



## Thème 2. Urbanisme et Transports

### Christophe Mascitti

Chef du service planification, connaissance et évaluation

Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

*Penser les systèmes de transport en territoire amazonien : l'expérience du plan global de transports et de déplacements de la Guyane*

VILLES ÉQUATORIALES  
GUYANAISES DURABLES  
QUELLES PERSPECTIVES ?

# PLAN DE LA PRESENTATION

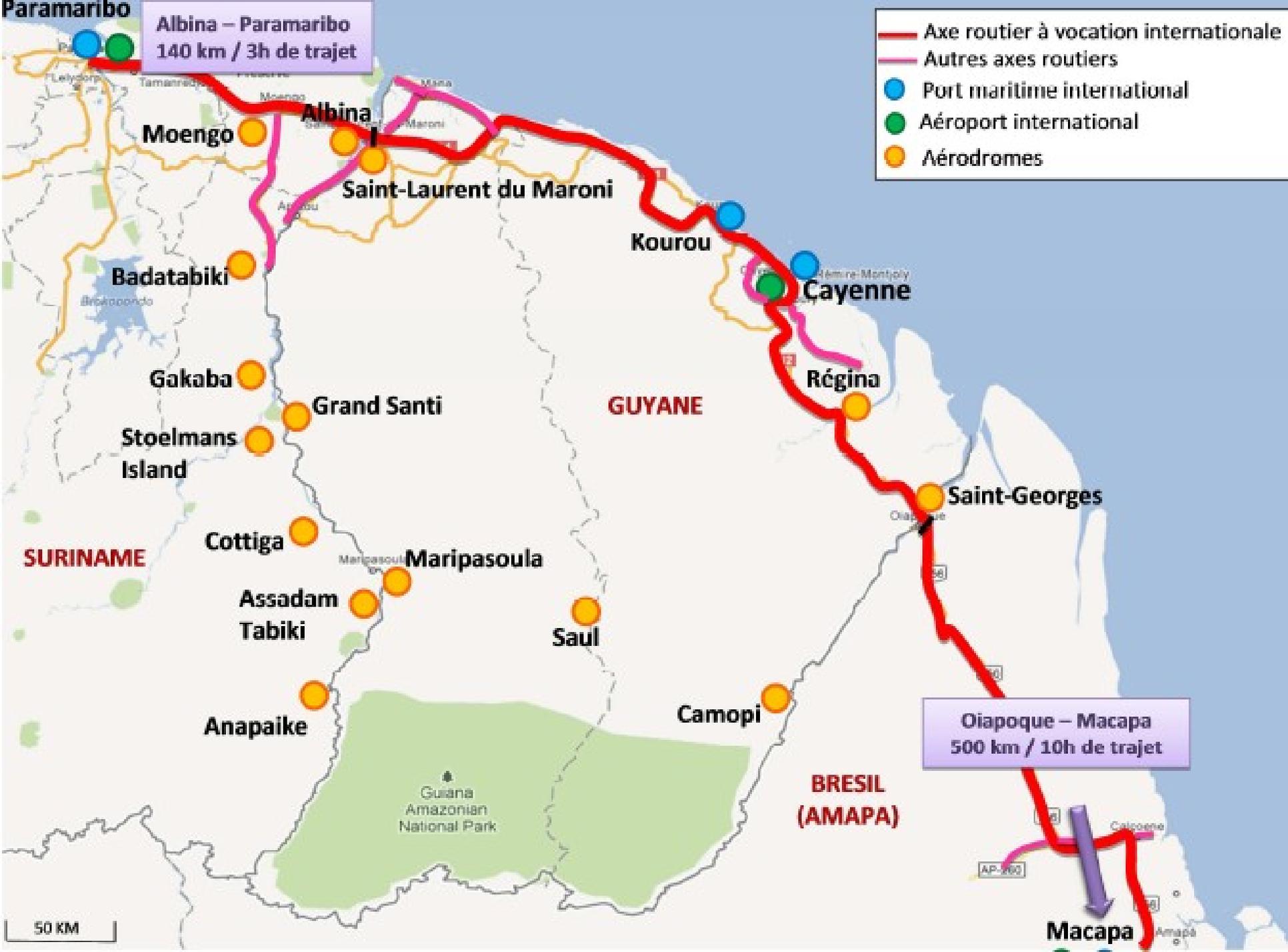
- introduction : les origines de la démarche
- enjeux globaux de la politique de déplacements en Guyane
- enjeux démographiques
- actions prioritaires sur la bande littorale
- actions prioritaires pour les territoires de l'intérieur
- actions prioritaires pour les agglomérations
- synthèse : le schéma global
- enseignements et perspectives



# LES ORIGINES DE LA DEMARCHE DE PLANIFICATION GLOBALE DES TRANSPORTS EN GUYANE

- l'armature territoriale guyanaise: les agglomérations du littoral, les fleuves et l'intérieur: de faibles densités et des distances élevées entre les zones de peuplement dont certaines sont enclavées
- des contraintes physiques, économiques et environnementales questionnant la pertinence du mode routier, privilégié jusqu'ici
- prise de conscience des limites du système actuel de déplacements au regard des perspectives démographiques et des évolutions des besoins de la population en matière de mobilité sur les différents territoires
- développement des échanges avec les pays frontaliers: ouverture du pont sur l'Oyapock, coopération en voie de renforcement avec le Surinam





# LES ORIGINES DE LA DEMARCHE DE PLANIFICATION GLOBALE DES TRANSPORTS EN GUYANE

- émergence d'une demande sociale nouvelle exprimée lors des états généraux de l'Outre-Mer en 2009
- engagement à la demande du président de la république d'un plan global évaluant les besoins dans les différents segments de mobilité à l'horizon 2025
- une démarche de programmation visant à prioriser les actions et n'ayant pas vocation à se substituer aux autres outils de planification des transports, mais destinés à préparer des arbitrages techniques et budgétaires
- mise en place d'un dispositif d'un pilotage Etat/Région/Département et d'un large processus de concertation associant les collectivités et les socio-professionnels
- réalisation d'études prospectives avec 4 angles d'approche d'octobre 2011 à octobre 2012



