

Pourquoi et comment faire un plan de transport ? Le cas de la Guyane

Nouvelle-Calédonie mars 2012
Patrick Labia (CGEDD)

RESSOURCES, TERRITOIRES, HABITATS ET LOGEMENT
ÉNERGIES ET CLIMAT
Prévention des risques - Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Crédit photo : C. Remy / CGEDD - BC

conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

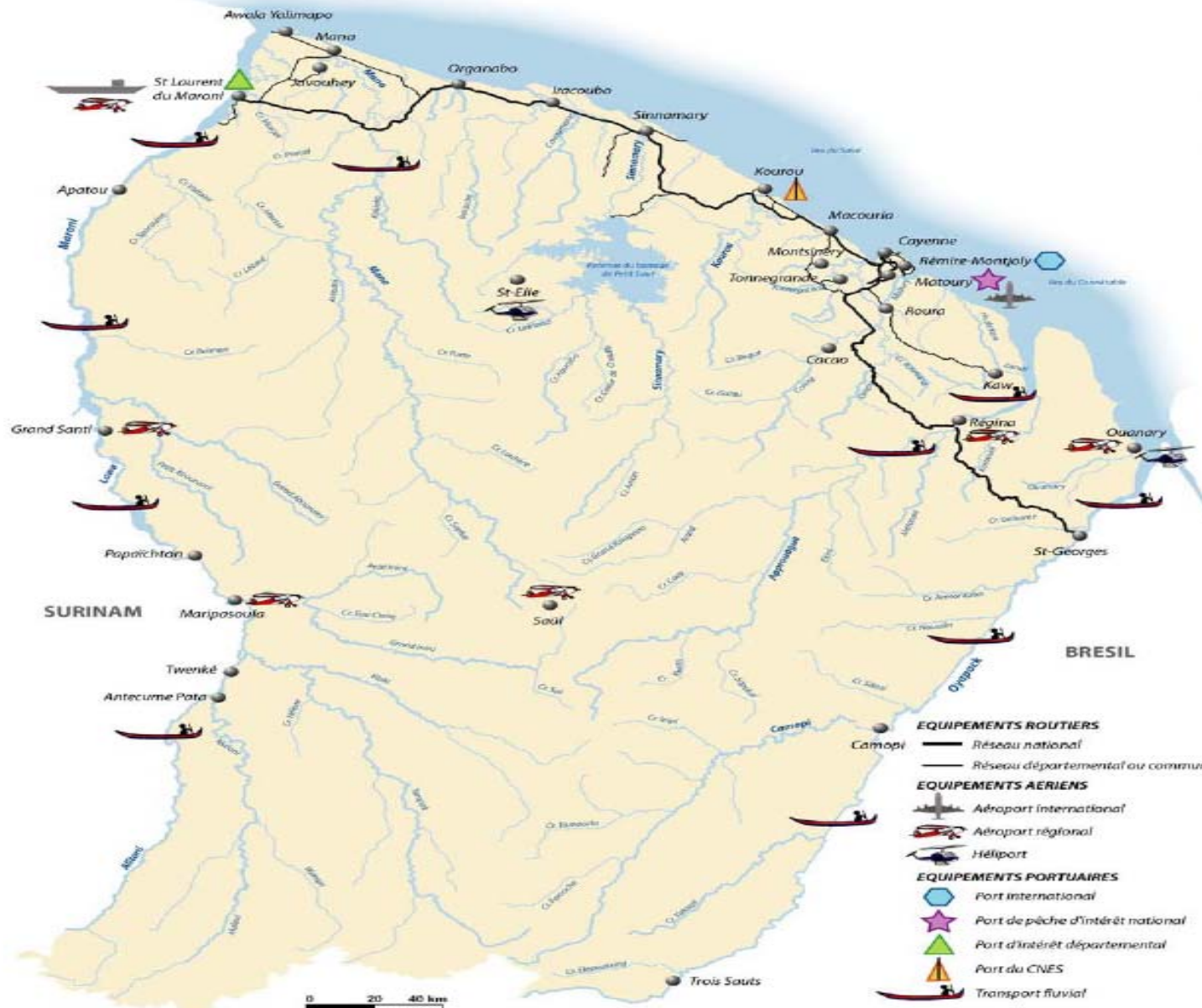
<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- I – Carte des infrastructures et services de transport de Guyane**
- II – Une démarche globale**
- III – Le rapport d'étape: diagnostic, état des forces et faiblesses, compléments d'études**
- IV – Des ateliers pour définir les cahiers des charges des études à externaliser**
- V – Le lancement des études par les prestataires : méthodes, calendrier**
- VI – Un premier rendu des travaux au 30 janvier 2012**

