

CONSTRUISONS ENSEMBLE L'AVENIR DES OUTRE-MER



RÉCAPITULATIF DES TRAVAUX DU CT 10 ENTRE JANVIER 2018 ET MARS 2018

MOBILITÉ

CONTRIBUTION DE LA GUYANE
AUX ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ
ET
SYNTHÈSE DES TRAVAUX MENÉS
AU SEIN DU COMITÉ TECHNIQUE



Assises de la Mobilité et Assises de l'Outre-Mer Situation, enjeux et propositions pour la Guyane, sur la base des travaux des ateliers nationaux des Assises de la Mobilité

Chef de file et rédacteur : Pierre Courtiade, ADEME

Objet

De septembre à décembre 2017 se sont tenues en France les Assises de la Mobilité, qui n'ont concerné que la métropole et la Corse. En effet, dans le même temps, se tenaient les Assises de l'Outre-Mer. Il a donc été convenu que le volet « DOM » des Assises de la Mobilité serait réalisé dans le cadre des Assises de l'Outre-Mer.

Il a été constitué en Guyane en janvier 2018 un Comité Technique transversal sur le thème de la Mobilité. Cette note est le fruit du travail de ce Comité Technique. Elle a été réalisée par un comité d'experts publics, privés et de la société civile, comme les assises de la mobilité.

Elle rappelle le contexte de la Guyane et les connaissances en cours puis elle reprend les thèmes des ateliers des assises de la mobilité sur lesquels elle donne une relecture dans le cas de la Guyane. Bien souvent les recommandations du Comité Technique peuvent s'étendre aux autres DOM, mais certaines sont spécifiques (par exemple la problématique du transport fluvial).

1. Contexte de la Guyane

La Guyane est un vaste territoire continental, enclavé entre le Brésil et le Surinam, avec une façade maritime nord, des fleuves frontaliers côté ouest et est et une frontière sud liée à la ligne de partage des eaux avec l'Amazone.

La circulation s'y fait par une route côtière d'est (St Georges de l'Oyapock) en ouest (St Laurent du Maroni), reliée aux pays voisins. Le sud (que l'on appelle l'intérieur) n'est accessible que par voie fluviale, principalement le long des fleuves frontière, et par voie aérienne.

Cette occupation du territoire s'explique par le fait que jusqu'au milieu du XXe siècle la circulation y était essentiellement fluvio-maritime, c'est pourquoi la grande majorité des bourgs sont situés le long d'une rivière ou d'un estuaire et que nombre de communes portent le nom de cette rivière.

La Guyane est peu peuplée (260 000 habitants en 2015, INSEE janvier 2018), mais en forte croissance, avec des occupations le long des axes de circulation indiqués plus haut : près de la côte, avec 50 % de la population dans l'agglomération cayennaise (CACL), à Kourou du fait des activités du centre spatial (CCDS, 12%) et le long des fleuves frontières, à l'est (CCEG, 3%) et surtout à l'ouest (CCOG, 35%).

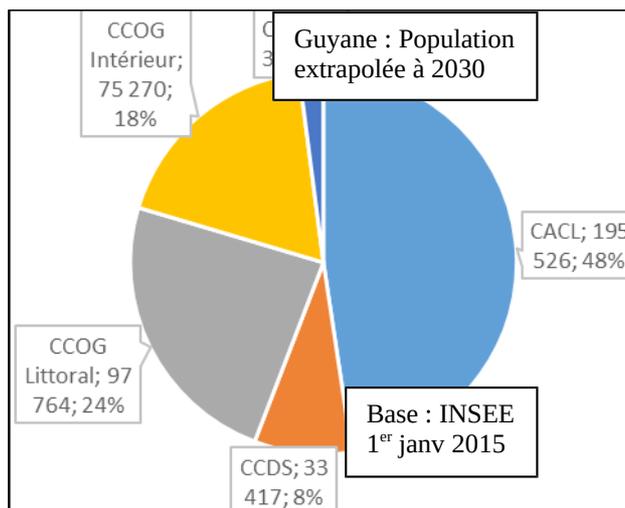
Il existe aujourd'hui deux Autorités Organisatrice de la Mobilité en Guyane : la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) qui organise les transports interurbains, assurés par des transporteurs privés à l'aide de minibus (taxi-collectifs), et la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL), qui dispose d'un réseau de transport en commun pour les 6 communes de l'île de Cayenne, avec des bus desservant les 3 communes centrales, et des minibus pour les autres. Ce réseau est en cours de réorganisation autour d'un projet de TCSP.

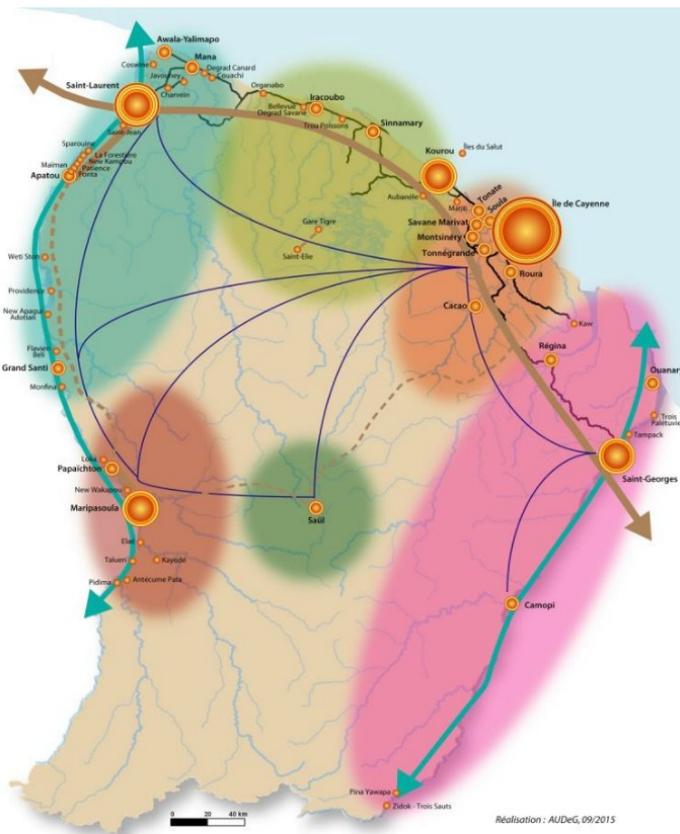
La dynamique de croissance de la population est une des deux plus importantes de France (avec Mayotte) : en moyenne 2,6 %/an, avec une grande disparité : faible à l'est (CCEG, 0,8%/an) et sur les savanes (CCDS, 0,1%/an), moyenne sur l'île de Cayenne (CACL, 2,3%/an) et forte sur l'ouest (CCOG, 4%/an), principalement tirée par les communes isolées du Maroni (CCOG intérieur, 7%/an, soit un doublement tous les 10 ans), Saint Laurent du Maroni restant dans la moyenne régionale. Le solde migratoire étant faible (0,2%), cette croissance est surtout le fait de la natalité, aussi la population est-elle très jeune, avec 42,9% de moins de 20 ans (INSEE, année 2013).

Nous avons réalisé une projection par commune en extrapolant à 2030 les données du dernier recensement INSEE (au 1^{er} janvier 2015), avec les taux de croissance moyens 2010-2015. Aux limites de l'incertitude de cette méthode simple, il ressort les grands enjeux de mobilité au sein des 3 pôles urbains, Île de Cayenne, Kourou et Saint Laurent du Maroni, ainsi que du pôle en émergence Maripasoula – Papaïchton sur le Maroni (55 000 habitants extrapolé en 2030).

Il ressort aussi des projections un besoin de déplacement interurbain entre ces pôles, en n'oubliant pas de desservir des pôles mineurs (est).

Il est constaté des mouvements pendulaires professionnels au sein de la CACL, mais aussi entre Cayenne et Kourou, entre Sinnamary et Kourou (pas de tir de Soyouz) et entre Saint Laurent du Maroni et les 2 communes adjacentes, Apatou et Mana.





Source : Schéma D'Aménagement Régional

— Liasons routières
 — Liasons aériennes

Territoire

Pôles : capitale, carrefour, ressource, relais, de proximité

Réalisation : AU/DeG, 09/2015

Il est aussi constaté des mouvements hebdomadaires et professionnels ponctuels ainsi que du transport de marchandises entre l'île de Cayenne et St Laurent, l'île de Cayenne et Saint Georges, l'île de Cayenne et Maripasoula – Papaïchton, ainsi que Grand Santi, ainsi que sur l'axe du Maroni : St Laurent – Apatou – Grand Santi – Papaïchton – Maripasoula.

Enfin l'existence d'un bac international à St Laurent du Maroni et la construction d'un pont sur l'Oyapock ouvre l'axe St-Laurent – St Georges au transit transcontinental.

La particularité est l'absence de liaison routière pour les 7 communes du sud de Guyane (sur 22), une ne dépendant que de l'aérien (Saül) et les autres du fluvial et de l'aérien. Ainsi la collectivité territoriale finance des transporteurs scolaires en pirogue et subventionne l'aérien. Le fret fluvial est un gros consommateur d'énergie (40 l/100 km par tonne transportée). De par ses coûts, la mobilité entre l'intérieur et le littoral peut être considérée comme contrainte.

Les seules solutions de transport sont routières, fluviales ou aériennes. Il n'existe outre-mer ni train, ni tram, ni métro, ...

Pour leurs échanges interrégionaux avec les Antilles et avec la métropole les outre-mer dépendent exclusivement du transport maritime et de l'avion (passagers, courrier, produits frais ou urgents). Des aides au fret ont été mises en place pour compenser une partie des coûts de transport des marchandises. Cette mobilité trans-régionale peut aussi être considérée comme contrainte.

On notera aussi qu'en Guyane, la construction de logements ne suit pas la demande liée à l'augmentation du nombre de foyers, dont certains ne sont pas non plus en situation régulière, induisant une urbanisation spontanée importante (bidonvilles se structurant en quartiers).

Enfin, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) impose aux outre-mer une production d'énergie 100 % renouvelable d'ici à 2030 sur toutes les consommations d'énergie, y compris la mobilité. Si l'objectif paraît difficile à atteindre dans un délai si court, il donne une tendance forte à repenser la mobilité dans les DOM.

2. Des connaissances acquises ou en cours et des plans d'action

Depuis quelques années de nombreuses démarches autour de la mobilité ont été mises en œuvre par les collectivités et l'Etat :

- Le Schéma d'Aménagement Régional de la Guyane, approuvé le 8 juillet 2016, donne une vision des pôles de développement, des enjeux de mobilité et des aménagements nécessaires.
- En 2013, le CGEDD a réalisé un Plan Global des Transports et Déplacements (PGTD) diagnostiquant les forces et les faiblesses des infrastructures et réseaux de transport de Guyane contraints par l'étendue du territoire et l'isolement de certains sites.
- L'Observatoire Régional des Transports a été réactivé avec un chargé de mission à la DEAL. Il fonctionne par compilation de données fournies par les partenaires.
- Deux observatoires frontaliers aux contextes et objectifs différents sont en cours de création :
 - l'observatoire international des transports sur l'Oyapock (OITO) afin de disposer de données de base sur la mobilité au lendemain de l'ouverture partielle du Pont (transports frontaliers, axe est-ouest),
 - l'observatoire des transports fluviaux sur le Maroni (OTFM) (transports fluviaux, axe nord-sud).
- Une étude en cours sur les usages et aménagements cyclables sur les trois agglomérations.
- Dans le cadre de la révision de la PPE en 2018, qui doit contenir un important volet mobilité, trois études sont en cours :
 - une étude sur l'opportunité de déploiement des véhicules électriques et hybrides,
 - une étude sur le développement de transports utilisant une énergie 100 % renouvelable (horizon 2030-2050),
 - une remise à jour de l'estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane réalisée en 2011, avec caractérisation selon les usages et analyse de l'évolution.
- La Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (île de Cayenne) réalise un Plan de Déplacement Urbain (PDU) et développe un projet de réseau de transport en commun en site propre (TCSP). Elle étudie le transport fluvio-maritime sur son territoire.
- La CACL a confié à « Ancrage Guyane » l'étude d'une plateforme de mobilité sur son territoire.
- La commune de Saint Laurent travaille à des solutions de mobilité partagée.
- La commune de Maripasoula développe plusieurs solutions de déplacement dans sa commune, mais aussi de gestion globale du transport fluvial dans le but de l'optimiser. Des solutions de « co-pirogage » sont en cours de développement.
- Des plate-forme de co-voiturage se développent ou sont en projet.
- La DEAL a étudié et commencé à réaliser l'aménagement des rapides des fleuves frontaliers Oyapock et Maroni.

3. Mobilité plus propre : Enjeux et lecture

3.1 Situation

Le sujet de la mobilité a été très peu traité dans la première Programmation Pluriannuelle de l’Energie qui a été adoptée en 2017, et sera développé dans le cadre de la révision de la PPE qui sera réalisée en 2018, en application de la LTECV.

L’observatoire régional de l’énergie et du carbone a produit en 2017 le bilan énergétique pour la Guyane 2015. Pour le secteur des transports, il comptabilise aussi les consommations de transport des marchandises importées en Guyane et la part imputable au territoire du transport aérien international (50 %). Les transports représentent 62 du bilan territorial. Du fait de sa très faible efficacité énergétique, la consommation de sans-plomb fluvial, principalement liée au fret sur le Maroni, dépasse celle du fret maritime de l’ensemble des

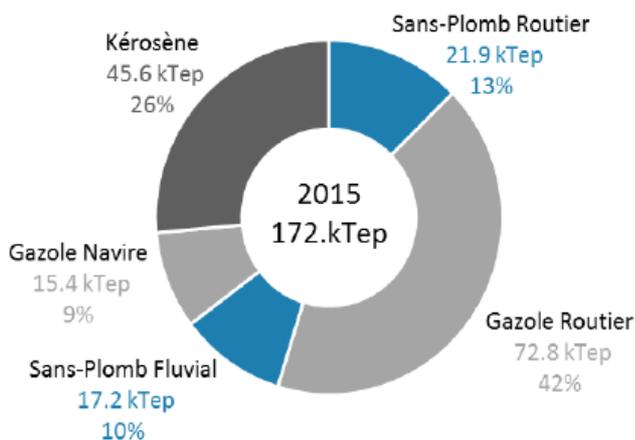


Figure 25: répartition des utilisations pour le secteur des transports en 2015

carburant, qui conduit à la répartition du graphique ci-dessous pour les transports intra-Guyane en 2009 :

On peut estimer qu’environ 40 % de la consommation locale est liée au transport des personnes (majorité des voitures, cars, mobylettes, aérien et une partie du fluvial) et 60 % au transport des biens (une partie des voitures, véhicules utilitaires, poids lourd et majorité du fluvial).

La desserte de l’intérieur (fluvial + aérien) représentait 14 % des transports locaux en 2009, mais environ 18 % en 2015, pour 11% de la population, avec une mobilité qui reste contrainte. La navigation fluviale, faisant beaucoup appel à des moteurs 2 temps était en 2009 la principale cause de rejets de composés organiques volatils (COV) de la Guyane.