# LES ENJEUX TRANVERSAUX IDENTIFIES

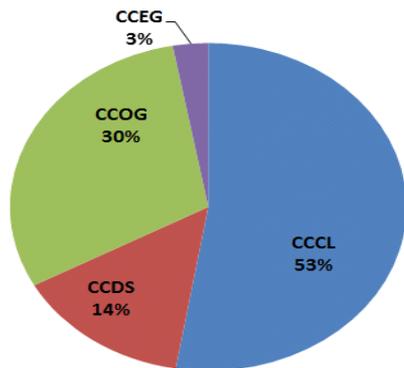
- une croissance démographique très soutenue marquée par un rééquilibrage vers l'ouest qui voit émerger une agglomération majeure,
- une population jeune générant des besoins spécifiques en matière de déplacements (prépondérance du motif domicile-études)
- un taux de motorisation faible laissant craindre une accélération de la saturation des réseaux routiers urbains
- une hausse de la demande mobilité se traduisant par:
  - . une intensification des échanges interurbains sur l'axe littoral RN1/ RN2 (+ 70% en voyageurs et tonnage à l'horizon 2025)
  - . une explosion des besoins de déplacements de proximité sur les agglomérations de Cayenne et St Laurent inabsorbables par le système actuel de transports et les infrastructures
- nécessité de concevoir un système de desserte anticipant les évolutions de la morphologie des territoires



# ENJEUX DEMOGRAPHIQUES

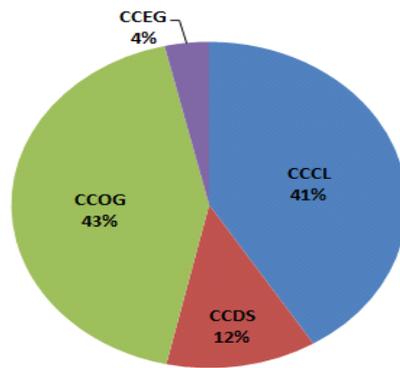
Scénario	Nombre d'habitants				Taux évolution annuel moyen entre 2008 et 2025
	2015	2020	2025	2040	
Bas (migration basse)	266 000	303 000	343 000	482 000	+ 2.67 %
Central	282 000	330 000	384 000	574 000	+ 3.30 %
Haut (migration haute)	298 000	358 000	424 000	665 000	+ 3.85 %

Répartition population en 2008



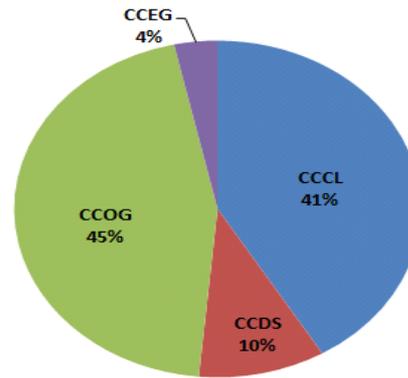
219 000  
habitants en 2008

Scénario 1 - Poursuite de la tendance 1999-2008



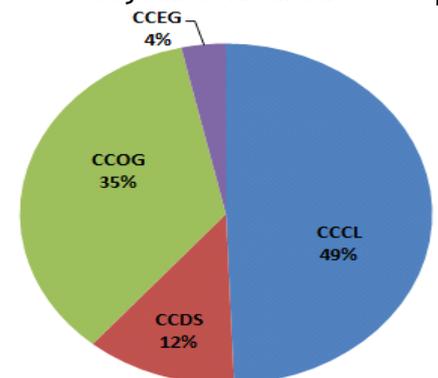
416 000  
habitants (2025)

Scénario 2 - Equilibrage du territoire par l'Ouest



424 000  
habitants (2025)

Scénario 3 - Maintien du poids important de l'axe Cayenne-Kourou



418 000  
habitants (2025)

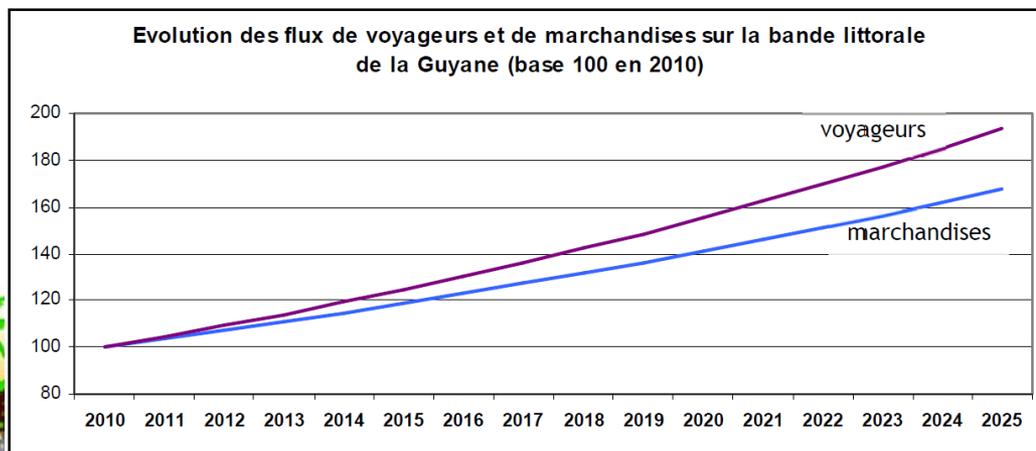
# LES ENJEUX TRANSVERSAUX IDENTIFIES

- repenser l'accès des voitures aux centres et poursuivre le maillage du réseau viaire pour accompagner le développement des agglomérations et contribuer à les densifier
- améliorer l'attractivité et l'efficacité des transports en commun en hiérarchisant les réseaux
- développer une offre de transports publics de proximité et longue distance afin de permettre un accès équitable des populations à un service public de base
- bâtir une offre multimodale permettant de fiabiliser la desserte de l'intérieur
- accompagner les pratiques de modes actifs (vélo, marché,...) en adaptant l'espace public à ces usages