I – CARTE DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT DE GUYANE





- EQUIPEMENTS ROUTIERS**
- Réseau national
 - Réseau départemental ou communal
- EQUIPEMENTS AERIENS**
- ✈️ Aéroport international
 - ✈️ Aéroport régional
 - 🚁 Hélicoptère
- EQUIPEMENTS PORTUAIRES**
- ⬡ Port international
 - ★ Port de pêche d'intérêt national
 - ▲ Port d'intérêt départemental
 - ⚓ Port du CNES
 - 🚣 Transport fluvial

Sources : CCG - 2009
 Révision : ARMD - 2005



Ministère
 de l'Écologie,
 du Développement
 durable,
 des Transports
 et du Logement

II – UNE DÉMARCHE GLOBALE



II-1 - LE CADRE DE LA COMMANDE ET SON CONTENU

Dans un discours prononcé à Cayenne le 18 février dernier, le Président de la République indiquait qu'il allait demander de lancer les études préliminaires pour la réalisation d'un plan de déplacement pour la Guyane.

- Lancement **des études préliminaires** à la réalisation d'un plan de déplacements pour la Guyane, concernant les voyageurs et les marchandises, pour permettre de définir le cadre d'un système de transport efficace et performant s'appuyant sur une modernisation des infrastructures routières et donnant toute sa place au développement des transports collectifs.
- Production pour début 2011 **d'un rapport d'étape** faisant un diagnostic de la situation actuelle et un rapport définitif en 2012 comportant :
 - ➔ des propositions de contenu pour le plan
 - ➔ une estimation financière des mesures proposées
 - ➔ des propositions de modalités de mise en oeuvre et une suggestion de calendrier de mise en oeuvre

II-2 - PROPOSITIONS POUR CONDUIRE LE DISPOSITIF AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES (1/5)

La commande passée au CGEDD ne pouvait **avoir pour effet de produire un nouvel instrument juridique** se substituant aux mécanismes de planification ou de programmation existants : il s'agit de construire avec les parties prenantes un **document préparatoire dénommé plan global de transports et de déplacements** (PGTD) contenant d'une part :

- **un état des lieux de la situation actuelle**

et d'autre part :

- **des scénarii chiffrés pour des schémas de transports multimodaux** à un horizon de 10 à 15 ans intégrant les problématiques voyageurs et marchandises sur au moins les trois cibles que sont les déplacements dans les pôles urbains, la desserte des communes de l'intérieur et les liaisons interurbaines sur le réseau structurant.

II-2 – PROPOSITIONS POUR CONDUIRE LE DISPOSITIF AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES (2/5)

Ce document à caractère préparatoire après validation ou modification par les collectivités concernées **pourra servir d'ossature à des documents normatifs ou programmatiques de type SRIT ou PDU.**

Le rapport d'étape devra notamment contenir une analyse précise de l'articulation et du séquençage de ce plan global de transports et de déplacements avec les documents de portée supérieure comme le SAR ou les documents ultérieurs de type SRIT, PDU ou SCOT.

II-2 – PROPOSITIONS POUR CONDUIRE LE DISPOSITIF AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES (3/5)

Il est nécessaire d'appuyer les travaux de la mission du CGEDD sur les compétences des partenaires locaux :

- l'état des lieux : diagnostic et calage des projections démographiques et socio-économiques doit pouvoir être **effectué par le CGEDD** avec l'appui des services déconcentrés de l'Etat, l'Insee, l'AFD et l'ledom
- le plan prospectif multimodal à l'horizon 2025 avec les propositions de plans d'actions de court et moyen terme sur les différents volets envisageables ne peut être **réalisé que sous copilotage effectif Etat** (CGEDD et services locaux de l'Etat et établissements publics concernés) **et collectivités locales** (conseil régional, conseil général, EPCI) **et la CCIG ; il doit être externalisé pour partie à des bureaux d'études et faire appel à des cofinancements d'études Etat et collectivités locales.**

II-2 – PROPOSITIONS POUR CONDUIRE LE DISPOSITIF AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES (4/5)

Les priorités immédiates sont de:

- définir les pistes d'études et de scénarii à retenir sur les trois axes déjà identifiés (pôles urbains de Cayenne et St-Laurent, liaisons interurbaines avec les points majeurs que constituent le pont du Larivot, le pont de Kourou et le renforcement des liaisons avec et à partir de St-Georges avec l'ouverture du pont, et enfin le désenclavement des communes de l'intérieur)
- traiter en facteur commun des trois cibles précitées les sujets fret et livraisons de marchandises en ville
- trancher rapidement sur les priorités réelles d'études et d'actions : les priorités paraissent porter a priori sur l'organisation des déplacements dans les pôles de Cayenne et de St-Laurent et sur les grandes infrastructures du littoral ; le désenclavement des communes et populations de l'intérieur devra être traité au nom du principe de réalité et des logiques d'accès aux ressources et de développement endogène. Il conviendra aussi de traiter du schéma directeur des ports et du sujet global des dessertes aériennes (intérieures, régionales et

II-2 – PROPOSITIONS POUR CONDUIRE LE DISPOSITIF AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES (5/5)

La gouvernance des services de transports

La question de l'autorité unique des déplacements ne paraît pas constituer à ce stade une priorité de premier rang compte tenu de la mise en place en 2014 de la collectivité unique. Au surplus elle ne paraît pas de véritable signification sur un territoire aussi étendu que celui de la Guyane.



A terme plutôt des autorités organisatrices sur les agglomérations de Cayenne et de St-Laurent et pour le reste du territoire une régulation d'ensemble sous la responsabilité de la future collectivité unique (tarification, péréquation, aides à l'usage).

II-3 - UN MODE OPERATOIRE POUR LE PLAN GLOBAL DE TRANSPORTS ET DE DEPLACEMENTS

- Installation du comité des partenaires en décembre 2010
- Rédaction de l'état des lieux et du diagnostic par le CGEDD avec l'appui des services déconcentrés à l'Etat pour début 2011 et présentation au comité des partenaires
- Définition dès la rentrée 2011 du contenu des études à externaliser (cahier des charges à préparer par la DDE et validation en comité des partenaires)
- Recherche des financements d'études et choix des prestataires début 2011 pour production du schéma prospectif et des scénarii avant fin premier semestre 2011

III – LE RAPPORT D'ÉTAPE D'AVRIL 2011: DIAGNOSTIC, ÉTAT DES FORCES ET FAIBLESSES, COMPLÉMENTS D'ÉTUDES



III-1 – LES PRINCIPAUX CONSTATS DU RAPPORT D'ÉTAPE (1/4)

La voirie routière : 1 400 km de voirie, dont 450 km de voirie nationale, 387 de voiries départementales et 495 km de voiries communales. Il faut y ajouter 500 km de pistes gérées par l'ONF et un linéaire important de voies sans statut.

Pour la voirie nationale, 3 faiblesses principales : les caractéristiques insuffisantes de la RN2, les capacités insuffisantes et des mises aux normes nécessaires pour les sections à fort trafic comprises dans la zone urbaine de Cayenne, la nécessité de sécuriser la liaison Cayenne-Kourou compte tenu de son caractère stratégique et structurant.

III-1 – LES PRINCIPAUX CONSTATS DU RAPPORT D'ÉTAPE (2/4)

Les réseaux du transport public

- Une offre de transports urbains concentrée sur Cayenne, avec un usage inférieur à la moyenne, avec une gouvernance et une performance d'exploitation à refonder, avec des efforts à conduire en matière de pôles d'échanges, de systèmes d'information et de distribution de titres de transport. A relever toutefois l'effort important de renouvellement du parc de matériel roulant.
- La ville de St Laurent organise le transport dans ses limites territoriales, sans qu'un PTU ait été défini.
- Quelques autres communes sont organisateurs secondaires pour le compte du Conseil général.

Le réseau de transports interurbains a été conventionné en 2010, aux risques et périls. Un effort important reste à conduire sur l'optimisation de ce réseau, sur l'organisation des pôles d'échanges, sur la tarification et les systèmes d'information.



Les transports scolaires, terrestres ou fluviaux sont organisés de façon satisfaisante et représentent une charge financière et administrative importante pour le Conseil général (18 M euros par an)

III-1 – LES PRINCIPAUX CONSTATS DU RAPPORT D'ÉTAPE (3/4)

Les autres réseaux ou infrastructures de transport

- Les dessertes aériennes régionales sur les Antilles sont correctement dimensionnées.
- Le trafic aérien sur le Surinam et le Brésil est en nette diminution ou les liaisons ont été supprimées.
- Les dessertes aériennes de l'intérieur font l'objet d'obligations de service public avec un régime d'aides à l'usage mis en place depuis 2007. Le Conseil général a consenti des efforts importants d'investissement sur les aérodromes départementaux.
- L'aéroport de Rochambeau a une **capacité** théorique **très supérieure** à son trafic constaté, d'où un déficit structurel lié à un trafic insuffisant.

