, durée, gestion directe vs gestion déléguée, etc.) ?
- Quel échelon pertinent ?

La réponse à ces questionnements ne pourra se faire qu'à la lumière d'analyses multiples et par un arbitrage complexe entre des choix variés aux incidences parfois lourdes :

- Identification des besoins de déplacement sur le territoire et des offres déjà existantes (TIG et informel) ;
- Opportunité de coordination avec les collectivités limitrophes ;
- Etude comparative des services de mobilité les plus pertinents pour les habitants et usagers ;
- soutenabilité budgétaire des services de mobilités envisagés avec la possibilité ou non de lever le « versement mobilité ».

In fine, les principales options qui se présentent aux Communautés de Communes sont les suivantes :

1. Devenir AOM et mettre en place un service régulier de mobilité permettant de lever le VM sur tout ou partie du territoire
2. Devenir AOM et mettre en place des actions de mobilité ne relevant pas d'un service régulier (ex : transport à la demande, offre de covoiturage, transport solidaire, etc.) mais via un financement sur fond propre sans ressource budgétaire externe
3. Devenir Autorité Organisatrice de la mobilité de second rang (AO2) pour le compte de la CTG.

Pour l'option 1 ou 2, se posera également la question de reprendre ou non les services de mobilité de la CTG : les Communautés de communes ont le choix, le transfert n'étant pas automatique.

4.1.8 Evolution du versement transport

La LOM institue le versement mobilité (VM) en lieu et place du versement transport. Le versement mobilité peut être utilisé pour financer l'ensemble des actions relevant de la compétence « mobilité ». Son instauration est désormais conditionnée à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Toutefois, son affectation au financement de l'ensemble de la compétence mobilité est possible. Les communautés de communes qui décideront de ne pas mettre en place de services réguliers de transport ne pourront pas instaurer le versement mobilité.

4.1.9 Des mesures en faveur des mobilités actives

La LOM définit les mobilités actives comme « *l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée* ». De nombreuses dispositions de la LOM constituent la retranscription juridique des engagements pris par le gouvernement dans le cadre de son plan vélo annoncé en septembre 2018 qui fixait comme objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens, pour atteindre 9 % en 2024.

Pour atteindre cet objectif, la LOM prévoit :

- la lutte contre le vol : immatriculation des vélos vendus neufs et d'occasion à compter respectivement de 2021, accompagnée de la création d'un fichier national
- l'obligation d'ici le 1^{er} janvier 2024 d'équiper les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en stationnements sécurisés pour les vélos
- des dispositions visant à accélérer l'équipement des bâtiments en stationnements pour les vélos
- l'Éducation à la pratique du vélo dans l'espace public aux élèves du primaire (« savoir rouler à vélo »)
- des précisions quant à l'obligation pour les gestionnaires de voirie à créer des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (loi LAURE) : types d'itinéraires cyclables pouvant être réalisés, mutualisation possible avec TCSP, extension de la mesure pour les voiries hors agglomération
- Interdiction de stationnement en amont des passages piétons d'ici fin 2026 : la libération des emplacements constituant une opportunité pour créer du stationnement vélo (arceaux)

4.1.10 Transition écologique des mobilités

Dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de l'empreinte environnementale du secteur des transports, la LOM prévoit de :

- Verdir les flottes publiques et privées
 - Objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2040
 - Obligation pour le renouvellement des flottes publiques et privées
- Accompagner la mise en place des infrastructures de recharge pour les carburants alternatifs (bornes de recharge électrique, biogaz)
 - Mise en place d'un vrai droit à la prise
 - Mise en place de schéma directeur de déploiement
- Rendre les trajets domicile travail plus propres :

- Intégration de la mobilité dans les négociations obligatoires en entreprise
 - Création d'un « forfait mobilité durable » pour favoriser les déplacements en vélo ou en covoiturage, cumulable avec le remboursement des abonnements transports
- Déployer des « zones à faibles émissions » dans les territoires les plus pollués à partir de 2020 ainsi que les outils de contrôle automatique
- Accélérer l'installation de bornes de recharges :
 - Des obligations d'équipements ou pré-équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides
 - Des aides pour le déploiement de bornes par les collectivités

4.2 Recommandations pour la poursuite de la mise en œuvre du PGTD

RECOMMANDATIONS D'ORDRE TECHNIQUE OU ORGANISATIONNEL

- 1/ Créer une instance de coordination de la mobilité et de ses acteurs à l'échelle de la Guyane, la CTG doit jouer le rôle de chef de file qui lui est conféré par la LOM : contrat de partenariat avec les AOM et EPCI
- 2/ Remettre en service un observatoire de la mobilité qui recense et capitalise les données existantes sous l'égide d'un acteur transverse (DEAL, CEREMA, CTG et EPCI)
- 3/ Produire des données pour objectiver et quantifier la mobilité en exploitant au maximum l'opportunité du big data pour alléger le dispositif d'enquête (traces téléphoniques, floating car data, données GPS, etc.)
- 3/ Structurer un outil de prédiction simple et utilisable par tous, éventuellement open source, pour tester l'impact des projets
- 4/ Engager des actions en faveur des mobilités partagées (covoiturage, autostop organisé) là où il n'y a pas d'offre TC : lieu de prise en charge/dépose, application, offre, soutien financier, etc.
- 5/ Engager la lutte contre le transport informel, prérequis à la mise en œuvre de réseaux de transports collectifs
- 6/ Soutenir et sécuriser la pratique du vélo actuelle et mettre en œuvre des actions pour l'étendre à de nouveaux publics en mobilisant les fonds disponibles
- 7/ Pallier le manque d'ingénierie territoriale par le recours à l'AMO externe pour sécuriser et accélérer la sortie des projets d'infrastructure notamment

RECOMMANDATIONS D'ORDRE FINANCIER

Afin de réaliser l'ensemble des opérations prévues au PGTD, de nouvelles ressources devront être mobilisées. L'effort global est estimé à 150 M€/an. Les options crédibles et réalistes sont limitées, mais elles pourraient permettre d'apporter des capacités de financement supplémentaires relativement importantes. Trois axes essentiels sont à développer :

- 1/ Une reconstitution des marges d'épargne des collectivités, et notamment de la CTG, en adoptant des plans de redressement axés sur la maîtrise forte des charges de fonctionnement. Cette amélioration de la capacité d'autofinancement permettrait d'utiliser le levier de l'emprunt, dans la mesure où les collectivités de Guyane sont faiblement endettés.
- 2/ L'augmentation du taux d'octroi de mer régional, en portant le taux actuel (2.5%) à son plafond (5%).
- 3/ La mise en place d'un soutien logistique actif et pérenne, en direction des communes et EPCI, qui ont besoin d'ingénierie pour instruire et suivre certains dossiers de subventions (DETR et DSIL notamment).

ANNEXES

Annexe 1 : synthèse des entretiens

Voir document joint

Annexe 2 : bilan d'avancement par action

Voir document joint