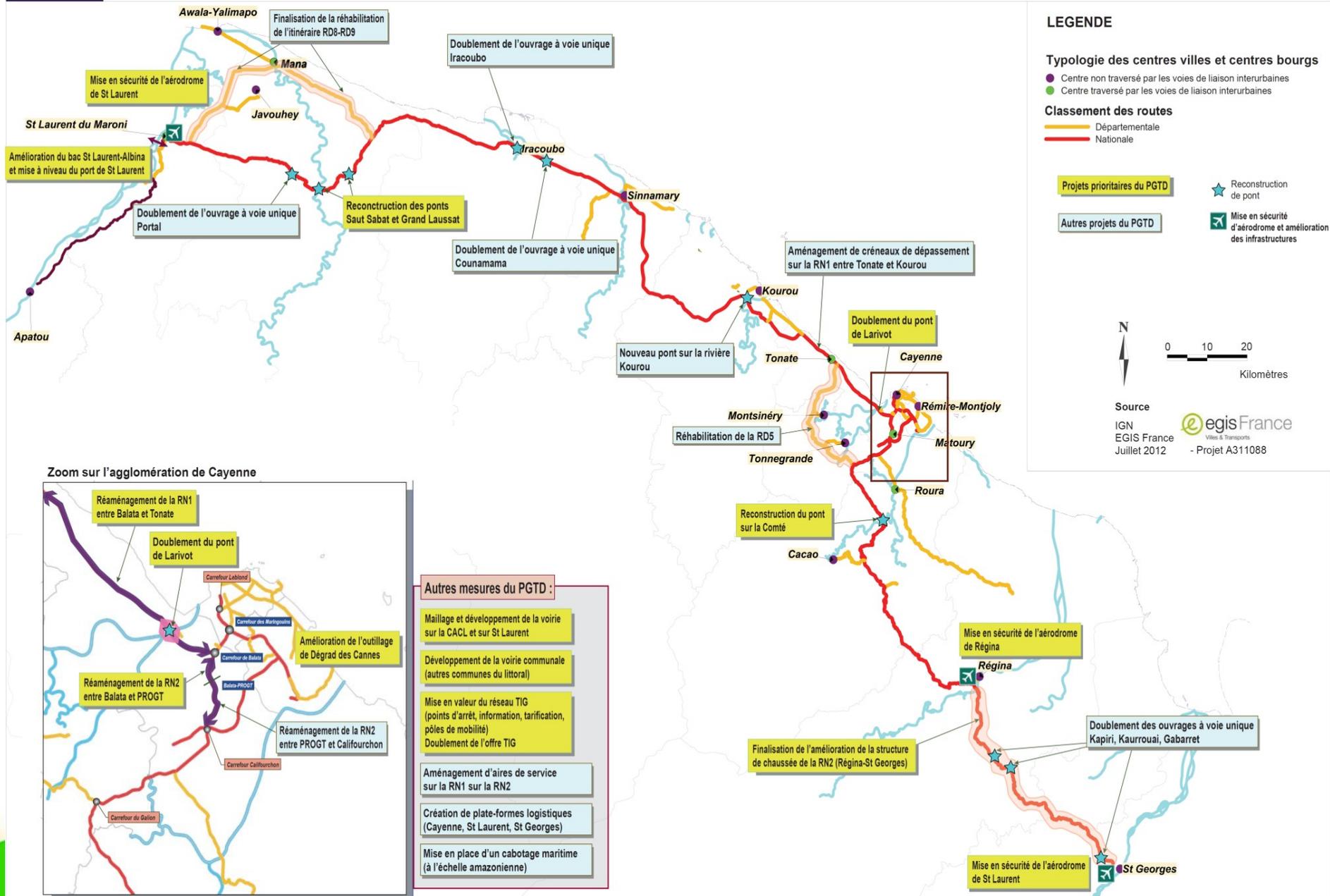


# LES ACTIONS PRIORITAIRES SUR LA BANDE LITTORALE

- sécuriser et fiabiliser le réseau routier structurant qui peut assumer la hausse du trafic (hormis aux abords des agglomérations) mais doit être modernisé afin de jouer son rôle (RN et RD principalement)
- renforcer les moyens consacrés à l'entretien du réseau, parfois sous-dimensionné et soumis à des fortes contraintes climatiques
- poursuivre les efforts d'amélioration des infrastructures portuaires ( outillage du Degrad des Cannes, mise à niveau du port de St Laurent, bac Albina / SLM, mise en place de plates-formes logistiques)
- renforcer l'offre de transports routiers publics interurbains



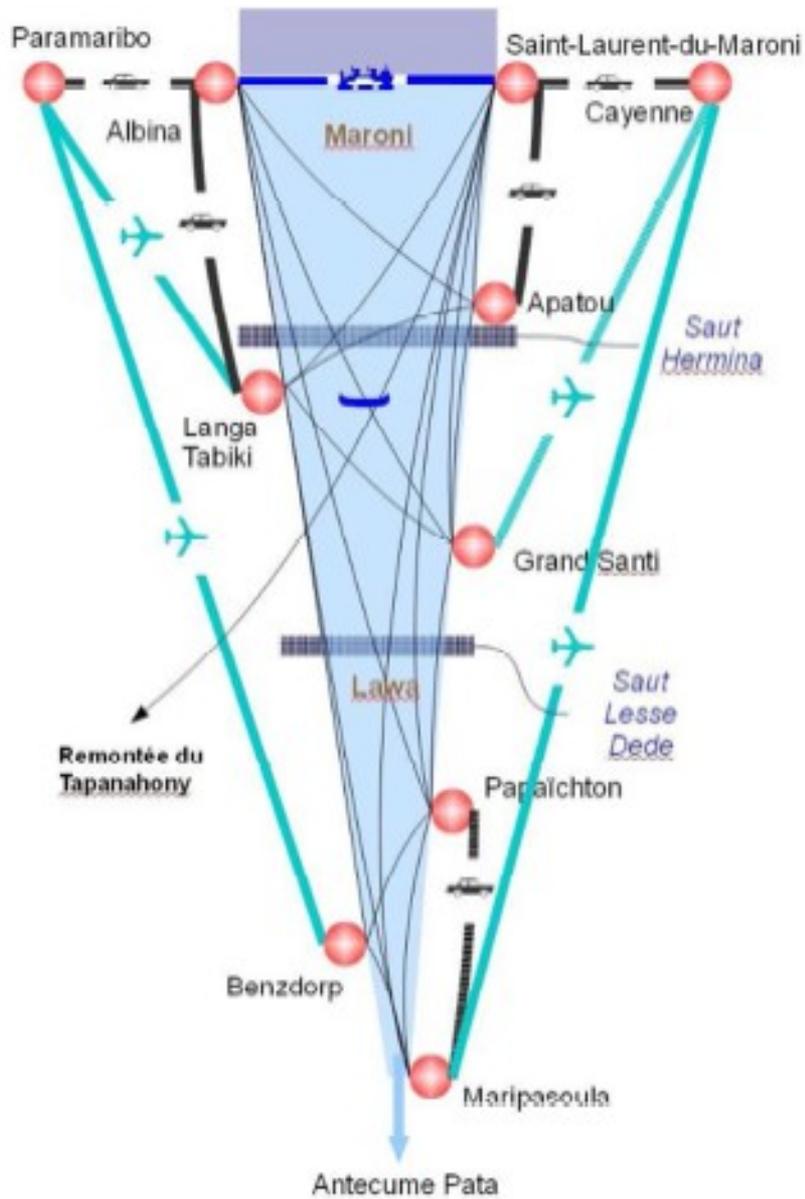
# Carte des mesures du PGTD sur la bande littorale