Le port de DDC est le plus petit des ports de métropole et des DOM. Il souffre de difficultés d'accès et un effort important de remise aux normes ou de modernisation des ouvrages est en cours. Il reste à fixer la stratégie de développement à terme, dans un environnement régional dynamique et en

III-1 – LES PRINCIPAUX CONSTATS DU RAPPORT D'ÉTAPE (4/4)

Constats généraux

- 1) Les données relatives à l'usage des transports sont incomplètes, de même que celles relatives aux coûts de gestion, d'exploitation et de maintenance des réseaux, d'où la nécessité de pouvoir disposer d'un compte transport de la Guyane, où seraient consolidées les données relatives à l'offre et l'usage des réseaux, et les contributions des financeurs.
- 2) Pas ou peu de données disponibles sur le transport de marchandises et l'organisation des chaînes logistiques.
- 3) Des contraintes financières certaines pour les collectivités et l'absence de marges sur le VT et le FIRT
- 4) Des priorités d'études et d'action se dégagent assez naturellement :
 - L'élaboration de schémas de transports multimodaux sur les 4 intercommunalités existantes (dont les agglomérations transfrontalières).
 - La modernisation et la mise à niveau des infrastructures et services de transports interurbains.
 - L'organisation de la desserte des communes isolées et des communes de l'intérieur à un coût soutenable à travers un mixte de solutions privilégiant le transport fluvial et le mode aérien.



5) L'importance d'une expertise approfondie sur les mécanismes de gouvernance et de financement dans le contexte de la future collectivité unique et de la montée de puissance d'intercommunalités avec la compétence transport

III-2 – TRAVAUX ULTÉRIEURS

- ➔ Les propositions des bureaux d'études, les maquettes financières et les hypothèses de calendrier de mise en oeuvre seront consolidées en 2012 pour être validées par le comité des financeurs.
- ➔ Le rapport définitif du CGEDD sera produit à la mi 2012 à partir de ces différents travaux.

IV – DES ATELIERS POUR DÉFINIR LES CAHIERS DES CHARGES DES ÉTUDES À EXTERNALISER





PREFECTURE DE
LA REGION
GUYANE



PROPOSITIONS POUR UN PLAN GLOBAL TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS DE LA GUYANE

Réunion de restitution des ateliers et
organisation des travaux à venir

CAYENNE – 25 février 2011

IV-1 - LE PILOTAGE DE LA DEMARCHE

- **Comité restreint:** Pilote, finance et valide.
 - Etat, Région et Département.
- **Comité des partenaires:** Instance de concertation élargie aux acteurs institutionnels des déplacements et transports.
 - Liste ci après à valider
- **Groupe technique :** Prépare et dirige les études
 - Périmètre pourra varier en fonction des phases
 - Tenue de 7 ateliers du 22 au 25 février 2011

IV-2 - LES ECHELLES DE REFLEXION

- Plusieurs horizons temporels :
 - **A 15 - 20 ans:** Pour tracer des caps possibles
 - **A 5 ans :** Pour orienter les choix à court terme
- A l'échelle de la Guyane :
 - Ensemble du territoire
 - Périmètre des EPCI existants
 - Périmètres adaptés pour les communes de l'intérieur et communes isolées
 - Prise en compte passagers et marchandises avec l'extérieur

IV-3 - STRUCTURE DU DIAGNOSTIC

- **Données socio-économiques et contexte global**
- **Offre de transport**
 - **Voirie**
 - **Réseaux de transports publics**
 - **Autres infrastructures**
- **Usage des transports**
- **Rapport d'étape CGEDD à fournir en mars 2011**

IV-4 - LES THEMES DES 7 ATELIERS

- **Elaboration de schémas de transports multimodaux pour les quatre aires urbaines**
- **Les liaisons routières interurbaines (voirie et transports publics)**
- **Desserte des communes de l'intérieur**
- **Transport de marchandises (scénario routier, cabotage maritime, transport fluvial et aérien)**
- **Mécanismes de gouvernance et financement**
- **Relance de l'observatoire des transports et création d'un compte « transport »**
- **Les liaisons avec les pays voisins**

IV-5 - PROPOSITION DE REGROUPEMENT EN 4 THEMATIQUES PRINCIPALES:

- Schémas multimodaux sur les 4 intercommunalités existantes
- Liaisons interurbaines et services de transports interurbains
- Desserte des communes de l'intérieur
- Gouvernance et financement des systèmes de transport

Propositions de termes de référence pour les cahiers des charges

IV-6 - SCHEMAS MULTIMODAUX SUR LES INTERCOMMUNALITES:

- *Champ couvert: EPCI existants hors communes de l'intérieur et communes isolées*
- le diagnostic de l'offre et de l'usage
- Inventaire des réseaux existants (RN, RD, voiries communales, voiries sans statut)
- Potentiel de densification des réseaux existants
- Besoins d'infrastructures et de services nouveaux
- l'établissement d'un premier schéma de dessertes et de réseau à horizon de 5 ans en différenciant les territoires à desservir et les échelles de temps correspondantes
- composantes stationnement, marchandises en ville, modes doux et utilisation des dessertes fluviales et maritimes
- l'articulation des propositions du schéma avec l'offre interurbaine existante
- le chiffrage des scénarios proposés
- les propositions d'organisation et de financement
- l'établissement d'un exercice de type plus prospectif à échéance 2020-2025 intégrant les projections de populations à ces échéances et leur localisation
- Éventualité de mise en place d'un réseau TCSP
- Constitution de pôles d'échange, tarification intégrée, systèmes d'information,...

IV-7 – INFRASTRUCTURES ET SERVICES INTERURBAINS:

- *Champ couvert: réseau routier primaire, transports scolaires et transports interurbains de voyageurs, transports de marchandises,*
- le diagnostic de l'offre et de l'usage
- Inventaire des réseaux existants (RN, RD, voiries communales, voiries sans statut)
- Redéfinition du réseau structurant et articulation avec l'urbain
- Multimodalité, rôle des modes alternatifs à la voiture particulière (TCNU, fluvial, cabotage, aérien)
- Liaisons avec le Surinam: bac, pont,...
- Sécurisation de la liaison Cayenne-Kourou
- Normes techniques des infrastructures, compatibilité usage mixte VP/TC
- Politiques d'entretien
- Rôle et évolution des infrastructures « informelles »
- Principales opérations à réaliser (priorités, coûts)
- Bilan et évolutions du réseau interurbain TIG
- Organisation des chaînes de transport de marchandises
- Prise en compte des besoins Sécurité / Défense

IV-8 – DESSERTES DES COMMUNES DE L'INTERIEUR ET DES COMMUNES ISOLEES:

- *Champ couvert: Haut et Moyen Maroni, Oyapock, Saul, Saint Elie, Ouanary, comparaisons « couts / avantages » et évaluation environnementale des choix modaux*
- Revue des études existantes et calage des hypothèses économiques et démographiques
- le diagnostic de l'offre et de la demande
- Schéma de desserte aérienne à 5 et 15 ans: fret, passagers, niveau de services (intégration des besoins militaires, examen des obstacles réglementaires, déplacement du terrain de St Laurent, devenir de Régina et St Georges)
- Fluvial: poursuite des études relatives à l'amélioration des conditions de sécurité de navigation sur les deux fleuves, maintien de la navigation à l'étiage, organisation de la profession, observatoire du transport fluvial, cales et appontements,
- Dessertes routières: revue des études et avant-projets existants, analyse socio-économico-environnementale des différentes solutions routières et comparaison multimodale

IV-9 – GOUVERNANCE ET FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT:

- Analyse des effets de la constitution d'intercommunalités « transports » sur les services interurbains existants
- Expertise du scénario d'autorité unique en charge des déplacements et mise en perspective avec les évolutions institutionnelles en cours
- Identification des obstacles législatifs et réglementaires en matière de droit des transports et d'intercommunalité
- Consolidation des hypothèses et maquettes financières produites dans les 3 autres lots
- Propositions de programmation et de scénarios de mise en oeuvre et de financement
- Élaboration d'un compte transports déplacements

IV-10 – ORGANISATION / ECHEANCIER

- Mise en place de la convention de financement tripartite en mars 2011
- Lancement d'un appel d'offres ouvert avec 4 lots avant la fin du 1er semestre 2011
- Association du comité technique: 1 réunion de lancement, 1 réunion intermédiaire, 1 réunion finale
- Rendu des études fin 2011

V – Le lancement de l'étude : méthodes, calendrier



VI – UN PREMIER RENDU DES TRAVAUX AU 30 JANVIER 2012



FIN



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>