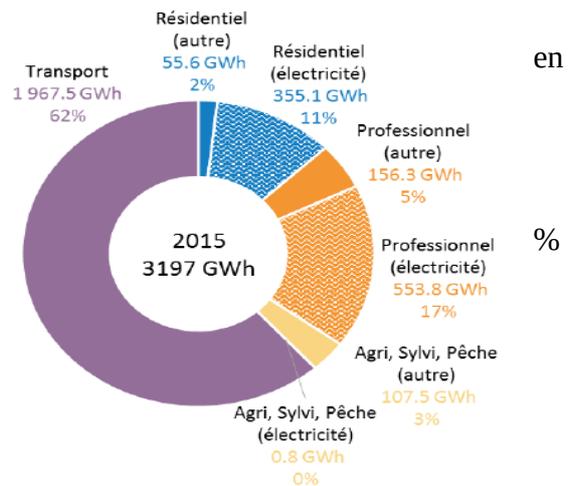
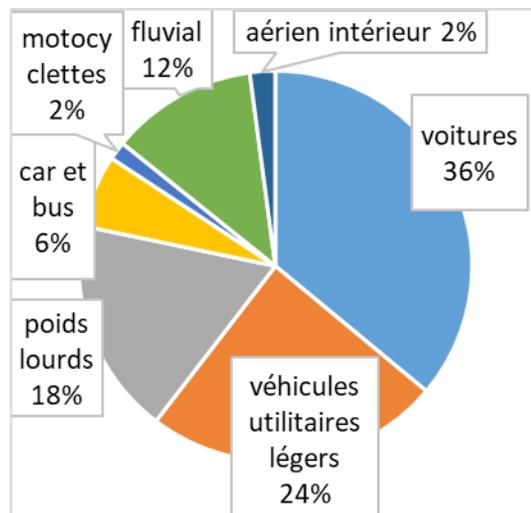


Figure 24: répartition par secteur de la consommation d’énergie finale en 2015

marchandises importées de la métropole à Cayenne. Le kérosène utilisé par les vols intérieurs représente une faible part du kérosène total (environ 1/10^{ème}). Les transports internes à la Guyane représentent les 2/3 de cette consommation, l’international 1/3.

L’ ADEME et la Région ont réalisé une étude en 2011 sur les consommations de



On notera un fort usage des 2 roues à moteur (2 % de la consommation). A cela s'ajoute celui des bicyclettes qui représente 5 % de la part modale pour les déplacements domicile-travail, plaçant la Guyane en seconde position derrière le Bas-Rhin (INSEE 2015).

3.2 Enjeux

Comme indiqué plus haut, la loi de transition énergétique (LTECV) impose aux outre-mer une production d'énergie 100 % renouvelable d'ici à 2030 sur toutes les consommations d'énergie, y compris la mobilité, ce qui donne une tendance forte à repenser la mobilité en Guyane qui devrait être traduite dans la PPE révisée en 2018.

Cela passe d'abord par des actions d'économie d'énergie : développement des transports en commun, modes actifs co-voiturage, autopartage, ... :

Mais par rapport à la métropole, la Guyane a beaucoup de retards : le réseau de bus qui ne desservait historiquement que Cayenne s'étend progressivement aux autres communes de la CACL, la commune de Kourou a stoppé son expérience de transport en commun en février 2017 après un an de fonctionnement, Saint Laurent du Maroni a abandonné le sien il y a une dizaine d'années et n'a plus les moyens d'en développer, se tournant vers le co-voiturage et la mobilité (privée) à la demande.

Nombre de voies communales ne sont pas aménagées pour le déplacement de personnes (trottoirs) et de vélo (piste cyclables). Certaines voies, en particulier départementales et nationales, sont aménagées de bandes « multifonctions » sur les bas-côtés, qui apportent quelques services mais pas toutes les conditions de sécurité, étant souvent empruntées par les voitures en contournement par la droite ou en stationnement et comme voie de circulation par les 2 roues motorisées.

Le parc automobile croît avec la population et les embouteillages sont fréquents. Aussi, la CACL souhaite développer, en intermodalité avec les autres mobilités un transport fluvio-maritime entre Macouria / Montsinéry-Tonnegrande, Cayenne et Rémire-Montjoly.

Pour le fluvial, la DEAL a étudié l'aménagement des sauts (rapides) du fleuve Maroni, qui pourrait permettre une utilisation plus importante des moteurs 4 temps, voire de pirogues aluminium, plus économes et moins polluantes.

Cela passe ensuite par une migration de l'alimentation des véhicules vers les énergies renouvelables.

L'ADEME a étudié en 2009 les possibilités de production de biocarburant. La directive européenne de 2009 sur les énergies renouvelables 2009/28/CE du 30 avril 2009 introduit des critères de durabilité (articles 17 et 18) qui bloquent le développement de la culture de biocarburants en Guyane. Elle est en cours de révision et la collectivité de Guyane a demandé un amendement pour les Régions Ultra Périphériques de l'Europe permettant une exception sur ces territoires, en cours de négociation.

En se limitant aux technologies matures et certaines en Guyane, le seul vecteur mobilisable serait l'électricité (batteries et hydrogène), électricité qui devrait pouvoir être produite en quasi-totalité par des énergies renouvelables du fait des gisements dont dispose la Guyane.

Cela suppose une migration du parc de tous les véhicules vers les batteries et l'hydrogène, qui va induire des changements profonds, dans les habitudes, l'organisation de la distribution de carburant, l'entretien des véhicules, les aménagements publics et privés (bornes de recharge, réseau d'hydrogène), ...

Cela peut aussi nécessiter de trouver des solutions alternatives au transport fluvial et aérien, qu'il sera techniquement difficile de couvrir par le vecteur électrique. Ainsi, le Schéma d'Aménagement Régional de la Guyane propose la création de pistes et de routes desservant les communes du sud-ouest de la Guyane. Cela pourrait permettre d'utiliser les solutions terrestres développées sur le littoral.

La LTECV impose donc de repenser rapidement toute la mobilité dans les DOM et en particulier en Guyane. Cela doit se croiser avec des enjeux sociaux importants, d'autant que la précarité

énergétique outre-mer semble principalement concerner la mobilité (premières réflexions de l'INSEE et étude Guadeloupe). Cette refonte rapide va nécessiter une adaptation des solutions techniques aux besoins du territoire et une acceptation par les usagers ; elle comporte donc un volet sociologique important.

3.3 Relecture des Assises de la Mobilité pour la Guyane

Le détail de l'analyse des axes et mesures proposées par les rapporteurs de l'atelier thématique « mobilité plus propre » est donné dans le tableau joint.

Il en ressort les grands axes :

- un retard important de la Guyane par rapport à d'autres territoires,
- une loi (la loi de transition énergétique) qui donne un signal fort (100 % ENR demandé pour 2030),
- qui nécessite des investissements importants en infrastructures (TCSP, voies cyclables et piétonnes, réseau de bornes de recharge de VE),
- avec des aides qui doivent être adaptées aux DOM à travers des appels à projet spécifiques et des fléchages budgétaires,
- et une aide à l'achat des VE et VAE renforcée afin d'obtenir la migration du parc la plus rapide possible,
- un besoin de trouver des solutions de réduction et de substitution au transport pirogue et avion qui desservent les communes de l'intérieur, ces moyens étant difficilement convertibles aux énergies renouvelables.

4. Mobilité plus solidaire : Enjeux et lecture

4.1 Situation

La mobilité est contrainte pour les publics précaires, qui sont nombreux en Guyane.

L'association de socio-professionnels visant à faciliter l'insertion ANCRAGE a réalisé en 2017 une étude sur la précarité liée à la mobilité pour le compte de la CAEL. L'état des lieux rendu en mai 2017 indique :

- la CAEL regroupe la moitié de la population mais $\frac{3}{4}$ des emplois,
- un chômage et un sous-emploi inquiétants, en particulier pour les jeunes,
- un taux de chômage qui s'établit à 21% de la population active,
- un taux d'inactivité des 15-24 ans très fort (1 jeune sur 2 est au chômage, contre 20% au niveau national),
- un taux de pauvreté élevé (26,9 % contre 11,7 % dans l'hexagone) et un pourcentage de bas revenus en hausse,
- une précarité importante et un niveau d'insalubrité de l'habitat alarmant,
- un défi éducatif majeur dans un contexte de forte croissance de la population (les derniers autocars scolaires partent à 18h, ceux du périurbain à 19h, alors que les étudiants terminent leurs cours à 20h),
- une problématique d'enclavement pour de nombreuses communes, accessibles uniquement par voie fluviale ou aérienne,
- un système de transport en commun peu efficace, induisant une forte dépendance à l'automobile,

- des habitudes construites autour de "l'auto-débrouillardise" en matière de déplacements qui amènent les Guyanais à utiliser plus qu'ailleurs des modes de déplacements alternatifs : autostop, covoiturage, "taxis collectifs" informels ...
- un espace urbain peu adapté à la pratique de la mobilité douce (voie verte, ...),
- une offre de transports en commun peu développée, à l'exception du réseau de transport urbain sur la commune de Cayenne, peu lisible et peu attractive (6 % des actifs se déplacent en transport en commun) ;
- la pratique de la marche (second mode de déplacement) et du vélo par une partie assez importante de la population guyanaise pour les déplacements de proximité.

Ancrage a réalisé une enquête auprès des publics en insertion et des professionnels. Il en ressort :

- Les services de transport en commun étant en cours de structuration, l'ensemble des besoins n'est pas totalement couvert et l'offre de transport en commun manque encore de lisibilité et d'attractivité pour les usagers qui déplorent le nombre insuffisant de passages quotidiens, des zones encore peu desservies, des horaires pas toujours adaptés et respectés. Ce qui explique que seuls 14 % des répondants ont déclaré utiliser comme seul moyen de transport les transports en commun (33% la voiture, 10% le scooter, 10% le co-voiturage et 19% autre).
- L'absence de permis de conduire est le principal frein à la mobilité pour les 2/3 des personnes enquêtées.
- Les publics en insertion se sont habitués à s'organiser avec les moyens dont ils disposent : voiture, TC, vélo, marche.
- Le système de "débrouille" fonctionne majoritairement. La plupart peuvent s'appuyer sur un proche, un ami, un voisin pour se rendre à un rendez-vous particulier.
- Les professionnels enquêtés estiment qu'environ 52 % des publics accompagnés en démarche d'insertion sont empêchés par la mobilité dans leur parcours de retour à l'emploi. 86% des répondants estiment que la mobilité est un frein.

Ce dernier chiffre rejoint le constat national (rapport « mobilité plus solidaire » p. 8) : en métropole une personne en insertion sur 2 a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité.

A cela peut s'ajouter les données suivantes :

- 58 % des ménages ont accès à au moins une voiture en Guyane (INSEE, enquête ménage). En retirant la population de l'intérieur (11 %), cela fait environ 30 % des ménages du littoral sans voitures.
- L'INSEE et l'Observatoire de l'Energie ont conclu en 2016 que la précarité énergétique touchait particulièrement la mobilité en Guyane, mais qu'en l'absence de données une étude devait être menée. L'étude similaire que vient de mener la Guadeloupe confirme le poids de la mobilité.
- 27 % des habitants tirent leurs revenus uniquement des prestations sociales.
- 5 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à bicyclette, plaçant la Guyane en seconde position derrière le Bas-Rhin (INSEE 2015).
- L'étude de 2011 sur les consommations de carburant a montré que nombre d'automobilistes ne faisaient pas de plein, mais achetaient 10, 20 ou 30 € de carburant.
- Les transports urbains de la CACL ne fonctionnent pas le dimanche et les jours fériés et s'arrêtent à 20h (à 19h pour le périurbain), tandis que les transports interurbains s'arrêtent à 18h.
- Le transport dans et vers les communes de l'intérieur (avion et pirogue) est coûteux.

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs indique pour les usagers un « *droit [...] de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* » et « *d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation* ».

Pour compléter les quelques données existantes, le Comité Technique a rapporté les témoignages suivants :

- Le coût d'usage d'une voiture est d'environ 20 % plus élevé qu'en métropole (achat, entretien, carburant).
- L'usage des 2 roues motorisées représente une part non négligeable de la consommation de carburant (2%) et dans ceux-ci l'usage des scooters semblerait concerner principalement des ménages n'ayant pas les moyens ou la possibilité d'accéder à une voiture (permis, ...).
- Ainsi, il est fréquent de rencontrer des scooters chargés de 2 ou 3 personnes, dont souvent des enfants, sans sécurité.
- Nombre de voiries communales sont peu aménagées pour les publics à mobilité réduite (hauteur des trottoirs, planéité, ...).
- L'organisation des transports en commun intercommunal sur le littoral, bien qu'ayant fait de gros progrès ces dernières années, reste coûteuse pour l'utilisateur pour un service qui peut encore être amélioré.

4.2 Enjeux

La Guyane doit faire face à un double enjeu de mobilité :

- Le déplacement au sein des agglomérations, avec 4 pôles à prévoir, 3 sur le littoral (île de Cayenne, Kourou et St Laurent) et 1 sur l'intérieur (Maripasoula-Papaïchton).
- Le déplacement interurbain avec une difficulté particulière entre l'intérieur et le littoral.

Améliorer le déplacement au sein des agglomérations suppose :

- De développer les réseaux de transports en commun (toutefois seule la CACL semble en prendre la voie).
- De fiabiliser l'offre de transports en commun.
- De sécuriser les mobilités actives par la création de pistes cyclables et de voies piétonnes et le traitement des coupures cyclables et piétonnes.
- De sécuriser le déplacement des 2 roues motorisés.
- De sensibiliser conducteurs de 2 roues, chauffeurs de véhicules et usagers des transports en commun à la sécurité et au respect.

Améliorer le déplacement interurbain suppose :

- D'améliorer l'offre de transports en commun et d'étendre ses horaires.
- De réduire les coûts et le temps passé du déplacement en pirogue par l'aménagement du fleuve Maroni.
- D'étudier des solutions de déplacement ou au moins de transport des marchandises alternatives au fluvial le long du Maroni (route, ...).

Pour les deux enjeux, des solutions numériques sont envisagées, mais supposent de surmonter d'autres précarités : l'accès au numérique (déploiement des réseaux et coût élevé de la donnée qui la rend inaccessible pour les publics précaires selon Ancrage), la capacité à utiliser ces outils, l'illettrisme et la maîtrise du français. La plate-forme Mobilité d'Ancrage pour la CACL propose des solutions à ces difficultés.

4.3 Relecture des Assises de la Mobilité pour la Guyane

Le détail de l'analyse des axes et mesures proposées par les rapporteurs de l'atelier thématique « mobilité plus solidaire » est donné dans le tableau joint.

Il en ressort les grands axes :

- Développer et refondre les réseaux de transport en commun urbains et interurbains.
- Améliorer et étendre les réseaux cyclables
- Abaisser les coûts des transports interurbains (littoral et intérieur) pour les publics précaires.
- Améliorer la qualité de l'information sur ces réseaux (refonte des sites Internet, interconnexion entre réseaux, ...).
- Développer des plateformes de mobilité et faciliter et accompagner l'accès au numérique pour les publics précaires, en tenant compte des barrières linguistiques, de l'illettrisme, ...
- Améliorer et développer les trottoirs pour les personnes à mobilités réduite.

On notera que la Guyane accuse un retard qu'il faut rattraper, aussi peut-elle être encore loin de certains concepts indiqués par les rapports de l'atelier national.

5. Mobilité plus intermodale : Enjeux et lecture

5.1 Situation

La Guyane ne dispose pas d'une grande variété de modes de transport, mais avec certaines originalités.

Pour les usagers, les seules offres de mobilité terrestres concernent la voiture, les transports en commun, les transports privés, les 2 roues motorisées ou non et la marche à pied.

Pour les marchandises, les produits arrivent principalement par conteneur au port de Dégrad des Cannes, près de Cayenne. Ils sont souvent transportés et livrés en conteneur aux centrales d'achat, aux commerces importants et aux entreprises et transportés par des camions de livraisons vers les petits commerces. Les produits locaux sont livrés par camion de toutes tailles. On notera un fort usage de camionnettes à plateau, en particulier pour les produits alimentaires et les matériaux de construction.