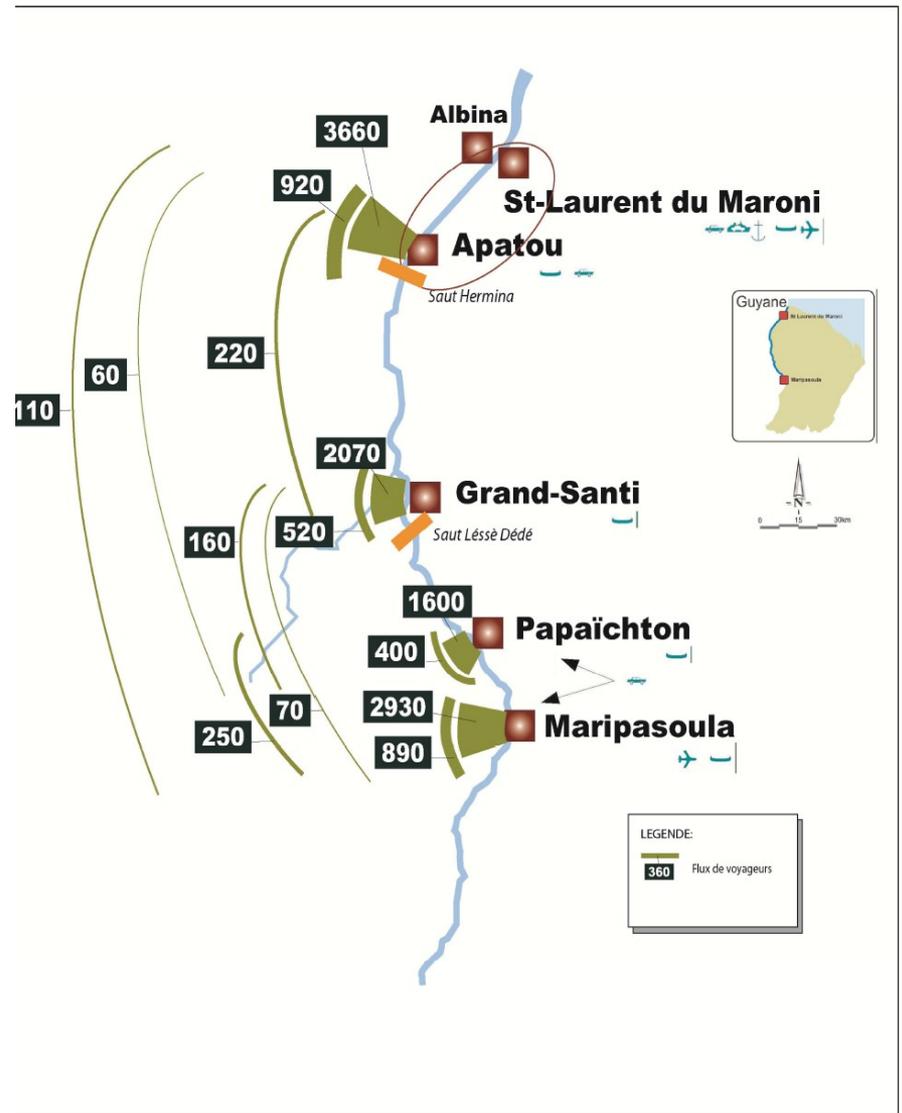
# LES ACTIONS PRIORITAIRES POUR LES TERRITOIRES DE L'INTERIEUR

- desserte routière du Maroni: la réalisation d'un itinéraire routier complet n'est pas justifiée sur le plan socio-économique à l'échéance du plan, mais 2 tronçons:
  - . requalification tout temps de la piste Maripasoula / Papaïchton
  - . prolongement de la liaison routière Apatou / Saut Hermina (nouveau pôle d'échange modal)
- desserte de St Elie: transport public combiné route + fleuve en attendant la mise en place d'une piste
- l'aménagement de routes de desserte locale sur les communes pour anticiper et accompagner leur développement (bourgs principaux)
- sécurisation et renforcement des infrastructures aéroportuaires (durcissement de pistes, aides à la navigation, aérogares,...)