La particularité de la Guyane concerne le transport fluvial par pirogue (limité à 6 tonnes ou 20 à 50 passagers) et les liaisons aériennes intérieures par avions de 19 places, qui desservent 11 % de la population (environ 18 % en 2030). Pour les passagers, ces modes de transport sont peu connectés aux transports en commun (pas de desserte de l'aéroport, pas de transport à l'arrivée en pirogue à Apatou ou Saut-Maripa à St Georges de l'Oyapock). Le fret est livré par camion directement aux pirogues ou à la zone aéroportuaire. Se pose aussi la question, à l'étude, de cales de transfert pour les marchandises.

La CTG est en Guyane l'Autorité Organisatrice de la Mobilité régionale.

Il n'y a pas de parking vélos sécurisés, ni de parking voiture de transfert vers une autre mobilité (à l'exception de l'aéroport).

5.2 Enjeux

L'enjeu principal est d'acquérir une meilleure connaissance de l'intermodalité en Guyane pour mettre en place des systèmes adaptés.

5.3 Relecture des Assises de la Mobilité pour la Guyane

Le détail de l'analyse des axes et mesures proposées par les rapporteurs de l'atelier thématique « mobilité plus intermodale » est donné dans le tableau joint.

Il en ressort les grands axes :

- Développer des solutions de transport à la demande qui pourraient se connecter aux réseaux de transport en commun existants.
- Développer les réseaux de Transport en Commun en Site Propre (2 lignes en projet sur la CACL).
- Développer des pôles d'échange et des parkings vélos aux terminus et à certains arrêts.
- Aménager des cales et pontons à même de répondre aux besoins de transport des personnes et des marchandises et matériels sur le Maroni (Apatou, Grand-Santi et Maripasoula).
- Aménager une zone de transfert du contenu des containers vers des camions de livraison adaptés à la circulation urbaine (en cours pour Cayenne).

6. Mobilité plus sûre : Enjeux et lecture

6.1 Situation

La violence routière et l'incivisme font partie de l'insécurité constatée en Guyane. Pour mieux les comprendre, nous avons croisé les bilans provisoires 2017 de l'observatoire départemental de la sécurité routière et de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière :

	Guyane 2017		National 2017		Rapport Guyane/nation al
	Nombre	Pour 1000 hab	Nombre	Pour 1000 hab	
accidents	650	2,38	61570	0,92	2,58
blessés	829	3,03	77476	1,16	2,62
blessés hospitalisés	196	0,72	29252	0,44	1,64
tués	26	0,095	3693	0,055	1,72

Sur les 26 victimes tuées en 2017, 17 font partie de la population la plus vulnérable de la route, soit 65 %, contre 46 % en moyenne nationale (en 2016). Sur ceux-ci très peu étaient responsables de l'accident. 17 tués, soit 65 %, l'ont été sur l'île de Cayenne qui concentre 52 % de la population.

L'accidentologie et le nombre de blessés sont 2,6 fois plus élevés en Guyane qu'en moyenne nationale, tandis que le nombre de blessés hospitalisés et de tués est d'environ 1,7 fois supérieur.

Les explications de ces écarts peuvent être multiples : incivilités plus fréquentes, comportement à risque des 2 roues, manque d'aménagement des voiries, en particulier pour les piétons et les 2 roues, réseau de transport en commun à étendre, qui renvoie des populations précaires sur la route avec des moyens vulnérables, ...

On notera que nous ne disposons pas de statistiques pour le transport en pirogue, qui concerne aujourd'hui 11% de la population.

6.2 Enjeux

Les enjeux principaux concernent les usagers les plus vulnérables et rejoignent ce qui a déjà été dit, en particulier concernant la précarité : développement des transports en commun, des voies piétonnes et cyclables.

On notera aussi le besoin, de par la présence importante, tout comme leur implication, des 2 roues à moteur (12 tués sur 26, soit près de la moitié), de trouver aussi des solutions pour ces usagers.

Le développement des transports en commun permettrait de limiter le recours au scooter pour les familles les plus précaires : il n'est pas rare de croiser des scooters chargés d'un adulte et de 2 enfants, parfois en bas âge, sans équipement adapté, probablement par absence de solution autre de mobilité. L'adaptation des voiries et la limitation de la vitesse telle que proposé dans les Assises de

la Mobilité pourraient aussi permettre la circulation plus équilibrée des voitures et des 2 roues motorisés ou non et de réduire la gravité des accidents.

Enfin l'éducation au respect des autres usagers, tant sur route que dans les transports en commun, et le contrôle des infractions et incivilités restent des enjeux majeurs en Guyane.

6.3 Relecture des Assises de la Mobilité pour la Guyane

Le détail de l'analyse des axes et mesures proposées par les rapporteurs de l'atelier thématique « mobilité plus sûre » est donné dans le tableau joint. Beaucoup de sujets ne concernent pas la Guyane et ne sont donc pas détaillés.

Il ressort des grands axes :

- Identifier les tronçons accidentogènes, les points gris, y compris sur les voies secondaires
- Identifier et traiter les « coupures » des voies cyclables et piétonnes
- Etudier l'usage des scooters pour mieux répondre au besoin de mobilité qu'ils couvrent
- Renforcer la coopération entre l'Etat, la CTG, les EPCI et les communes
- Politique de limitation de vitesse permettant un partage de la voirie entre les différents usagers
- Renforcer les mesures préventives (incivilités, sexisme) et la sécurité aux abords des arrêts des transports en commun (terminus, sortie des écoles)
- Etablissements scolaires : besoin d'un continuum pédagogique
- Améliorer la sécurité du transport fluvial

7. La particularité du transport fluvial (et aérien)

7.1 Situation

Le transport fluvial (et aérien) étant une particularité marquante de la Guyane, le Comité Technique a souhaité faire un focus transversal sur cette problématique, qui reprend pour partie des éléments des précédents chapitres. 7 des 22 communes de Guyane ne sont pas desservies par le réseau routier et la mobilité est contrainte pour ses habitants.

La Guyane est ainsi le seul département français à dépendre autant du transport fluvial (et aérien) pour plus de 1/10^{ème} de sa population, en forte croissance (environ 1/6^{ème} en 2030). Cette mobilité fluviale est très différente de la batellerie connue sur les fleuves d'Europe et ressemble plus à ce que l'on peut trouver en Afrique, en Asie, etc.

En effet, la Guyane est un très ancien plateau continental et ses cours d'eau sont barrés par des rapides. Du fait d'une pluviométrie marquée, les débits et niveaux d'eau changent rapidement et dans des proportions importantes. Sur ces fleuves, les seules embarcations adaptées sont des pirogues, en bois ou en aluminium. Leur conduite nécessite une longue expérience et la formation des piroguiers se fait aujourd'hui par transmission.

Les pirogues sont équipées de moteurs hors-bord qui présentent une consommation spécifique importante, proche de celle d'un hélicoptère : environ 40 l/100 km par tonne transportée ou environ 10 l/100 km par passager ! L'étude menée par l'ADEME et la Région en 2011 a montré que les principaux rejets de composés organiques volatils de Guyane sont le fait des moteurs 2 temps circulant sur ces fleuves.

Les communes étant très vastes (Maripasoula a presque la taille d'un département de l'Hexagone), on constate aussi des mouvements pendulaires, effectués en pirogue, entre les nombreux villages isolés (200 recensés par le BRGM dans les années 2000) et les bourgs, ainsi qu'entre les 2 bourgs de Maripasoula et Papaïchton, qui devront s'amplifier avec l'implantation prochaine d'un lycée à Maripasoula.

La consommation importante, la lenteur de ce mode de transport (15 à 30 km/h), et la circulation du fret dans un seul sens (les pirogues redescendent les fleuves souvent à vide) conduisent à un coût de cette mobilité important. Il a ainsi été rapporté :

- 2500 € pour le transport de 6 tonnes de fret de St Laurent du Maroni à Maripasoula (source DDE 2007), soit 1 €/t/km, comptant l'aller et le retour, 2 €/t/km utile.
- Environ 30 € par passager pour effectuer les 30 km séparant Maripasoula de Papaïchton

La seule alternative à la pirogue est l'avion, qui dessert aujourd'hui 3 des 7 communes (Saül, Maripasoula et Grand Santi). Dans le cadre de la continuité territoriale, la CTG apporte une aide financière afin de rendre le prix des billets et du fret plus abordable pour les résidents de ces communes.

Cette mobilité contrainte s'applique aussi au transport urbain et périurbain au sein des communes, du fait du faible nombre et de la cherté de l'usage d'un véhicule dans les bourgs et des déplacements en pirogue entre les villages alentours et le bourg.

Le transport « périurbain » s'effectue aussi en pirogue. 3500 à 4000 enfants sont ainsi transportés quotidiennement en Guyane, représentant une charge élevée pour la CTG.

L'intermodalité n'est pas toujours au rendez-vous pour des populations qui ne disposent pas d'un véhicule sur le littoral à la descente de l'avion ou de la pirogue : l'usage d'un taxi peut presque doubler la facture. Notons que cela est aussi vrai pour toute personne du littoral se rendant sur l'intérieur.

La plupart des communes disposent d'un collège et un lycée est en projet à Maripasoula. Aujourd'hui, à partir de 15 ans, les enfants sont scolarisés sur le littoral, ce qui implique internat et/ou familles d'accueil et une rupture avec la famille qui n'est souvent retrouvée que tous les trimestres.

Ainsi la population de l'intérieur de la Guyane peut être considérée comme précaire et contrainte vis-à-vis de la mobilité.

7.2 Enjeux

En l'absence de possibilité de produire des biocarburants d'origine renouvelable, atteindre les objectifs de la LTECV va supposer de repenser totalement cette mobilité.

Dans un premier temps des actions d'économie d'énergie et d'amélioration de la mobilité peuvent être engagées :

- La DEAL a étudié la possibilité d'aménager certains rapides (« sauts ») des 2 axes principaux qui sont les fleuves frontaliers avec le Brésil et le Surinam, mais se heurte à des difficultés administratives (accords transnationaux).
- L'aménagement des fleuves permettrait d'utiliser plus longtemps sur l'année des moteurs 4 temps, moins consommateurs et moins polluants, et d'utiliser des pirogues en aluminium, plus fragiles mais plus légères et mieux profilées, donc consommant moins. Il sera par contre difficile de faire évoluer les motorisations du fluvial pour les alimenter par des énergies renouvelables.
- La sécurité du transport des personnes et des marchandises doit être améliorée.
- L'intermodalité entre les mobilités utilisées pour relier les communes de l'intérieur et le littoral doit être améliorée et structurée.
- Des solutions de mobilité solidaire (« co-pirogage »), mais aussi limitant le besoin de mobilité en gardant le lien avec le littoral (échanges visio) peuvent être développées.

Dans un second temps, des solutions alternatives à la motorisation fossile des pirogues et des avions peuvent être proposées :

- La PPE œuvre pour que les communes de l'intérieur soient alimentées par énergie renouvelable. Dans ce cadre, la mobilité électrique peut être poussée dès qu'elle est possible (déplacements terrestres, déplacements courts en pirogue).
- Le schéma d'Aménagement Régional (SAR) prévoit la création de 2 routes desservant le sud-ouest. L'une partant au sud depuis Cayenne jusqu'à Saül, reprenant une piste existante, puis allant à Maripasoula et Papaïchton, l'autre longeant le fleuve Maroni, d'Apatou à Papaïchton, l'ensemble constituant une boucle.
- La CTG a inscrit la remise en état de la piste Maripasoula – Papaïchton.
- Dès lors, les solutions de mobilité électriques terrestres proposées sur le littoral peuvent être déployées.

7.3 Relecture des Assises de la Mobilité pour la Guyane

Plusieurs initiatives sont en cours et/ou ont été présentées aux assises des outre-mer :

- L'aménagement des sauts par la DEAL améliorant la sécurité et réduisant les consommations.
- L'aménagement de cales et pontons permettant le chargement des passagers mais aussi de fret lourd.
- L'amélioration du transport en pirogue (carburant, produits frais et passagers).
- La mise en place d'un système de « co-pirogage » (Blabla pirogue) permettant de réduire les coûts et d'optimiser les déplacements.
- Le développement du numérique sur l'intérieur afin d'organiser ces partages et de réduire les besoins de mobilité.
- La remise en état de la piste Maripasoula – Papaïchton.
- La création d'un lycée à Maripasoula.
- L'expérimentation par Maripasoula de solutions de mobilité à la demande pour se rendre sur les plantations en périphérie des villes et ramener les produits agricoles.
- L'expérimentation de mobilité électrique adaptée sur le bourg de Maripasoula (mules).
- L'expérimentation à mener de mobilité électrique des pirogues sur de courtes distances.
- L'étude menée par la CTG de solutions de routes desservant Saül, Maripasoula, Papaïchton et Grand Santi.
- L'amélioration de l'intermodalité par une coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (CTG, CACL).

ASSISES DE LA MOBILITÉ propositions Guyane

pour une mobilité plus propre

AXES	MESURES	ENJEU pour la Guyane	CONSTAT	COMMENTAIRES/PROPOSITIONS	SOURCES / ETUDES
Axe 1 : Jalonner la transition	Rendre l'ensemble des agglomérations « marchables et cyclables »	Idem en Guyane. Retard important	Difficulté de déplacement dans les zones urbaines du fait de mauvais entretien des voiries et manque de trottoir. Linéaire cyclable peu dense et sans entretien et manque de signalétique.	Favoriser les cheminements piétons. Mettre en place des zones de circulation apaisée aux abords des équipements publics, et des zones de rencontres dans les lotissements et nouveaux quartiers. Développer linéaire et signalétique.	étude CEREMA sur les enjeux du vélo en Guyane (nov 2016). Etude sur les usages et les aménagements cyclables en Guyane (2018)
	Déployer progressivement, dans l'ensemble des agglomérations françaises, des zones à zéro ou très faibles émissions, en s'appuyant dans un premier temps sur le dispositif des zones à circulation restreinte	Acceptabilité difficile du fait d'un retard important	Mesure non encore systématisée des émissions polluantes dues au transports (par l'ORA). Aucune voie piétonne et peu de zones de circulation apaisée, de zones de rencontre. Sur les zones de circulation restreintes, mesure difficilement compréhensible et acceptable pour la population et les acteurs économiques	Développer la connaissance des pollutions dues au trafic routier. Favoriser l'aménagement de zones piétonnières en centre ville, et de zones de rencontres ou circulation apaisées autour des établissements scolaires. Développer des parkings périphériques	
	Accompagner le déploiement des zones « marchables et cyclables », des zones à basses émissions, et des zones à zéro ou très faibles émissions	Oui, très important	Zone apaisée ou piétonne très peu présente dans les agglomérations de Guyane. Mais projet d'aménagement d'une zone de rencontre autour du marché de Saint-Laurent/projets piétons sur Cayenne.	Les rapporteurs des assises de la mobilité proposent de recourir à un appel à projets. Du fait de niveaux de développement différents, réaliser les appels à projet proposés par DOM. Cela pourrait aussi traiter l'inter-urbain.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Simplifier le cadre législatif du péage urbain	Peu applicable en Guyane			
Axe 2 : Développer la marche et l'usage du vélo	Améliorer le confort et la sécurité des cheminements pour piétons et des circulations à vélo	Très important en Guyane (accidentologie piétons et 2 roues forte)	Pratique importante du vélo en Guyane. Pratique dans les normes de la marche dans le centre de Cayenne. Des quartiers spontanés se créent aussi le long des grands axes, entraînant la circulation de piétons et 2 roues le long de ceux-ci, et une accidentologie associée. Manque de données sur la marche et le vélo à Kourou et Saint-Laurent. Linéaire cyclable peu développé, mal entretenu, discontinu et accidentogène.	Une fois l'étude sur les usages et les aménagements cyclable en Guyane terminée, proposition sera faite aux collectivités d'utiliser les outils de diagnostic pour entretenir et développer le réseau cyclable. Etendre en ville les zones de vitesse limitée à 30 km/h.	étude sur les usages et les aménagements cyclables en Guyane (2018) : outils techniques aux collectivités pour suivi des aménagement cyclables
	Développer l'usage du vélo, du vélo à assistance électrique et des nouveaux engins de mobilité, en développant de façon pertinente des infrastructures qui leur soient propres et en mettant en œuvre des mesures permettant de populariser leurs usages	Oui mais l'état de situation rend complexe le développement (cf ; étude lancée DEAL).	La Guyane est le 2ème département français en usage du vélo. Il y a de nombreuses coupures urbaines sur les réseaux. Les collectivités ont peu de moyens financiers pour développer les infrastructures Peu de point de vente proposent des VAE et peu de VAE sont en circulation eu égard au coût proposé en Guyane : le prix observé des VAE est 30% supérieur à la métropole (coût d'approche, ...). Le transport avion des batteries étant interdit, il est difficile de se procurer cette pièce d'usure. Il n'existe pas de parkings sécurisés pour les vélos qui subissent de nombreux vols.	Mettre en place un plan de résorption des coupures urbaines. Mettre en place un "fond vélo" et orienter ou conditionner les budgets nationaux et européens destinées à la voirie à la création de voies pour les modes actifs. Alors que la prime nationale aux VAE s'éteint, créer pour les DOM une prime d'au moins 500 € de façon à créer les conditions de prix de la métropole lors de son lancement. Une prime pourrait aussi accompagner le surcoût des batteries et le maintien de stocks dans les DOM. Imposer dans les SCOT des cheminements vélo et piétons. Imposer dans les PLU des locaux à vélo, avec des prises pour recharger les VAE et créer des places de stationnement en ville et devant les commerces.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>

<p>Axe 3 : Développer les services de mobilité partagés en complément de l'offre de transport existante et faciliter, dans certains cas, la démotorisation</p>	<p>Développer et moderniser les transports en commun</p>	<p>Oui, l'offre de transport en commun est faible.</p>	<p>Retards importants : un seul réseau de bus urbain existe dans l'agglomération cayennaise. Il ne circule pas le soir ni le dimanche. Aucun réseau à Kourou et à Saint Laurent (expériences avortées par manque de moyens financiers des collectivités). Transport interurbain peu organisé, défaillant, trop coûteux (taxi-collectifs), au service incomplet (s'arrête à 18h). Les transports en commun souffrent d'un problème d'image auprès de la population.</p>	<p>Les rapporteurs des assises de la mobilité proposent de recourir à un 4ème appel à projet "transports collectifs et mobilité durable". Du fait de niveaux de développement différents, réaliser un appel à projet pour les DOM, voire par DOM. Projet phare du TCSP à Cayenne dans les années à venir, avec reorganisation du réseau autour de 2 lignes structurantes de bus à haut niveau de service. Volonté de la CACL de développer les lignes vers les nouveaux pôles d'habitat. Besoin de renforcer l'image des transports en commun auprès des décideurs et des usagers.</p>	<p><i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i> <i>Fiche projet de la CACL : le BHNS sur un réseau de TCSP.</i> <i>Fiche projet OTG : campagnes de communication</i></p>
	<p>Libérer les possibilités de partage en complémentarité avec les offres de services de transport existantes</p>	<p>Oui, sujet en réflexion (à formaliser)</p>	<p>Sujet en réflexion sur la commune de St Laurent du Maroni, et grosse activité informelle, non structurée. Aucun système de partage de véhicule (autopartage). 3 outils internet traitant du covoiturage existent. Une plate-forme de covoiturage en sommeil, une autre très utilisée mais non spécialisée dans le covoiturage (site de petites annonces). Mais difficulté d'accès au numérique et à la lecture pour les publics précaires.</p>	<p>Le PDU de la CACL bientôt arrêté va proposer le développement de 16 aires de covoiturage sur son territoire et la création d'un système d'autopartage dans un délai de 5 ans. Il sera nécessaire de réguler le co-voiturage et de distinguer le transport privé à la demande, regroupé ou non, qui doit aussi se développer. Maripasoula souhaite créer un système de partage pour le transport pirogue, avec la difficulté de l'accès à Internet des usagers. Un besoin fort existe aussi pour les déplacements liés aux activités sportives et culturelles, ainsi qu'aux déplacements scolaires. Dans le cas de transport de mineurs, la prudence est nécessaire et cela doit s'organiser entre parents d'élèves par les établissements scolaires ou les organisateurs d'événements. Les rapporteurs des assises de la mobilité proposent d'utiliser l'outil des certificats d'économie d'énergie, qui fonctionne bien dans les DOM.</p>	<p>PDU de la CACL <i>Fiche projet de l'ORA : Optimouv.</i> <i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i></p>
	<p>Mettre en place une remontée d'information vers les pouvoirs publics pour améliorer le pilotage des différentes solutions de mobilité</p>	<p>oui</p>	<p>Seul un Observatoire Régional des Transports existe en Guyane. Aucun observatoire de la mobilité au sens strict.</p>	<p>Une fois l'étude sur les usages et les aménagements cyclables en Guyane terminée, proposition sera faite aux collectivités d'utiliser les outils de diagnostic pour entretenir et développer le réseau cyclable. Entendre en ville les zones de vitesse limitée à 30 km/h.</p>	<p>PDU de la CACL ORT Guyane</p>
<p>Rendre complète et sincère la mesure des polluants issus de toutes les énergies et redonner confiance dans l'industrie automobile</p>	<p>La Guyane profitera des avancées nationales.</p>	<p>Attention, les calculs de bilans gaz à effet de serre doivent être adaptés aux mix énergétiques à venir des outre-mer et à la volonté politique (LTECV). Pas de mesure des polluants (sauf pollution due au trafic par l'ORA non encore systématisée). Une filière de recyclage des déchets automobiles existe mais ne concerne que les concessionnaires, et non les garagistes ni les casses auto.</p>	<p>Renforcer les contrôles de pollution des véhicules en ville, la part d'engins polluants est élevée. Relancer un observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre.</p>	<p>Etude commandée en 2018 par la Deal sur l'estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane avec caractérisation selon les usages et comparaison avec les données 2011.</p>	
<p>Engager une rénovation des dispositifs existants d'aides à l'achat des véhicules pour accélérer le renouvellement du parc existant</p>	<p>Très important (LTECV), la Guyane devant convertir rapidement aux ENR son parc de véhicules (LTECV)</p>	<p>Proportion de voitures lourdes et consommatrices importante en Guyane. Le déploiement des VE et des VAE a pris du retard.</p>	<p>Adapter le système de bonus-malus aux DOM pour le renforcer. Définir des dispositifs d'aide spécifiques adaptés aux DOM (retard, situation, prix de marché, incitation, ...). Libérer les blocages au déploiement des bornes de recharges des VE. Créer un fond pour le déploiement de bornes de recharges de VE outre-mer en zone publique comme privée (par exemple sur la base de certificats d'économie d'énergie). Alors que la prime nationale aux VAE s'éteint, créer pour les DOM une prime d'au moins 500 € de façon à créer les conditions de prix de la métropole lors de son lancement.</p>	<p><i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i></p>	

<p>Axe 4 : Accélérer le renouvellement du parc de véhicules existants et donner un cap aux nouveaux véhicules tout en maîtrisant certaines incertitudes énergétiques encore existantes</p>	Aligner progressivement la fiscalité des véhicules et des carburants sur les objectifs environnementaux	Enjeux importants, mais sensibles car contexte fiscal différent en outre-mer (et d'un DOM à l'autre)	La fiscalité de la Guyane (est des DOM) est différente et elle est perçue par les collectivités. Toute action sur la fiscalité a donc un impact sur leurs budgets. Les taux de taxes sur les importations de véhicules et sur les carburants (octroi de mer) sont votés par la collectivité territoriale de Guyane. Très forte sensibilité de la population et des socio-professionnels sur le prix des carburants (blocages de fin 2008).	Travailler avec la collectivité territoriale de Guyane pour utiliser les taxes locales et utiliser l'octroi de mer comme levier du développement durable. Comme en métropole, égaliser les taxes sur le diesel et l'essence. Equilibrer les recettes des collectivités entre les différentes taxes.	<i>Fiche ADEME : évolution de la fiscalité.</i>
	Rendre plus propre le transport maritime et fluvial, et tirer parti des synergies intermodales pour faciliter le déploiement des énergies alternatives	Enjeu fort sur le transport fluvial (16% des consommations du transport)	La Guyane dépend fortement du transport maritime pour ses importations mais les avitaillements ne sont pas fait en Guyane. Le transport fluvial par pirogues pour desservir les communes des fleuves frontrière est très important et augmente avec la population (estimation de croissance des consommations de 5%/an).	Aménager les sauts (rapides) du Maroni pour améliorer la navigabilité et ainsi permettre un usage plus fréquent des moteurs 4 temps (moins polluants et un passage à des pirogues en aluminium, plus légères et mieux profilées (mais plus fragiles), permettant de réduire les consommations. Améliorer les rendements des moteurs hors-bord (mais R&D hors de France). Expérimenter la motorisation électrique pour les courtes distances. Organiser le "co-pirogag" comme le co-voiturage et les moyens numériques afin de limiter les déplacements fluviaux. Etudier et chiffrer des solutions alternatives au transport fluvial (route, voie ferrée, dirigeables, ...). L'économie du Maroni dépendant beaucoup du transport fluvial, accompagner la mutation. Mettre en place une navette fluvio-maritime en complément des offres de transport en commun sur la CACL.	Mise en place par la DEAL d'un observatoire du transport fluvial sur le Maroni qui permettra d'avoir une vision claire des consommations de carburant dues au transport fluvial. <i>Fiche projet de la CTG : amélioration du transport fluvial</i> <i>Fiche projet de la CTG : route Maripasoula.</i> <i>Fiche projet d'Agapé: Blabla pirogue.</i> <i>Fiche projet de la CACL : navette fluvio-maritime.</i>
	Fixer des objectifs ambitieux de développement de la mobilité à très faibles émissions	Fort	Des objectifs ambitieux ont été fixés pour les outre-mer dans la LTECV	Ces objectifs ambitieux doivent être accompagnés de lignes budgétaires afin de créer les infrastructures nécessaires.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Accélérer le développement de l'électromobilité	Fort (LTECV) mais contexte différent	Aucun système de recharge n'existe en Guyane. La production ENR supplémentaire pouvant être solaire, il est nécessaire de favoriser les recharges de jour sur le réseau et les recharges solaires directes. Les DOM ont des réglementations thermiques spécifiques. Les DOM, Zones Non Interconnectés à un réseau continental (ZNI), ont un besoin important de gestion du réseau et de capacité batterie sur celui-ci.	Le PDU de la CACL va proposer la création de bornes de recharges pour véhicules électriques à l'horizon 2025. Besoin d'un financement important, qui peut être apporté par le biais des certificats d'économies d'énergie. Favoriser la recharge de jour de son véhicule sur son lieu de travail (non compté en avantage en nature). Favoriser les bornes de recharges solaires (budgets spécifiques). Rendre obligatoire dans la RTAA DOM le pré-équipement de bornes de recharges. Equilibrer les offres de recharge lente et rapide afin de favoriser l'électromobilité en limitant les impacts réseau. La recharge bi-directionnelle est un enjeu important dans les DOM, définir un cadre spécifique. Expérimenter l'hydrogène en outre-mer, second vecteur électrique permettant de toucher d'autres flottes. Préparer la mutation des métiers	Etude commandée par la DEAL sur les conditions d'implantation et de déploiement de bornes de recharges pour véhicules électriques en Guyane (en cours). <i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Doter la France d'une stratégie « véhicules motorisés »	Oui, mais contexte différent	Pour le volet transversal, le mix énergétique de la Guyane (et des DOM) est très différent et doit être à 100% ENR en 2030 (LTECV)	Intérêt fort dans les DOM d'utiliser les VE comme stockage, le besoin de stockage sur les réseaux des DOM est important (plusieurs MWh). Proposer un cadre pour l'autoconsommation.	
Développer les énergies alternatives et accompagner la transition énergétique du parc	Oui, mais contexte différent	Pas de réseaux de gaz en Guyane	Besoin d'identifier quels réseaux utiliser pour les nouveaux vecteurs décarbonés (par exemple hydrogène, biogaz)	Etude mobilité 100% ENR réalisée par la Guadeloupe et en commandée en 2018 par la DEAL Guyane	

Axe 5 : Faciliter la transformation de la mobilité	Maîtriser la demande de mobilité des voyageurs et des marchandises et favoriser les changements de comportements de mobilité et de pratiques logistiques	Oui		Organiser une plateforme logistique à proximité des villes (en cours à la CACL).	
	Faciliter l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité	Oui		Besoin fort d'expérimenter et d'évaluer ces expérimentations dans les DOM pour définir les nouveaux cadres de mobilité	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Refonder la fiscalité de la mobilité	Oui	Forte dépendance du revenu des collectivités aux taxes sur l'importation (octroi de mer) et surtout sur les carburants	Anticiper l'effet sur les finances des collectivités du développement des solutions alternatives et équilibrer leurs recettes (évolution des taxes).	<i>Fiche ADEME : évolution de la fiscalité.</i>

ASSISES DE LA MOBILITÉ propositions Guyane

pour une mobilité plus solidaire

AXES	MESURES	ENJEU pour la Guyane	CONSTAT	COMMENTAIRES/PROPOSITIONS	SOURCES / ETUDES
Réduire les inégalités territoriales dans le domaine des mobilités. Identifier une autorité en charge. S'appuyer sur les initiatives locales	Supprimer les « zones blanches de la mobilité » : Étendre hors AOM (autorité organisatrice de la mobilité) la compétence des régions à l'ensemble des mobilités et s'appuyer sur le bloc communal	Contexte spécifique	La collectivité territoriale de Guyane détient la compétence en matière de transports interurbain et transports scolaire, hors CACL. Elle a en gestion les aéroports régionaux En dehors de la CACL, la compétence transport est détenue par les communes et non leur EPCI	Améliorer la coopération entre AOM Ouverture de la compétence transports urbain à la CTG en cas de carence de l'initiative communale	PGTD (rapport sur la gouvernance)
	Renforcer l'ingénierie et l'animation de la mobilité en milieu rural et dans les villes petites et moyennes	Oui, renfort d'ingénierie nécessaire globalement	Les zones rurales ou les villages isolés (non connectés au réseau routier) ne disposent pas de moyens de déplacement en dehors de l'avion pour certains d'entre eux (chef lieu communal) ou du transport par pirogue	Soutenir l'initiative locale adaptée au territoire (par exemple à Maripasoula avec la mobilité entre le village et les zones de culture permettant de ramener les produits) Développer une ingénierie privée en Guyane	
	Favoriser l'expérimentation, le dialogue et les collaborations public/ privé/ citoyens pour faire émerger de nouvelles solutions	Oui mais difficulté possible à mobiliser sur la durée	Le milieu associatif est peu développé. Une association des usagers des transports s'est créée tout récemment.	Faciliter la pratique de l'expérimentation. Dans les appels à projet, réserver une enveloppe pour les DOM.	<i>Fiche projet Ancrege : plateforme de mobilité</i> <i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Cibler les aides financières de l'État en faveur des territoires plus fragiles	Oui	La Guyane est intégralement à prendre en compte comme un territoire fragile compte tenu de son retard par rapport à la métropole	Créer une enveloppe spécifique et accompagner les collectivités et porteurs de projet (manque d'ingénierie).	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Mieux prendre en compte l'enjeu de réduction des inégalités territoriales et sociales dans la planification des services et des infrastructures	Oui	Réalité géographique de la Guyane. Isolement de certaines communes : recours au transport fluvial et aérien pour des déplacements quotidiens (scolaire, commercial, sanitaire)	Mettre en place une navette fluvio-maritime sur la CACL afin de desservir les communes périphériques.	<i>Fiche projet de la CACL : navette fluvio-maritime.</i>
	Recommandation : Favoriser la coopération entre centres urbains denses et territoires voisins	Oui	Mouvements pendulaires entre les gros centres et les communes périphériques où l'habitat est moins coûteux	Créer un pôle d'échange Cayenne - Macouria - Kourou. Développer les mobilités partagées. Développer le transport à la demande pour le rural et le périurbain.	
	Répondre à la contrainte de mobilité des populations de l'intérieur	Mesure spécifique à la Guyane	Transport interurbain uniquement en pirogue ou en avion, très coûteux. Peu de voitures dans les bourgs et transport entre bourg et village en pirogue, très coûteux. Déplacements contraints et cherté des produits.	Le transport avion est soutenu par la CTG, avec un tarif spécifique pour les résidents. Les pouvoirs-publics ont construit un aéroport à Camopi, mais il n'y a pas de ligne régulière.	<i>Fiche projet de la CTG : amélioration du transport fluvial</i> <i>Fiche projet de la CTG : réfection de l'aérodrome de Maripasoula</i> <i>Fiche projet de l'ONAG : ouverture ligne aérienne Cayenne-Camopi</i>
Faciliter l'accès de tous aux services de mobilité existants via une information plus accessible	Pour partie	L'information sur les offres de transport est parcellaire. La mutualisation des informations inter-réseaux n'est pas encore mise en place pour favoriser l'intermodalité	Refonte des sites internet de la CACL avec géolocalisation des bus en cours Mise en place d'une plate-forme de mobilité adaptée aux différents publics.	<i>Fiche projet Ancrege : plateforme de mobilité</i>	
Sensibiliser et former à tout âge et tout public	Oui	Forte accidentologie des deux roues.	Projet à porter par l'éducation nationale sur l'apprentissage du vélo dans les écoles (continuum pédagogique jusqu'au collège). Initiative d'école du vélo.	<i>Fiche projet OTG : campagnes de communication</i> <i>Fiche projet Ranjé to bisiklet : vélo-école</i>	
Développer le conseil et l'accompagnement individuel en faveur des publics fragiles	Oui	Le public fragile ou en difficulté est nombreux en Guyane.	Un projet de mise en place d'une plate-forme de mobilité est portée par la CACL pour offrir des solutions de déplacement au public précaire ou en insertion professionnelle, et aux étudiants. Accompagner les population précaires à l'utilisation du numérique (barrière de la compréhension, de la langue, de la lecture). Développer les points relais numériques (cyber carbets). Proposer un service de renseignements téléphoniques multilingues.	<i>Fiche projet Ancrege : plateforme de mobilité</i>	