Carte du Maroni - Flux de voyageurs estimation horizon 2025  
Scénario haut

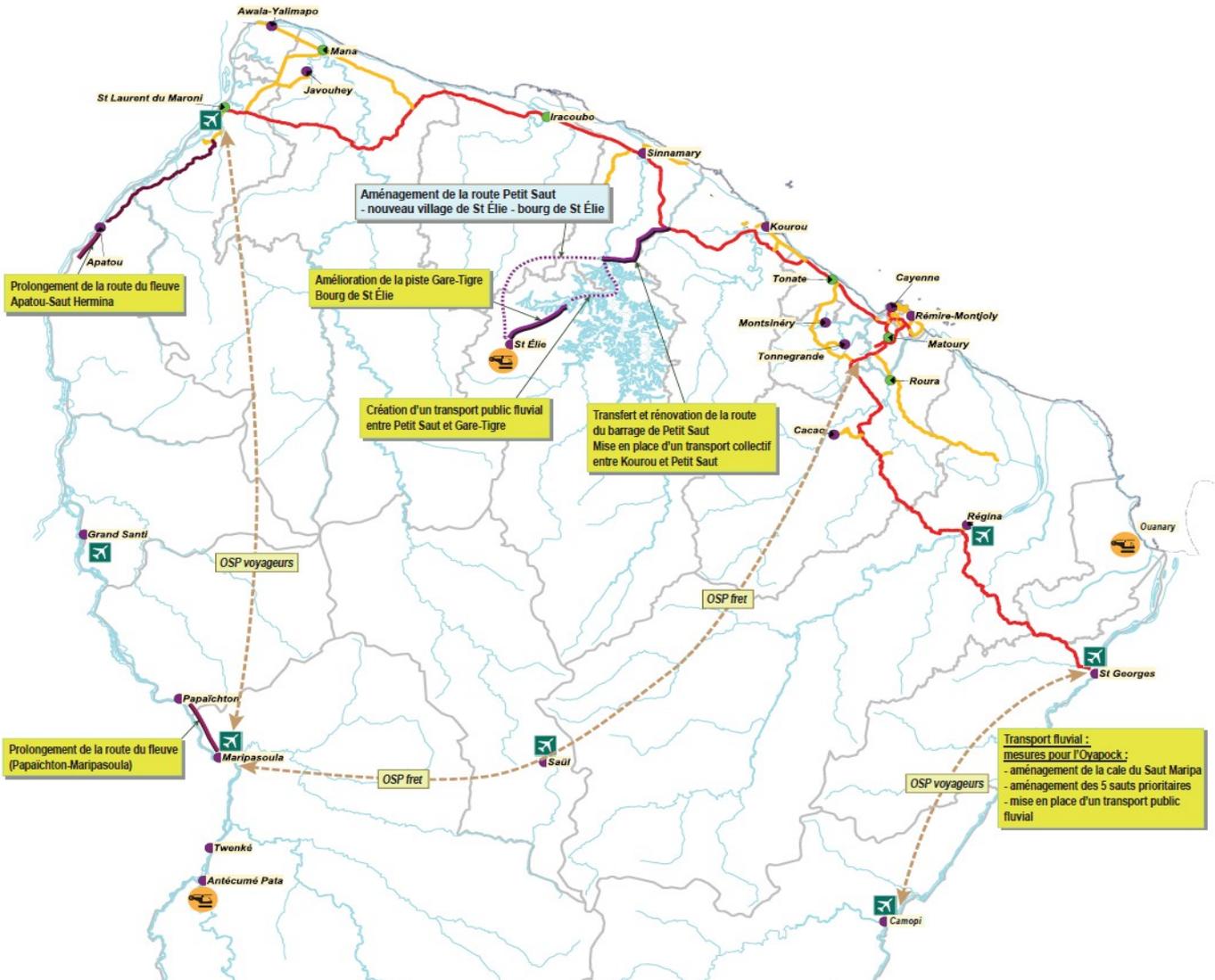


# LES ACTIONS PRIORITAIRES POUR LES TERRITOIRES DE L'INTERIEUR

- poursuite de la politique d'OSP pour les dessertes aériennes (fret + passagers)
- mise en place de Drop Zones là où le trafic ne justifie pas la création de plateformes
- développement de l'offre de transport fluvial et sécurisation du mode:
  - . aménagement des sauts
  - . poursuite et renforcement du programme de création de cales et appontements
  - . mise en place progressive d'une réglementation du transport fluvial adaptée au contexte