Faciliter l'accès à la mobilité des personnes vulnérables	Faciliter l'accès à la tarification sociale et solidaire	Oui	L'attrait des tarifs est globalement une problématique tous publics confondus. Tarif réduit pour les chômeurs dans le réseau de bus urbains de la CACL (mais pas en interurbain). Réduction du coût du billet d'avion pour les résidents des communes de l'intérieur (communes isolées). Prise en charge par pôle emploi des transports avion.	Développer la tarification sociale. Améliorer la collecte du versement transport. Trouver de nouvelles sources de financement pour le fonctionnement des réseaux.	
	Aider financièrement les publics fragiles dans le domaine de la mobilité	Oui. "Reconnaître la mobilité comme une compétence clé pour l'accès à l'emploi"	Tarif réduit pour les chômeurs dans le réseau de bus urbain de la CACL. Réduction du coût du billet d'avion pour les résidents des communes de l'intérieur (communes isolées). Crédit important au titre de la continuité territoriale pour les déplacements aériens guyane-métropole (étudiants)	Utiliser le chèque "précarité énergétique" pour la mobilité en outre-mer, par exemple le transport à la demande via une plateforme de mobilité. Essaimer le modèle de l'atelier de réparation de vélo solidaire dans toutes les communes. Location de vélo et VAE à bas coût (Eko Trip). Essaimer des solutions de transport à la demande organisées en chantier d'insertion. Essaimer les garages solidaires. Apporter un soutien financier pour contrer l'économie informelle. Sécuriser l'utilisation des 2 roues motorisées.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i> <i>Fiche projet de la CACL : le BHNS sur un réseau de TCSP.</i>
	Désenclaver les quartiers prioritaires de la politique de la Ville		Enjeu d'inclusion social forte : quartiers ghettoisés par absence de connexions et de mobilité, quartiers spontanés (bidonvilles), mixité sociale. Transport informel, peu organisé	Le futur TCSP de Cayenne desservira des quartiers de la politique de la ville et orientera le choix dans la construction des nouveaux quartiers consacrés au logement social (NPNRU). Développer le co-voiturage et structurer et officialiser les offres privées de transport à la demande. Aménager des points de rencontre pour le co-voiturage.	<i>Fiche projet de la CACL : le BHNS sur un réseau de TCSP.</i> <i>Fiche projet Ancre : plateforme de mobilité</i>
Faciliter l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite	Améliorer la qualité des espaces publics : préserver, sécuriser et apaiser les déplacements piétons	Oui	le développement des cheminements piétonniers n'en est encore qu'à ses débuts. L'étalement urbain rallonge les distance et les rend peu praticables pour une personne à mobilité réduite ou âgée.	Améliorer la qualité et l'adaptation des trottoirs et étendre le réseau piétonnier. Mieux interconnecter les arrêts de transport en commun et les circuits piétonniers. Développer ombrages et végétalisation.	
	Améliorer la qualité de service : accueil et accompagnement des personnes à mobilité réduite dans les transports collectifs	Oui	Peu d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite.	Schéma d'accessibilité en cours à la CACL.	
	Augmenter le panel de solutions de mobilité à disposition des personnes à mobilité réduite, en simplifier l'accès	Oui		Développer le transport à la demande pour les PMR et publics fragiles. Proposer des bornes de recharge pour VE sur les places réservées aux PMR.	
Penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer	Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant les enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité	Oui	Les démarches prospectives participatives restent balbutiantes. Les idées de "droit à la mobilité" et de mobilité inclusives sont encore lointaines.	Penser les aménagements urbains en fonction de la mobilité. Favoriser le co-voiturage ou co-pirogage pour les activités.	<i>Fiche projet de l'ORA : Optimouv.</i> <i>Fiche projet d'Agapé: Blabla pirogue.</i>
	Recommandation : Accélérer la connectivité numérique des territoires périurbains et ruraux et de leur habitants	Oui	Retard conséquent de développement du numérique dans les quartiers, mauvaise qualité du signal. Beaucoup n'ont qu'un téléphone portable, avec des abonnements coûteux et un accès au numérique limité et utilisent des cartes de recharge sans data.	Développer dans les quartiers des points d'accès numérique et de wifi gratuit (cyber carbets). Développer des applications internet adaptées aux publics. Communiquer via les réseaux sociaux, les SMS pour informer les publics précaires.	<i>Fiche projet Ancre : plateforme de mobilité</i>

ASSISES DE LA MOBILITÉ propositions Guyane

pour une mobilité plus sûre

AXES	MESURES	ENJEU pour la Guyane	CONSTAT	COMMENTAIRES/PROPOSITIONS	SOURCES / ETUDES
Volet sécurité	Organiser chaque année une journée d'instruction civique routière dans les écoles de France du primaire au lycée en incluant l'enseignement professionnel	Oui, très important du fait de la jeunesse de la population	ASSR déjà organisées, mais manque de suivi du rectorat	Projet à porter par l'éducation nationale sur l'apprentissage du vélo dans les écoles (continuum pédagogique jusqu'au collège).	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires. Fiche projet Ranjé to bisiklet : vélo-école</i>
Volet Sécurité routière Améliorer la sécurité offerte par les infrastructures routières	Favoriser l'échange de bonnes pratiques en matière de procédures de sécurité routière entre l'Etat et les collectivités locales	Oui		Renforcer la coopération entre l'Etat, la CTG et les EPCI et les communes. Besoin de données sur l'usage des scooters.	
	Ouvrir des expérimentations de vitesse maximale autorisée à 30 km/h par défaut en ville dans les agglomérations volontaires dotées d'un PDU	Oui, mais besoin amélioration des voiries	Conflit d'usage de la voirie et incivilités entre les voitures et les 2 roues motorisés ou non.	Baisser la vitesse en agglomération à 30 km/h. Identifier les tronçons accidentogènes, les points gris. Adapter la vitesse à l'accidentologie afin de permettre le partage de la voirie entre les différents usagers. Identifier et traiter les coupures des voies cyclables et piétonnes.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>
	Expérimenter sur le réseau secondaire de routes bidirectionnelles des niveaux de vitesses maximales autorisés en fonction de leur niveau de risque	Oui, mais besoin amélioration des voiries	Baisse de la vitesse maximum de 90 à 80 km/h. Voiries peu adaptées aux 2 roues et piétons	Développer les réseaux sécurisés cyclables et piétons	
Améliorer la sécurité en agissant sur les comportements	Informer systématiquement les entreprises de transport sur les retraits de permis de conduire de leurs chauffeurs	Oui			
	Assurer une formation des conducteurs tout au long de leur vie	Oui	Incivilités		
	Développer les dispositifs d'accès au permis de conduire pour les plus démunis	Oui	Difficulté renforcée par la barrière de la langue ou de l'écrit		
			Incivilités, sexisme	renforcer les mesures préventives (civilités, sexisme) et la présence sécuritaire, en particulier aux abords des écoles et terminaux de bus	<i>Fiche projet OTG : campagnes de communication</i>
Améliorer la sécurité du transport fluvial	Améliorer la navigabilité des fleuves	Mesures spécifiques à la Guyane	Rapides (sauts) très accidentogènes Fleuves frontaliers	Aménagement des sauts, et pour cela mettre en place des coopérations transfrontalières (Brésil, Surinam)	
	Améliorer la sécurité du transport de fret et des personnes.		Peu d'embarcations adaptées, en particulier au transport de carburant, de denrées fraîches ou surgelées, de personnes.	Améliorer l'offre en expérimentant de nouvelles solutions. Imposer le port du gilet de sauvetage à tous les passagers.	<i>Fiche projet de la CTG : amélioration du transport fluvial</i>

ASSISES DE LA MOBILITÉ propositions Guyane

pour une mobilité plus intermodale

AXES	MESURES	ENJEU pour la Guyane	CONSTAT	COMMENTAIRES/PROPOSITIONS	SOURCES / ETUDES	
INTERMODALITÉ VOYAGEURS : Agir au niveau institutionnel	Conforter la région comme chef de file des politiques de l'intermodalité	L'étendue du territoire et l'état actuel des réseaux de transport imposent une amélioration de la connaissance pour mettre en place des systèmes adaptés	la CTG est déjà AOM pour le transport interurbain et scolaire (hors CACL)	AOM régionale. Compétence de principe dans la mobilité et pouvoir de subsidiarité en matière de TAD		
	Confier aux autorités organisatrices de la mobilité une compétence globale en matière de mobilité			transfert de la compétence transports au EPCI et à la CTG		
	Permettre aux territoires qui ne sont pas couverts par une AOM d'offrir des solutions de mobilité			la CTG est AOM compétente sur la région entière en matière de transport à la demande (TAD) pour les zones rurales et communes isolées, quand l'initiative communale fait défaut		
INTERMODALITÉ VOYAGEURS : Agir au niveau technique	Mettre en place un système d'information multimodale					
	Mettre en place des pôles d'échanges multimodaux		les pôles d'échange multimodaux n'existent pas (sauf gare routière de Cayenne mais pas pour tous les modes). Ne pas oublier le transport fluvial qui va se développer	Pôle d'échanges prévus aux terminus des lignes du TCSP (3)	<i>Fiche projet de la CACL : le BHNS sur un réseau de TCSP.</i> <i>Fiche projet de la CACL : navette fluvio-maritime.</i>	
	Promouvoir une politique d'arrêts de services de transport routier		Non concerné			
	Encourager l'utilisation privilégiée de la voirie à des modes collectifs (cars/transports collectifs) ou partagés (covoiturage)		aucune voies propres encore existantes. Aucune restriction de voirie			
	Favoriser l'usage du vélo et des modes actifs		Oui (voir "mobilité plus propre")	aménager des sas vélo, des parkings vélo et garantir la signalisation vélo		
INTERMODALITÉ VOYAGEURS : Agir au niveau commercial	Mettre en place une billettique harmonisée		Seulement 2 réseaux de TC existent (réseau urbain CACL, et réseau interurbain TIG)	Billéttique interurbaine permettant de poursuivre avec un bus urbain afin de limiter les coûts, en particulier pour les mouvements pendulaires autour de Cayenne		
INTERMODALITÉ FRET : Logistique urbaine	Accompagner le développement de la logistique au niveau national et au sein des territoires		Les produits arrivent en container et impossibilité d'occuper la voie publique.	Organiser une plateforme logistique à proximité des villes (en cours à la CACL).	PDU de la CACL	
	Retrouver une place pour les marchandises en ville					
	Contribuer au développement des énergies alternatives par une fiscalité incitative	Les DOM ont une fiscalité spécifique qui alimente le budget des collectivités.	Adapter la fiscalité en veillant à conserver les recettes des collectivités (voir "mobilité plus propre"). Pour cela étudier les impacts fiscaux des mesures et les voies d'équilibre.	<i>Fiche ADEME : adaptations réglementaires.</i>		

FICHES PROJETS CLASSÉES « PRIORITAIRES »



> Comité technique 10 :
MOBILITE

Projet : Le Bus à haut niveau de service (BHNS) de la CACL : 1^{er} transport en commun en site propre (TCSP) de la Guyane

Porteur de projet : Communauté d'agglomération centre littoral (CACL) - Guyane

Statut : Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)

Créée le 9 juin 1997, la Communauté de Communes du Centre Littoral (CCCL) s'est transformée en une Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) depuis le 1^{er} janvier 2012.

La CACL est compétente en matière de production et de distribution d'eau potable, d'assainissement, de gestion des déchets, de développement économique et d'aménagement du territoire, de voirie intercommunale (TCSP), de transports urbain, périurbain et scolaire, de politique de la ville, d'habitat, de cimetière intercommunal et de fourrière animale sur un territoire de 5 088km² comportant environ 130 000 habitants. 240 agents travaillent au sein de la CACL.

Les budgets de fonctionnement s'élèvent aux montants¹ suivants :

Budget principal M14 : 94 440 941,31€

Budget annexe M43 (RCT) : 12 274 439,09€

Budget annexe M49 (SPANC) : 222 561,54 €

Budget annexe M49 (Assainissement) : 4 170 273,70€

Budget annexe M49 (AEP) : 7 507 129,05€

Contact : Marie Laure PHINERA HORTH - Présidente, Eric LAFONTAINE - Directeur de Cabinet, Philippe NERON – Directeur Général des services, Isabelle PATIENT- Directeur Aménagement et Transport

Mail : Lafontaine@cacl-guyane.fr ; Philippe.NERON@cacl-guyane.fr ; isabelle.patient@cacl-guyane.fr

Téléphone 0594 28 91 08 / 0594 28 85 26/ 0594 28 90 47

Description du projet :

CONTEXTE

Projet inscrit au SCoT de la CACL approuvé en février 2011 (SCoT actuellement en cours de révision maintenant le TCSP)

Projet inscrit au Plan Global de transport et Déplacement élaboré par l'Etat, la Région et le Département en 2011

Projet inscrit au SAR de la Guyane approuvé en juillet 2016

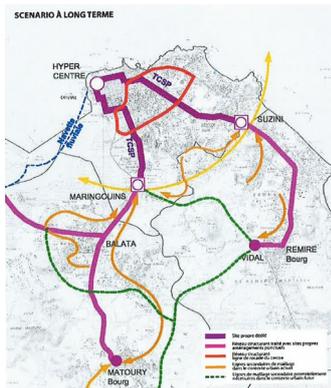
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme : Révision du PLU de Cayenne en cours - Approbation de la révision prévue mi 2018 intégrant l'emplacement réservé pour le TCSP de l'Agglo.

Freins à lever :

Foncier :

Projet public entrant en concurrence avec le BHNS notamment sur le foncier de l'Etat et de la CTG au niveau du giratoire des Maringouins (parcelle BT 823 à 826).

Libération d'une partie de la parcelle AN 39, propriété du Ministère de l'intérieur (devenir de cette parcelle compte tenu du projet du futur commissariat de police sur le campus de Saint-Denis).



SCoT 2011



Phase 1 BHNS (2018)



DESCRIPTION DU PROJET

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), 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. 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 Place Mental
- Un parc relais à Maringouins.

OBJECTIFS DU PROJET

Première agglomération de Guyane en termes démographiques, la CACL concentre la grande majorité de sa population sur les trois communes de l'Île de Cayenne (Cayenne, Matoury, Rémire-Montjoly). Des flux quotidiens importants sont ainsi observés en direction du cœur d'agglomération, entraînant des phénomènes paralysants de congestion routière, sur un réseau viaire qui se caractérise par une capacité limitée et un faible maillage. Parallèlement, le centre ancien de Cayenne souffre par endroits d'un certain degré d'abandon (développement d'habitat insalubre, dégradation du bâti) et les efforts de requalification urbaine doivent être renforcés.

Confrontée à des perspectives de développement démographiques hors du commun (+70 000 habitants en 15 ans), les élus ont affiché la volonté résolue de structurer fortement et rapidement le réseau de transport collectif, pour répondre aux enjeux énergétique et sociaux de demain et dynamiser l'intensité urbaine du cœur de l'agglomération.

Financements :

Besoin d'un financement complémentaire ETAT pour limiter la pression fiscale.

Réglementaires :

1- Demande de dérogation espèces protégées.

2- Loi littorale :

Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage (L.126-1 du code de l'urbanisme) alors qu'une partie du BHNS est située à moins de 2 km. La notion de route de transit doit être précisée au regard de la jurisprudence.

PARTENAIRES

Partenaires mobilisés

Europe/ Etat/ CTG/ Communes

> Comité technique 10 :
MOBILITE

Projet : La navette fluviomaritime de la CACL

Porteur de projet : Communauté d'agglomération centre littoral (CACL) - Guyane

Statut : Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)

Créée le 9 juin 1997, la Communauté de Communes du Centre Littoral (CCCL) s'est transformée en une Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) depuis le 1^{er} janvier 2012.

La CACL est compétente en matière de production et de distribution d'eau potable, d'assainissement, de gestion des déchets, de développement économique et d'aménagement du territoire, de voirie intercommunale (TCSP), de transports urbain, périurbain et scolaire, de politique de la ville, d'habitat, de cimetière intercommunal et de fourrière animale sur un territoire de 5 088km² comportant environ 130 000 habitants. 240 agents travaillent au sein de la CACL.

Les budgets de fonctionnement s'élèvent aux montants² suivants :

Budget principal M14 : 94 440 941,31€

Budget annexe M43 (RCT) : 12 274 439,09€

Budget annexe M49 (SPANC) : 222 561,54 €

Budget annexe M49 (Assainissement) : 4 170 273,70€

Budget annexe M49 (AEP) : 7 507 129,05€

Contact : Marie Laure PHINERA HORTH - Présidente, Eric LAFONTAINE - Directeur de Cabinet, Philippe NERON – Directeur Général des services, Isabelle PATIENT- Directeur Aménagement et Transport

Mail : Lafontaine@cacl-guyane.fr ; Philippe.NERON@cacl-guyane.fr; isabelle.patient@cacl-guyane.fr

Téléphone 0594 28 91 08 / 0594 28 85 26/ 0594 28 90 47

Description du projet :

CONTEXTE

Projet inscrit au Plan Global de transport et Déplacement élaboré par l'Etat, la Région et le Département en 2011

Projet inscrit au SAR de la Guyane approuvé en juillet 2016

Projet inscrit au PDU de la CACL en cours d'élaboration (approbation projetée à la mi 2018).

Freins à lever :

Financements :

Faisabilité du projet conditionnée par l'obtention de financements des partenaires tels que l'Europe, l'Etat, la CTG et les communes.

Autres :

Aménagement projeté de la RN1 n'intégrant pas, à ce stade, d'accès direct à la pointe Liberté contrairement à l'existant.



DESCRIPTION DU PROJET

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

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

La réalisation de l'étude a été confiée au groupement Eurotrans – DGFLA et la mission est décomposée en trois phases :

- Phase 1 : Diagnostic, recueil et synthèse des études existantes, en particulier sur le transport fluvio-maritime
- Phase 2 : Dimensionnement du transport fluvio-maritime et définition des aménagements des points de débarquement
- Phase 3 : La préparation de la mise en œuvre opérationnelle de la navette fluvio-maritime

OBJECTIFS DU PROJET

L'intérêt de ce transport fluvial serait notamment de réduire les temps de parcours (entre 1h et 1h30 par la route entre le bourg de Montsinéry et Cayenne, contre 30 min en navette fluviale), de limiter l'entretien de la route avec une baisse du trafic, de limiter la pollution et économiser l'énergie.

Cette solution est particulièrement adaptée à la Guyane, compte tenu de

son réseau hydrographique, et pourrait permettre de développer ce mode de transport collectif alternatif sur l'ensemble de la Région, qui n'existe pour l'instant qu'en pirogue traditionnelle sur le Maroni, dans l'ouest guyanais.

Par ailleurs, cette offre serait complémentaire au projet de TCSP (transport en commun en site propre) qui sera mis en service en 2021 et dont le terminus se situe entre le Village chinois et le secteur du Marché.

En effet, la navette permettrait d'arriver au Vieux port de Cayenne jouxtant le Village Chinois et le secteur du Marché central, lieu actuellement desservi par la gare routière et futur emplacement de la gare multimodale. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Développer des mobilités bas carbone : modes de transport économes en énergie et à faible niveau d'émission de gaz à effet de serre et polluants ;
- Désenclaver le territoire en offrant une véritable alternative à la voiture et améliorer l'accessibilité à des communes relativement enclavées du territoire de la CACL ;
- Anticiper l'augmentation des déplacements due à l'augmentation de la population, notamment sur la commune de Macouria dont la population devrait doubler dans les 10 prochaines années, et favoriser ainsi le report modal d'une population captive ;
- Encourager le développement des modes actifs ;
- Développer une stratégie de transport multimodal en accompagnant le développement du réseau de transport en commun terrestre par la mise en service de navettes fluvio-maritimes ;

ACTIONS PROPOSÉES

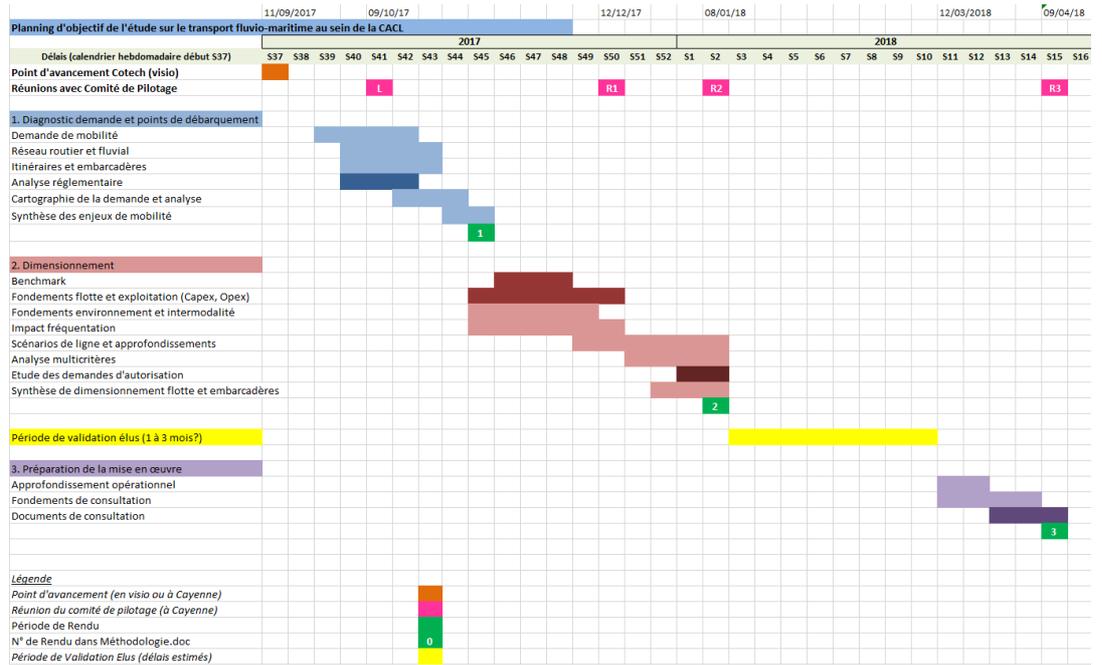
- Faire de la navette fluvio-maritime une priorité en matière de mobilité à l'instar du BHNS ;
- Prévoir un échangeur dénivelé à la sortie du pont du Larivot permettant un accès direct à la Pointe Liberté.

Financement : Les investissements sur les embarcadères sont évalués à 2,8 M€ HT dont 1,2 M€ HT à Pointe Liberté et 745 000 € HT à Soula et Canal Laussat.

L'évaluation n'intègre pas les coûts de viabilisation (Soula) ou d'amenée des pontons de la marina de Dégrad des Cannes (Roura) ni les coûts de dragage du chenal d'accès au canal Laussat ou encore de viabilisation du parking de la Pointe Liberté et la route d'accès.

Coût en € HT 2018 hors dragage	Montsinéry	Soula	Pointe Liberté	Cayenne cl Laussat	Roura
<i>Mutations foncières</i>	NA	à évaluer	NA?	NA?	NA
<i>Route d'accès</i>	existant	à évaluer	existant	existant	existant
<i>Parking</i>	existant	à évaluer	à étendre?	NA	existant
<i>Sécurité-surveillance</i>	existant	à évaluer	à évaluer	à évaluer	à évaluer
<i>Espace d'attente, toilettes, services aux passagers</i>	existant	à évaluer	à évaluer	à évaluer	à évaluer
Etude de sols pour pieux	NA	55 000 €	55 000 €	55 000 €	NA
Carbet bois	existant	20 000 €	20 000 €	20 000 €	existant?
Massif béton + support alu passerelle	existant	10 000 €	5 000 €	10 000 €	existant?
Estacade fixe	NA	NA	200 000 €	NA	NA
Type de ponton	léger	léger	lourd	léger	léger
Ponton + passerelle (transport inclus)	existant	200 000 €	260 000 €	200 000 €	existant
Assemblage Pontons et passerelle	existant	20 000 €	30 000 €	20 000 €	existant
Pieux (fourniture, installation) + installation pontons*	existant	220 000 €	270 000 €	220 000 €	40 000 €
Couverture estacade, pontons et passerelle	20 000 €	20 000 €	30 000 €	20 000 €	
Marge d'erreur, risques et aléas (25%)	5 000 €	136 250 €	217 500 €	136 250 €	10 000 €
Octroi de mer + OM régional (15+2,5%)	4 375 €	119 219 €	190 313 €	119 219 €	8 750 €
Total par site	29 000 €	745 000 €	1 223 000 €	745 000 €	59 000 €
Total 5 embarcadères			2 801 000 €		

Échéancier :



PARTENAIRES

Partenaires mobilisés :

Etat/ CTG/ Communes sur les aspects techniques.

Partenaires à mobiliser :

Europe/ Etat/ CTG/ Communes sur les aspects financiers.

> Comité technique 10 : MOBILITE

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

Porteur de projet : ANCRAGE GUYANE avec le soutien de la CACL

Statut :

Association depuis 2009 ANCRAGE est devenu un PTCE (Pôle Territorial de Coopération Économique) depuis mi-2015. Ce PTCE a été mis en œuvre avec le concours des partenaires de l'économie sociale et solidaire (ESS) et de l'insertion, pour créer un écosystème favorable au développement de l'innovation sociale. Piloté par un Conseil d'Administration composé d'entreprises privées, d'organismes de formations et d'opérateurs de l'insertion, cet outil est plus qu'une pépinière, c'est un pôle multifonctions pour les entreprises d'utilité sociale qui concentre ainsi tous les moyens nécessaires au développement des projets.

Contact : AVISSE Dominique, Coordinateur

Mail : direction.ancrageguyane@gmail.com et
coordination.ancrageguyane@gmail.com

Téléphone 06 94 24 28 02 ou 05 94
38 79 33

Description du projet :

CONTEXTE

Ce projet prend la suite d'une étude de préfiguration de près de 12 mois, grâce au soutien du ministère des outre-mer et de la CACL, permettant à ANCRAGE de mobiliser l'ensemble des partenaires par des entretiens, enquêtes, groupes de travail et de disposer d'une compréhension fine des pratiques, besoins, attentes et difficultés rencontrées par les différentes cibles du projet. Il a permis d'orienter la réflexion vers la recherche des réponses concrètes les mieux adaptées aux situations observées, avec pour perspective d'évaluer le scénario le plus pertinent et les principales modalités de mise en œuvre opérationnelle d'actions de mobilité adaptées.

OBJECTIFS DU PROJET ACTIONS PROPOSÉES

Ainsi, ANCRAGE souhaite accompagner le démarrage de cette première plateforme de mobilité, qui sera :

- La porte d'entrée unique pour l'ensemble des questions relatives à la mobilité liées aux démarches d'insertion.
- Le PÔLE RESSOURCE MOBILITE du territoire pour toutes les questions relatives aux déplacements des personnes et plus particulièrement des publics en démarche d'insertion et/ou de formation.
- Un outil de référence en matière d'accueil, d'orientation et d'accompagnement
- Une pédagogie adaptée pour accompagner le

Freins à lever :

- Plan de financement à boucler
- Recherche de chef de file pour la plateforme (appel à projet à venir)
- Le territoire vaste de la Guyane : organisation géographique spécifique impactant la mobilité d'une majorité de la population.
- Dichotomie entre les zones d'habitat et les zones de commerce et activités de production : renforce l'éloignement des populations des zones où se situent les emplois.
- Conditions d'emplois peu favorables à une mobilité facilitée : CDD, temps partiels, intérim, insertion.
- Les métiers qui recrutent sont ceux qui induisent les plus grandes contraintes mobilité : emplois précaires,

bénéficiaire, depuis le diagnostic mobilité jusqu'à l'obtention d'une mobilité pérenne.

- Un interlocuteur unique référent en matière de mobilité, en capacité d'informer sur les solutions existantes en matière de déplacements et notamment du réseau de transport en commun pour tous les usagers
- Au service des partenaires de l'emploi, de la formation, de l'insertion, elle répond à toute demande liée à un problème de mobilité pour les habitants de l'agglomération.

nombreux déplacements (secteur du nettoyage, services à la personne, bâtiment), horaires découpés et/ou décalés (hôtellerie/restauration).

- Les publics en insertion sont souvent les moins formés et les moins qualifiés : faibles revenus, absence de véhicules personnels et/ou permis de conduire, difficultés cognitives.

Modalités d'accueil à 2 niveaux :

- Libre accès : pour tous les publics (personnes âgées, étudiants, etc.) à la recherche d'une information sur l'offre de transport en commun du territoire, les horaires, tarifications, billetterie, solutions alternatives existantes.
- Orientation par prescription : pour les publics dits en difficulté d'insertion et souhaitant bénéficier d'un diagnostic mobilité qui permettra de déboucher sur un parcours mobilité.