# Carte des mesures du PGTD pour les communes isolées et les communes de l'intérieur



**Transport fluvial :**  
**mesures pour le Maroni :**  
 - construction de 20 cales et appontements  
 - aménagement des 12 sauts prioritaires  
 - mise en place d'un transport public fluvial

**Transport fluvial :**  
**mesures pour l'Oyapock :**  
 - aménagement de la cale du Saut Maripa  
 - aménagement des 5 sauts prioritaires  
 - mise en place d'un transport public fluvial

**LEGENDE**

**Typologie des centres villes et centres bourgs**

- Centre non traversé par les voies de liaison interurbaines
- Centre traversé par les voies de liaison interurbaines

**Classement des routes**

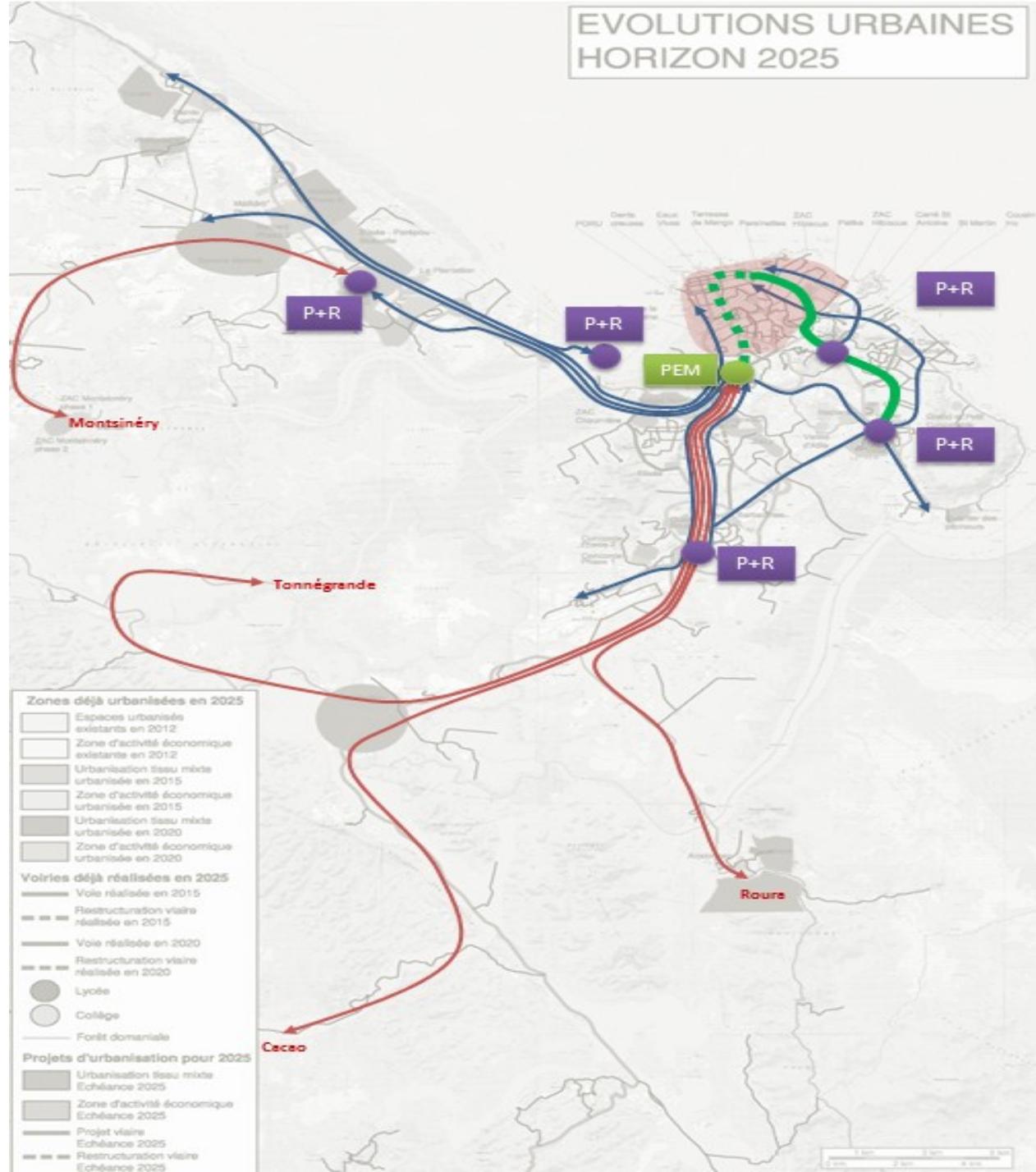
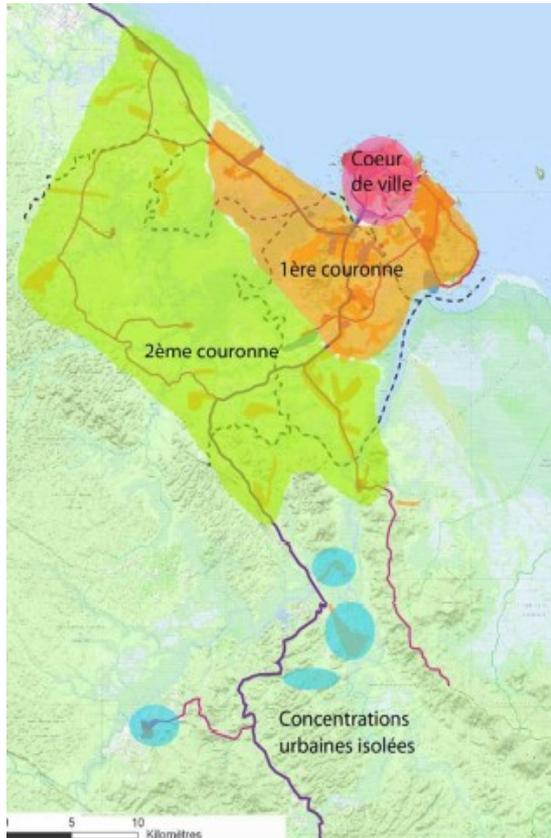
- Départementale
- Nationale