Financement :

Budget du chef de file, accompagné par ANCRAGE de 2018 à 2020 : 442 034 €

Actions – calendrier - indicateurs	chef de file	Financement
<p>Projet proposé dans le cadre d'une expérimentation ou habilitation pour créer/développer des entreprises sociales en partant des besoins des territoires.</p> <p>LES CIBLES :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. demandeurs d'emploi 2. personnes en parcours d'insertion sociale et professionnelle 3. salariés des Structures d'Insertion par l'Activité Economique 4. personnes titulaires des minima sociaux 5. travailleurs handicapés 	<p>ANCRAGE GUYANE</p> <p>Projet expérimental sur 3 ans</p>	<p>Total 442 034€</p> <p>Soit 2018 : 93 033€</p> <p>2019 : 145 029€</p> <p>2020 : 203 972€</p>

<p>6. stagiaires de la formation professionnelle 7. personnes qui détiennent des emplois précaires, dont les salariés en intérim 8. décrocheurs scolaires</p> <p>LE PARCOURS MOBILITE : Des enjeux différents selon les publics 3 types de parcours court, long autres publics (voir les schémas)</p> <p>OFFRE MOBILITE : Grâce à nos missions, nous avons d'ores et déjà identifié plusieurs acteurs en capacité de proposer des actions de mobilité au public (Ranje to bisiklet, entreprises services à la personne, accès au transport au commun à des tarifs solidaires, etc.) voir le listing des actions.</p> <p>ORGANISATION TERRITORIALE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un site principal = siège • Des permanences chez les partenaires • Des points relais en capacité de donner la première information = Mairies, Cyber Carbet, CRIJ, etc. <p>UN DEPLOIEMENT EN 3 PHASES :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PHASE 1 : AMORCAGE de janv. 2018 à août 2018 • PHASE 2 : EXPERIMENTATION de septembre 2018 à décembre 2019 • PHASE 3 : DEVELOPPEMENT à partir de janv. 2020 <p>RESSOURCES HUMAINES :</p> <p>Année 2018</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 personnes soit 1,1 ETP jusqu'en août 2018 • 4 personnes soit 2,2 ETP de septembre à décembre 2018 <p>Année 2019</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 personnes soit 2,2 ETP <p>Année 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 personnes soit 4 ETP <p>NOMBRE DE PARCOURS ESTIMES PAR ANNEE :</p> <p>Année 2018 - 60 Année 2019 - 128 Année 2020 - 182</p>		<p>Financement de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat - DIECCTE - ADEME - CTG - CACL - Communes - FSE <p>Taux à déterminer et participations à confirmer</p>
--	--	---

PARTENAIRES

Partenaires mobilisés

Etat – DIECCTE – DEAL - CTG – EPCI (dont CACL) – MAIRIES - POLE EMPLOI – MLRG – CAP EMPLOI - réseau des SIAE

> Comité technique 10 :
MOBILITE

Projet : « Blabla Pirogue »

Porteur de projet : Agapè (Association Guyanaise apprentis- d'Auteuil et partenaires pour l'éducation

Statut : association

Contact : Marc SAGNE

Mail : colette.galiby@agapeguyane.org

Téléphone 05 94 31 25 37

Description du projet :

OBJECTIFS DU PROJET

Il s'agit de réaliser une plate-forme dématérialisée (Web mobile), facilitant la mise en relation des prestataires de transports fluviaux (piroguiers) avec les utilisateurs, notamment les jeunes des communes de l'intérieur qui viennent étudier sur le littoral ; les parents qui doivent suivre la scolarité de leurs enfants.

1) Le but du système est de proposer un outil simple et efficace, facilitant une information centralisée sur le système de transport sur les communes de l'intérieur ; d'offrir à ces usagers une information fiable et mise à jour sur les transporteurs et un service de transport solidaire permettant de proposer un transport à la portée de ces utilisateurs.

2) Un outil de communication entre les jeunes et les parents restés dans les communes, utilisant la Visio conférence, ou tout autre système libre (réunion avec les établissements scolaires, garder le lien familial

Freins à lever :

La couverture réseau des communes de l'intérieur ;
Le coût des transports fluviaux intra communaux, ou vers le littoral
L'accès à l'information et l'animation du réseau

Financement : ESS – Etat – CCOG

Échéancier : fin 2018 – début 2019

PARTENAIRES

Partenaires à mobiliser

PAG – les mairies (MaripaSoula) – la Splang CTG- ESS –
le CNES- DAC - CCOG

> Comité technique 10 :
MOBILITE

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

Porteur de projet : Organisation des Nations Autochtones de Guyane (ONAG)

Statut : Organisation non gouvernementale

L'ONAG est une fédération d'associations régie par la loi 1901 et créée par l'assemblée constituante du 10 juillet 2010. Elle a pour objet de défendre la situation des droits de l'Homme et des libertés fondamentales des peuples autochtones de Guyane, ainsi que la promotion et la protection de tous leurs droits civils, politiques, économiques, sociaux, et culturels.

Contact : Milca SOMMER-SIMONET, Présidente de l'ONAG

Mail : milcasommer@gmail.com / onag.2010@gmail.com

Téléphone 0694.41.45.19

Description du projet :

CONTEXTE

L'enclavement des villages autochtones du Haut-Oyapock participe au mal-être et au sentiment d'abandon des habitants qui ne peuvent accéder aux infrastructures de première nécessité (hôpitaux, écoles, administrations) qu'après plusieurs jours de pirogue.

Depuis 2016, l'aérodrome de Camopi est en état de service mais n'est toujours pas ouvert aux vols commerciaux.

En effet, pour assurer le transport public sur tout le territoire, la CTG porte sur son budget propre une partie des frais de billets.

En outre, pour des raisons commerciales, Air Guyane refuse de desservir Camopi sans escale à Saint-Georges de l'Oyapock.

ACTIONS PROPOSÉES

Nous proposons que l'Etat partage avec la CTG les frais de billet des vols vers l'intérieur de la Guyane dans le cadre d'une convention tripartite avec Air Guyane qui s'engagera à ouvrir dès que possible ses vols Cayenne/Camopi.

Afin d'encourager cette dynamique, nous proposons que l'Etat et les collectivités engagent la réhabilitation de l'aérodrome de Saint-Georges, ainsi que l'étude d'un projet d'aérodrome à Trois-Sauts en concertation avec les habitants.

En parallèle, nous proposons que les conditions d'accès aux Zones d'accès réglementées soient réactualisées, et les autorisations délivrées par le Grand conseil coutumier par délégation du Préfet de Guyane.

Freins à lever :

- Financements :
L'Etat partage avec la CTG les frais de billet des vols vers l'intérieur de la Guyane.

- Réglementaires :
Réforme des conditions d'accès aux Zones d'accès réglementées (ZAR) : autoriser l'éco-tourisme de manière limitée et encadrée, supprimer certaines conditions médicales désuètes.

Financement :

A déterminer par l'Etat et la CTG dans le cadre de la Programmation pluriannuelle des investissements (PPI)

Échéancier :

Ouverture de la ligne Cayenne/Camopi par Air Guyane dès 2018.
Lancement des travaux de réhabilitation de l'aérodrome de St Georges de 2018 à 2019.

PARTENAIRES

Partenaires à mobiliser

Etat, CTG, Mairies, Parc amazonien, AFD, Caisse des dépôts,

> Comité technique 10 :
MOBILITE

Projet : Réalisation de deux campagnes de communication sur la mobilité citoyenne

Porteur de projet : Optimisation des Transports en Guyane (OTG)

Statut : Association créée le 31 octobre 2017

L'association OTG a pour objectifs entre autres :

- d'assurer la représentation et la défense des usagers des transports en Guyane auprès des pouvoirs publics ;
- promouvoir et diffuser la responsabilisation et le respect mutuel ;
- promouvoir l'usage des transports publics pour assurer les déplacements ;
- favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes en coordination avec les transports collectifs ;
- prendre part au débat public sur la politique des transports, élaborer et diffuser tous supports d'information relatifs aux activités et aux objectifs de l'association.

Contact : Parenty Jacqueline, Présidente

Mail : Association.otg@gmail.com

Téléphone

Description du projet :

CONTEXTE

Ce projet s'inscrit dans les objectifs de l'association et plus globalement dans le volet mobilité du projet de stratégie territoriale, contrat de plan 2014-2020 qui prévoit le développement du réseau de bus à haut niveau de service sur le territoire de l'agglomération.

OBJECTIFS DU PROJET

Accompagner le développement du transport commun en site propre. Il vise à amener la population à un changement de comportement en matière de mobilité :

- inciter à l'utilisation des transports publics et des alternatives à la voiture,
- éveiller à plus de civisme pour une meilleure prise en compte de l'utilisateur envers l'utilisateur, et donc à un respect mutuel,
- attirer l'attention sur l'incivisme des usagers pour améliorer nos comportements.

ACTIONS PROPOSÉES

Réalisation de 2 campagnes de communication par vidéos et affichage :
L'une, pour promouvoir et diffuser la responsabilisation et le respect mutuel

L'autre, pour promouvoir l'usage des transports publics et aussi favoriser le déplacement des piétons et des cyclistes

Format : 2 X 5 vidéos de 1 minute à diffuser sur les médias et les

Freins à lever :

Lever les à-priori, fortement ancrés en Guyane, sur les dysfonctionnements des transports collectifs, avérés mais non rédhibitoires

réseaux sociaux
Affichage grand format sur l'île de Cayenne

Financement : 1 personne soit 1 ETP 2018-2019
Matériels intermédiaires

Budget estimatif global : Entre 80 000 et 100 000 euros

Échéancier : - préparation scénarios mars - juillet 2018
- tournage juillet-décembre 2018
- diffusion : début 2019

PARTENAIRES

Partenaires à mobiliser

CTG, Service Préfecture sécurité routière, CACL, DEAL,
ADEME

> Comité technique 10 : MOBILITE

Projet : Vélo-école en Guyane

Porteur de projet : Ranjé To Bisiklèt

Statut : Association

RANJE TO BISIKLET est une association née en juillet 2016 et porteuse du projet « La Kaz A Vélo », atelier participatif de réparation de vélos. Nos activités ayant commencé en Janvier 2018 nous comptons aujourd'hui 1 salarié à temps plein, 20 bénévoles et 150 adhérents pour un budget annuel d'environ 66 000 €. Notre mission principale est d'apporter aux cyclistes un service essentiel et à moindre coût : celui d'apprendre à réparer et sécuriser son vélo. Nous avons pour cela notre atelier fixe basé au quartier Cabassou, notre dispositif de marquage Bicycode contre le vol et notre atelier mobile bientôt en service.

Contact : Florent MARTINOD, Président

Mail : direction@r-t-b.fr

Téléphone 769312552

Description du projet :

CONTEXTE

La Guyane est de deuxième département de France avec la part modale des déplacements fait à vélo la plus forte comme le montre la cartographie de l'INSEE ci-dessous et la dernière étude de la DEAL sur les modes doux.

2% des français vont au travail en vélo. En Guyane ce chiffre est de 5 %. Vient s'ajouter à cela les chiffres du chômage en Guyane qui touchent principalement les jeunes. Il est aujourd'hui montré que plus restreintes sont les possibilités de déplacements de la personne en recherche d'emploi, plus longue est la période de chômage. RANJE TO BISIKLET prétend donc proposer une partie de la solution à ce problème par la création d'un vélo-école en Guyane (le seul de tous les DOM-TOM)

Freins à lever :

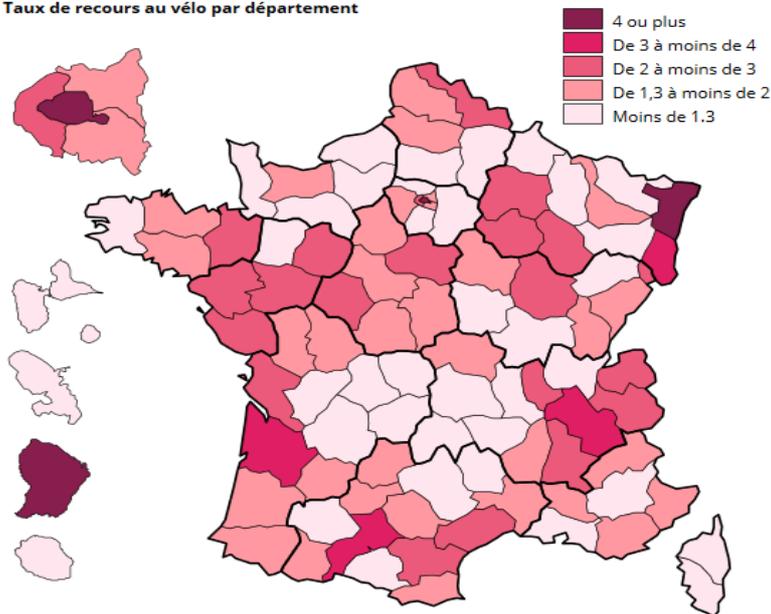
Financements

Partenariats clés à nouer : Ecoles, collèges, lycées, maisons de quartier... pour toucher un public clef (scolaires et ménages en précarité de mobilité)

Foncier :

L'idéal serait d'avoir un local mis à notre disposition par une collectivité afin de réaliser nos activités et stocker notre matériel sans donner d'argent public à un simple bailleur privé.

Figure 3 - Taux de recours au vélo par département



Lecture : entre 3 et 4 % des actifs résidant dans le département de l'Isère utilisent le vélo comme principal moyen de transport.
Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

OBJECTIFS DU PROJET

Une vélo-école constitue un service dont l'objectif est de permettre aux bénéficiaires d'acquérir les bases nécessaires pour se déplacer régulièrement à bicyclette. Il s'agit de transmettre des compétences techniques (équilibre, trajectoire) et également de savoir-être (cohabitation avec d'autres usagers, règles de sécurité).

Le champ d'action est large et les publics intéressés sont multiples. Ce service est à destination de tous : enfants, adultes, personnes en situation d'handicap, à tout niveau de pratique (acquisition des premières bases du vélo, remise en selle). Une vélo-école a également une vocation sociale en offrant, par exemple, de nouvelles possibilités de mobilité à un public modeste. Aujourd'hui le réseau national compte plus de 60 vélo-écoles dont les premières ont été créés en 2000.

- **L'enjeu social** : l'activité vélo-école est ouverte à tous, aux personnes de tout âge souhaitant apprendre à se déplacer à vélo ou souhaitant se perfectionner, issues de toutes classes sociales. Pour certains, l'apprentissage de la mobilité à vélo peut constituer un levier pour l'insertion sociale et/ou l'accès au marché du travail, grâce à ce mode de déplacement.
- **L'enjeu environnemental** : le déplacement à vélo est par essence non polluant. Le financement ou le subventionnement d'une activité vélo-école peut s'inscrire dans des plans d'actions en faveur du développement durable.
- **L'enjeu économique** : le vélo, très avantageux économiquement(1), constitue une véritable alternative à la voiture et à l'utilisation des transports en commun. Les entreprises sont susceptibles d'être intéressées par le vélo comme mode de transport pour leurs salariés, lors de la mise en place de Plans de Déplace-

ment d'entreprises - PDE - (ces dernières participent en général au financement des frais de transport domicile-travail des employés).

Ces trois enjeux représentent les piliers du développement durable. Dans le cadre d'une recherche de partenariat, il est judicieux de démontrer que l'apprentissage de la mobilité à vélo peut apporter des réponses concrètes à ces différents enjeux.

L'enjeu en termes de santé publique est également d'importance. Les déplacements à vélo, bons pour la santé, permettent aux usagers de réaliser un exercice physique mesuré (avec ou sans dimension sportive).

ACTIONS PROPOSÉES

- Le public jeune (enfants et adolescents) :

Le rôle de la vélo-école est de permettre aux publics enfants ou adolescents de se familiariser à l'utilisation du vélo, par le biais de la pratique (maîtrise de l'engin) et de la théorie (sécurité, règles de circulation).