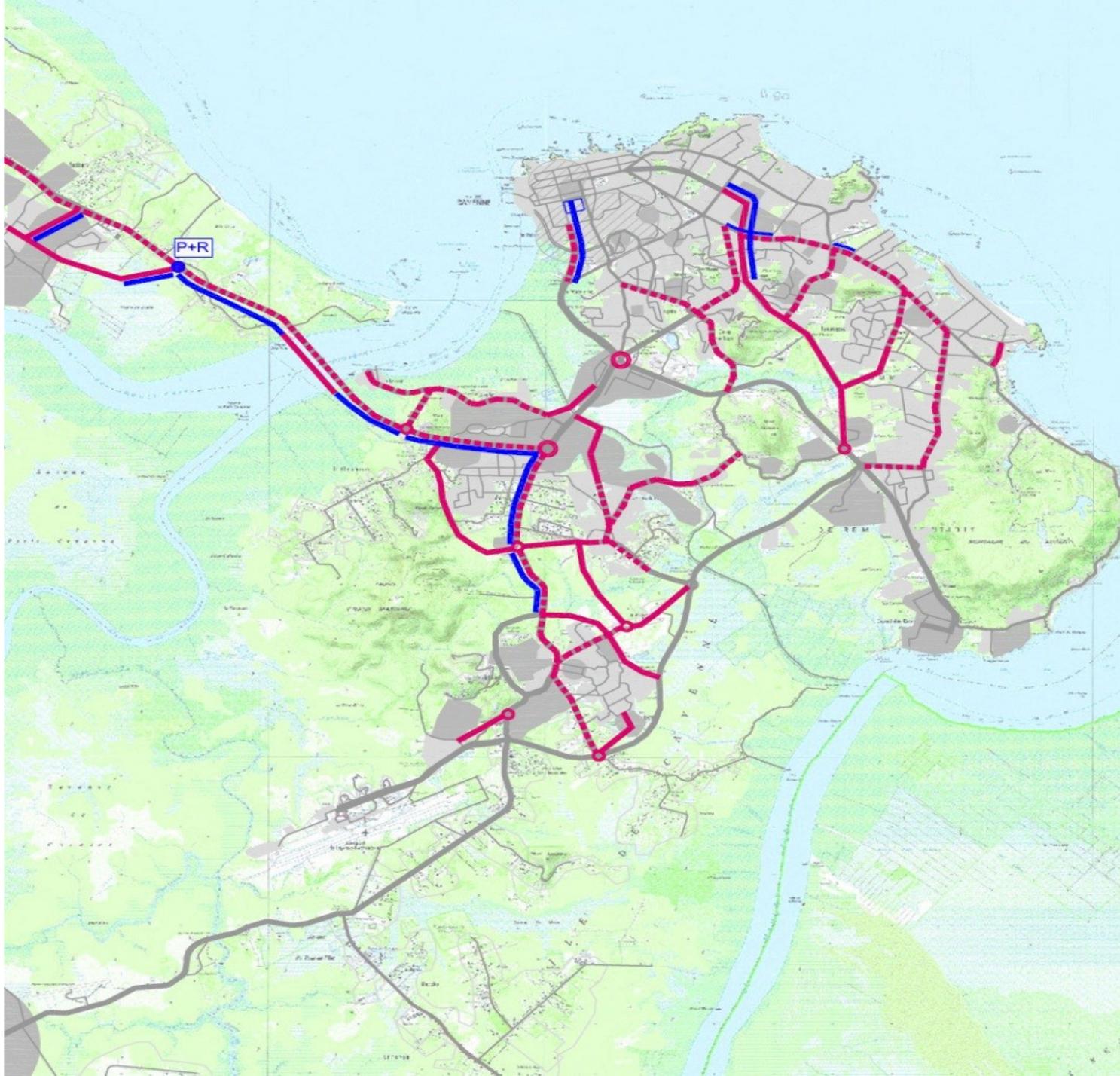


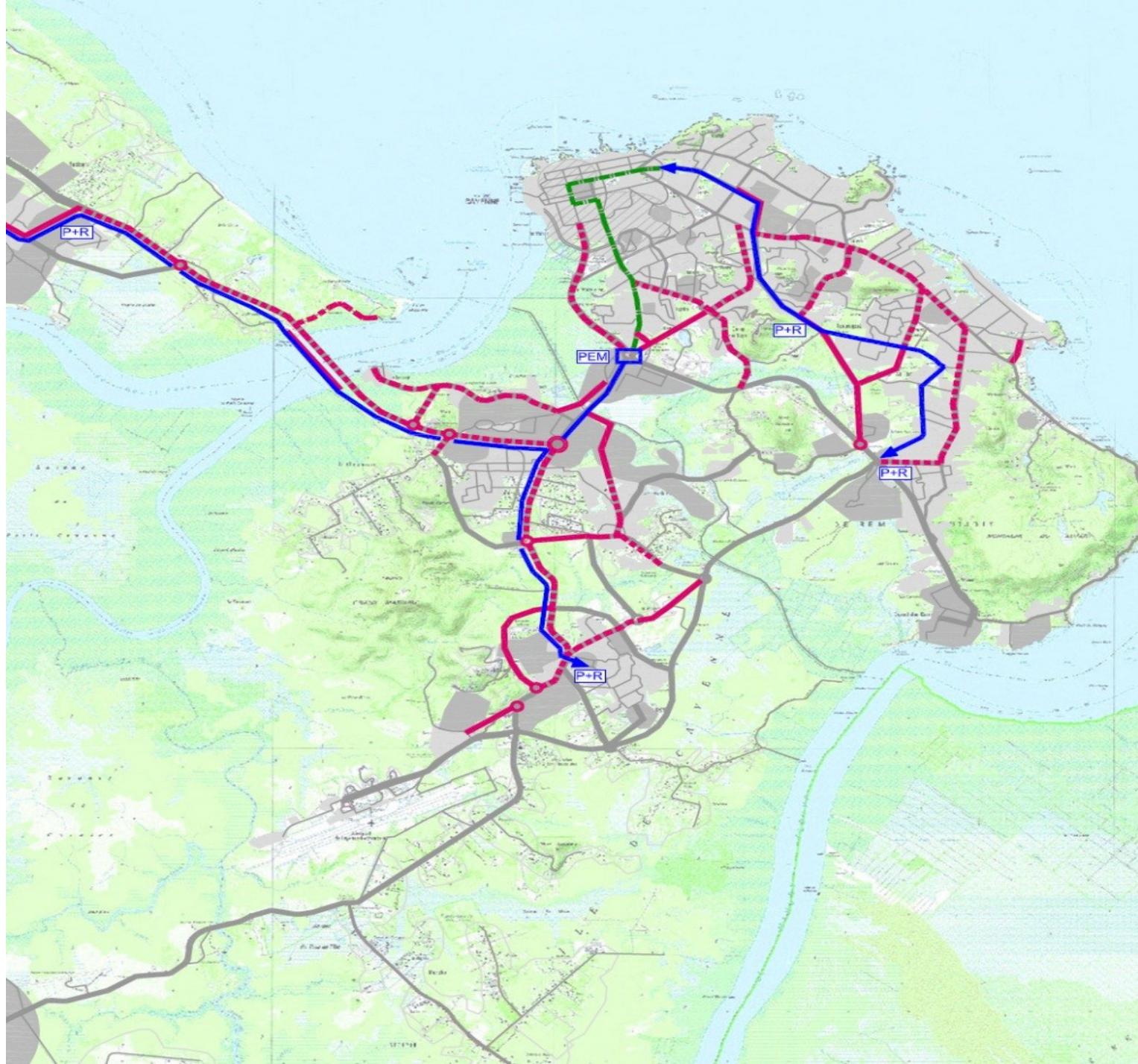
# LES ACTIONS PRIORITAIRES POUR LES AGGLOMERATIONS (CACL, St Laurent du Maroni, Kourou) ET LES AUTRES BASSINS DE VIE

- développer et mailler les réseaux de voirie pour mieux irriguer les urbanisations actuelles et accompagner le développement urbain à venir
- mais aussi pour permettre de faciliter l'insertion des transports en commun, voire dans certains scénarios favoriser le report modal en mettant en place des TCSP
- mise en place de réseaux de transports en commun d'agglomération
- création de pôles de mobilité, voire de pôles d'échanges multimodaux
- refonte des politiques de stationnement, parallèlement à la mise en oeuvre de parcs-relais
- actions en faveur du transport fluvial « urbain »