A terme, l'objectif est de sensibiliser ce public à une pratique citoyenne, autonome et éco-responsable de la mobilité.

- Le public adulte

Le public adulte est le plus important pour la majorité des vélo-écoles. Les profils des stagiaires adultes sont variés. Les femmes sont le plus souvent plus nombreuses que les hommes au sein des vélo-écoles.

La vélo-école intervient auprès des débutants (découverte et apprentissage de l'utilisation d'un vélo), ou dans le cadre d'une « remise en selle » (cyclistes ayant abandonné la pratique du vélo ou souhaitant se perfectionner).

Les interventions auprès de ce public peuvent avoir lieu dans le cadre : d'un PDE (Plan de Déplacements d'Entreprise) si une société souhaite promouvoir les déplacements domicile-travail « propres » auprès de ses salariés, de partenariats avec les pouvoirs publics et les centres sociaux (dispositifs d'insertion sociale, professionnelle et d'accès à la mobilité, par exemple).

Financement : 30 000 € d'un poste d'animateur vélo-école pour 1 an
12 000 € d'équipements (vélos, panneaux de signalisation, mobilier urbain, gilets jaunes...)
8 000 € de formation au CQP Educateur à la Mobilité à Vélo (EMV)
6 000 € de déplacements pour 1 an
6 000 € de loyer pour l'entreposage du matériel pour 1 an
6 000 € de frais divers pour 1 an (comptable, téléphone, frais bancaires, publicité...)

TOTAL : 68 000 €

Échéancier : Recrutement d'un animateur vélo-école : 1 mois
Formation du salarié au CQP EMV et habilitation de la structure à démarrer un vélo-école : 2 mois.
Commande du matériel et organisation des rendez-vous dans les écoles: 2 mois
Démarrage des activités = en fonction du financement proposé et du territoire ciblé (CACL, Guyane entière...). Environ 1 école visitée par semaine.

PARTENAIRES



Une séance de vélo-école pour adultes avec Vélo-Cité Bordeaux

Partenaires mobilisés

Ancrage Guyane, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), le réseau des vélo-écoles de France.

Partenaires à mobiliser

Le rectorat de Guyane, la CTG, les collectivités locales, l'ADEME, la préfecture de Guyane, la DEAL, ADEME



Intervention au sein d'un institut médico-éducatif avec le Centre-Vélo de La-Roche-sur-Yon (85)



L'association SaintAvélo avec des élèves de l'école primaire de Dourd'hal (57)

FICHES PROJETS CLASSÉES « NON PRIORITAIRES »



> Comité technique 10 : MOBILITE

Projet : Logiciel OPTIMOUV pour la lutte contre les changements climatiques

Porteur de projet : Observatoire Régional de l'Air de Guyane (ORA de Guyane)

Statut : Association loi 1901, agréée par le Ministère de l'Environnement

Contact : Kathy PANECHOU-PULCHERIE, Directrice

Mail : kpp@ora-guyane.org

Téléphone 0594 28 22 70

Description du projet :

CONTEXTE

OPTIMOUV est une solution innovante pour réduire les gaz à effets de serre générés à l'occasion des déplacements du mouvement sportif. Elle combine géo localisation d'équipes, de personnes et de lieux, organisation des poules et calcul d'itinéraires pour optimiser le nombre de kilomètres parcourus lors des pratiques sportives ou dans le cadre du fonctionnement du mouvement sportif.

Projet Innovant surtout pour la Guyane qui sera référent dans les DOM dans l'utilisation de ce logiciel OPTIMOUV pour la lutte contre les changements climatiques ; logiciel disponible depuis mai 2016, à l'issue de la COP 21 (Conférence de Paris de 2015 sur les changements climatiques). L'outil est renseigné par +40 fédérations sportives dont basket, badminton, rugby ; 200 comptes sont activés en novembre 2017 dont 1 dans les DOM (ligue basket Guyane, partenaire privilégié de l'ORA pour tester et valider OPTIMOUV en Guyane), la première des DOM.

OBJECTIFS DU PROJET

- Sensibiliser et aider à la formation des ligues sportives à l'utilisation de cet outil (réduire au maximum les déplacements et ainsi contribuer à la réduction des gaz à effet de serre _ GES)
- Inciter d'autres ligues à utiliser OPTIMOUV comme un levier d'une économie durable (subventions sous forme de location voire acquisition de véhicule type mini bus pour les clubs, réduction des coûts de transport).
- Réduire les transports des sportifs ; source principale des émissions de GES

ACTIONS PROPOSÉES

Tests effectués en 2017 avec la ligue de basket ; modifications apportées au logiciel pour mieux correspondre à la réalité géographique des infrastructures sportives de la Guyane

Objectifs 2018 avec au moins 3 ligues (basket, foot, athlétisme) : sensibilisation auprès des U11 et U13 (1^{er} niveau de compétition régulière) ; de façon ludique. A travers cette niche de jeunes

Freins à lever :

Freins financier et humain

- Financement à prévoir pour la réalisation des supports et pour le recrutement d'un chargé de communication au sein de l'ORA qui compte à ce jour 2 techniciens, 2 ingénieurs d'études, 1 assistante de gestion et 1 directrice

- l'accessibilité des gymnases et terrains de jeu :

Faciliter l'accès des sportifs aux infrastructures sportives des établissements scolaires, et ainsi réduire les déplacements ;

>> *partenariats « OPTIMOUV » clés à nouer avec certains établissements scolaires*

- Financement à prévoir

sportifs, atteindre une cible « Famille ».

Inauguration de l'Exposition et jeu sur les changements climatiques

Programmation 2018 - 2019 :

- Coupe de l'ORA, tournoi de basket supplémentaire avec les séniors validant OPTIMOUV et animation sur les changements climatiques ;

- Valoriser et promouvoir les défis 4 (Changement climatique et énergies) et 5 (transport et mobilité durable) des 9 défis de la stratégie nationale ...
- Faire adopter une charte sur les comportements éco-responsables dans le sport

- Réaliser des supports de communication interactifs et/ou ludiques ou numériques adaptés au contexte local en ce sens et les mettre à disposition dans chaque Communauté de communes (4 jeux de supports).

- Réaliser des supports de communication permanente liée au développement durable (émissions de GES, qualité de l'air) au sein des infrastructures sportives.

Financement total demandé : 400k€

Prévisionnel pour l'investissement du projet sur 3 ans 2018-2020 : 350k€

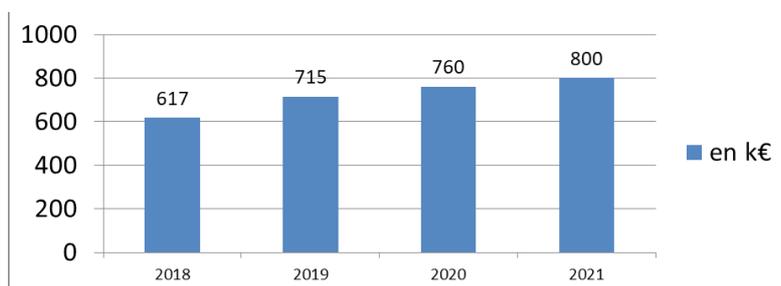
*Aide à la réfection (hors gros œuvre) de 3 structures sportives 2018-2020 d'établissements scolaires _ sous conditions de conventionnement « Site OPTIMOUV » (équipements sportifs, sols, murs)

50k€ /an ; 1 structure/an

*Réalisation des supports de communication et de sensibilisation

50k€ /communautés de communes (agglomération du centre du littoral, des savanes, de l'ouest, de l'est)

Prévisionnel 2018-2021 pour le Fonctionnement de l'ORA de Guyane dont 50k€ pour le pôle communication de la structure en 2018 : 50k€



Financement du chargé de communication prévu dans notre programme de surveillance de la qualité de l'air de Guyane à partir de 2019 si financement correspondant accepté **en 2018**.

Échéancier : début 2017 fin : avant 2022

2017 : tests d'application en Guyane avec la ligue de basket

2018-2019 : sensibilisation, mise en place d'outils de communication

2019 : 1^{ère} Coupe de l'ORA, tournoi de basket supplémentaire dans le calendrier de la ligue avec animations/sensibilisation OPTIMOUV et changements climatiques

2019-2022 : pérenniser la manifestation sportive « coupe de l'ORA » annuellement
 Tester les scénarii avec la forte implication des ligues (logiciel utilisable si licencié)
 Rendre le logiciel utilisable à l'ensemble des ligues en Guyane voire le modifier pour adaptation éventuelle
 Sensibilisation des ligues sur le sportif éco-responsable, les défis de la stratégie nationale,...

PARTENAIRES

Partenaires mobilisés :

- La Ligue Régional de Basket-ball _ la Fédération Française de Basket - Ball
- La collectivité territoriale de Guyane
- La DJSCS

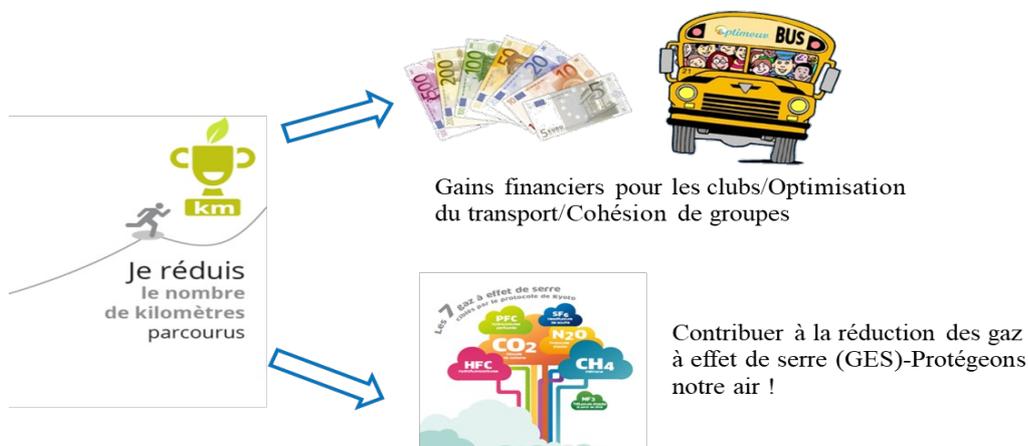
Partenaires à mobiliser :

- toutes les autres ligues sportives de Guyane
- les établissements scolaires avec un hall sportif et l'USEP
- l'UNSS, l'UFOLEP
- CTOSGUY
- communautés de communes
- communes
- Ademe
- ARS
- Préfecture
- partenaires privés,...

COMMENT ÇA MARCHE ?



IMPACTS :



> Comité technique 10 :
MOBILITE

Projet : Amélioration et expérimentation dans le domaine du transport fluvial

Porteur de projet : Collectivité territoriale de Guyane

Statut : Collectivité territoriale

250.000 hab. Budget 800 M€

Contact : Marc SAGNE

Mail : marc.sagne@ctguyane.fr

Téléphone 0594 28 80 09

Description du projet :

CONTEXTE

D'une manière générale, le transport fluvial représente une part importante du transport pour la plupart des communes de l'intérieur. Les conditions de sécurité, de confort et de régularité posent problème. Il convient de prendre en compte les 3 types de transport pour lesquels des solutions particulièrement adaptées doivent être apportées :

- Le transport d'hydrocarbures ;
- Le transport de denrées périssables ;
- Le transport de passagers.

OBJECTIFS DU PROJET

Améliorer les conditions de transport des hydrocarbures, des marchandises et des personnes sur les fleuves de Guyane.

ACTIONS PROPOSEES

1) Expérimentation en faveur du transport d'hydrocarbures

Le transport fluvial d'hydrocarbures est prioritaire au vu des volumes transportés et des dangers de pollution encourus.

Le projet vise à construire un prototype en aluminium à double fonds avec des cuves amovibles double parois et munies d'une pompe autonome. Ce prototype sera confié à l'association des transporteurs fluviaux pour être testé pendant 6 mois (saison des pluies et saison sèche).

Une première réunion avec les transporteurs fluviaux a eu lieu en 2010. Ceux-ci adhèrent au projet.

La DREAL a lancé, en 2011, un appel d'offre pour une étude sur la « pirogue de futur » qui a été rendu infructueux (montant des propositions trop élevé).

Enfin, l'essentiel du transport de carburant se faisant pour le compte d'EDF, l'entreprise est prête, sur le principe, à cofinancer cette étude.

Les étapes du projet seraient les suivantes :

- Constitution d'un comité de pilotage avec le CR, le CG, la

Freins à lever :

Réglementaires :

Les fleuves de Guyane ne sont pas classés comme navigables.

Partenariats clés à nouer :
avec les transporteurs, les EPCI, et les communes concernées.

- DREAL, un représentant des piroguiers, EDF ;
- La rédaction d'un cahier des charges ;
 - Une consultation auprès de divers chantiers pour évaluer le coût du prototype ;
 - Le dépôt d'un projet pour un financement du FEDER (volet innovation) : 70% ;
 - Le déroulement de l'expérimentation avec les piroguiers et suivi technique (6 mois) ;
 - Le bilan de l'expérimentation.

2) Démonstrateur pour le transport de denrées périssables

La plupart des denrées périssables sont transportées par avion, dans les communes isolées.

La chaîne de froids est rarement respectée. Cette situation crée des risques réels de santé publique.

Le projet vise, d'une part, à équiper une pirogue traditionnelle de bacs isothermes amovibles équipés de groupes frigorifiques permettant l'obtention de froids négatif (-18°C) et positif (+4°C). D'autre part, il s'agit d'analyser le respect de la chaîne de froids jusqu'à destination du produit (cantines, commerces).

Sur le plan technique, les groupes froids sont généralement sensibles conditions instables (remous). Leur résistance à ces secousses sera particulièrement observée sur une période de 6 mois.

Comme pour le projet précédent, un Comité de pilotage sera mis en place avec comme partenaires le CR, un représentant des piroguiers, les communes, le CG.

Ce projet pourrait être lancé à l'issue de l'expérimentation sur le transport de carburant.

3) Démonstrateur pour le transport de passagers

Des améliorations importantes peuvent être apportées pour la sécurité et le confort des passages des pirogues.

Il s'agit notamment d'un abri pour le soleil et les pluies. Ce type de dispositif existe pour certaines pirogues surinamaises du Maroni et Brésiliennes de l'Oyapock.

Le projet vise à concevoir une installation standard qui puisse être agréée par les services de l'Etat et qui convienne aux piroguiers (visibilité). Il semblerait qu'une opposition de principe de l'Etat (pour raison de sécurité) soit plus d'actualité.

Cette action pourrait être conduite à la suite de celle en faveur du transport de denrées périssables.

4) Aménagements/équipement ports piroguiers pour carburant

Il s'agit d'aménager des ports publics piroguiers fluviaux équipés d'un outillage adapté pour la manutention des matières dangereuses, en priorité les carburants.

5) Plan d'aide à la modernisation de la flotte

L'objectif est d'accompagner financièrement les opérateurs de transport fluvial dans la modernisation de leurs embarcations suite aux résultats de l'expérimentation.

6) Faire évoluer la réglementation nationale TMD

La démarche vise à adapter au transport fluvial de carburant par pirogue réglementation nationale TMD.

Financement : Coût :

Etude conception pirogue type : 150 k€

Expérimentation autre type de transport : 50 à 100 k€

Aménagement/équipement ports piroguiers pour carburant : 7 M€

Plan d'aide à la modernisation de la flotte : 3 M€

Financement : Etat, CTG, Europe

Échéancier : Etudes : 2018-2019

Réalisation : 2020-2022

PARTENAIRES

Partenaires mobilisés

transporteurs fluviaux, EDF, autres chargeurs, DEAL,
Communes du Fleuve, CCOG, CCEG



Chef de file CT 10 – Mobilité :

Pierre Courtiade, ADEME