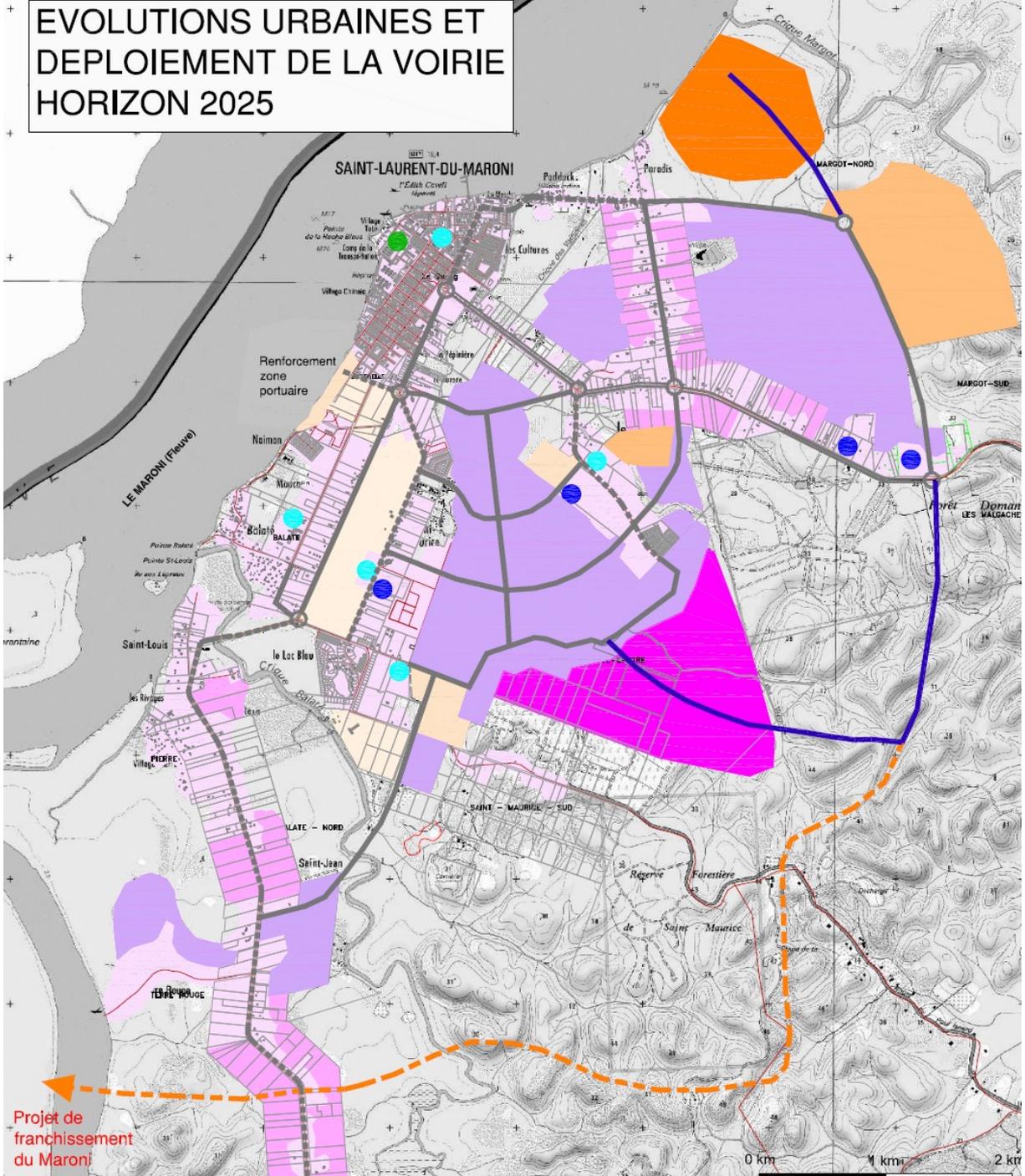






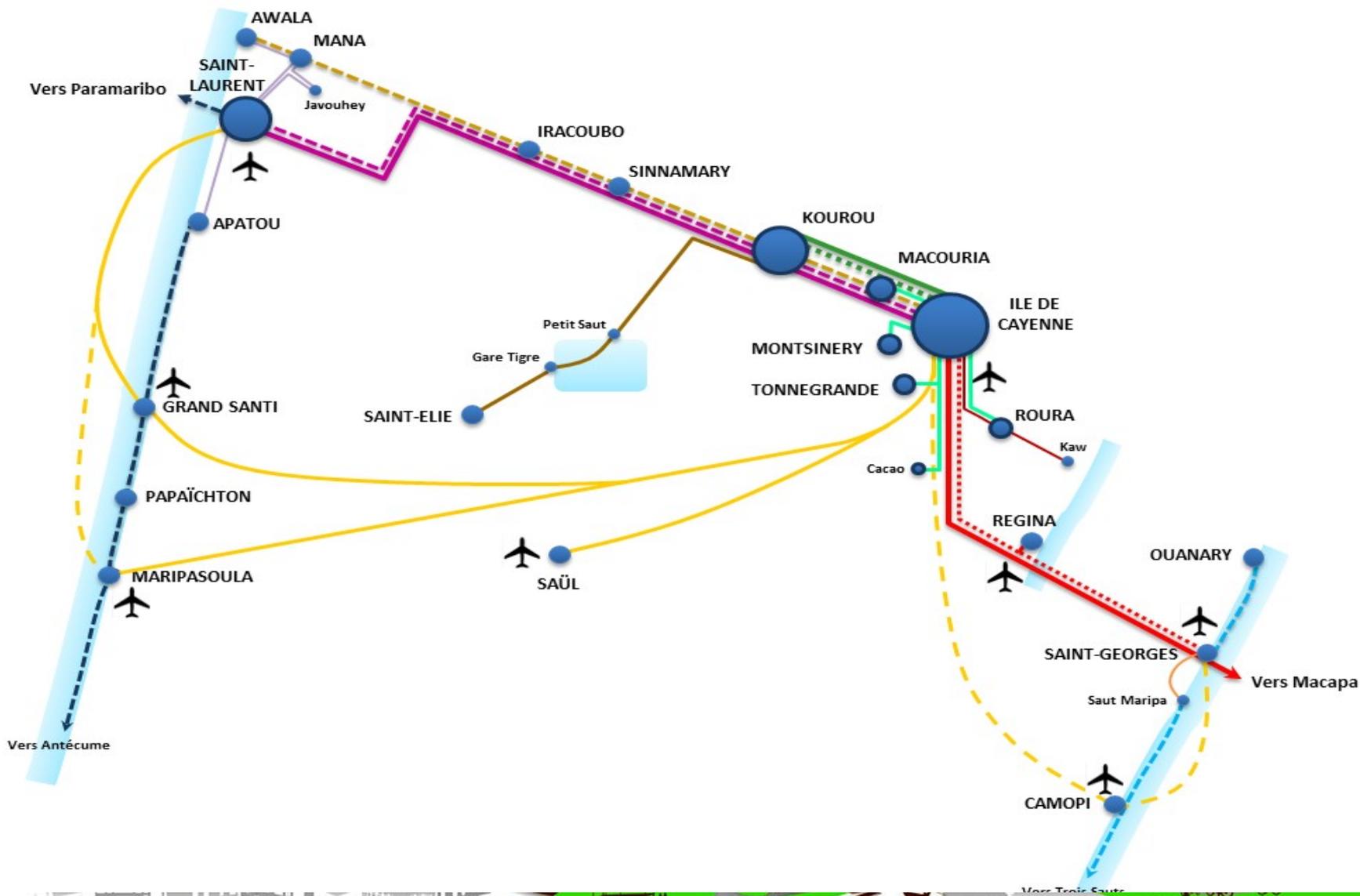


# EVOLUTIONS URBAINES ET DEPLOIEMENT DE LA VOIRIE HORIZON 2025



Projet de franchissement du Maroni

# SYNTHESE: UNE VISION MULTIMODALE



# ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

- le plan propose des scénarios cohérents de desserte pour les 15 ans à venir, composés de solutions réalistes et soutenables proposés aux diverses maîtrises d'ouvrage
- des maquettes financières permettant de préparer les prochaines périodes de programmation (CPER, PO FEDER,...) et des contractualisations spécifiques (appel à projets national TCSP,....)
- alimenter les documents de planification : SAR,SRIT, SCOT, PDU, PLU,...
- poursuite de la concertation avec les collectivités territoriales et mise en place d'un instance de suivi
- évolutions réglementaires afin de mobiliser les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des propositions du plan

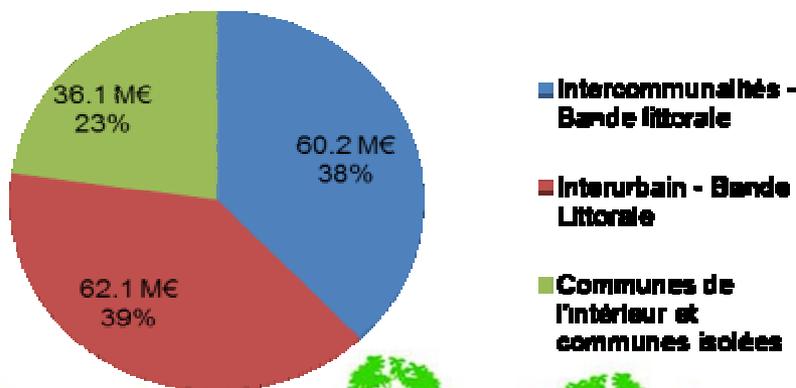


# ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

- des efforts financiers à consentir sur l'investissement, mais encore plus marqués sur le fonctionnement (entretien des voiries et développement des subventions à l'exploitation) :

En M€ 2012	Routier	TC	Fluvial / Ports / Logistique	Aérien	Tous modes
<b>Période 2013-2025</b>					
Desserte des intercommunalités – Bande littorale	825.5	146.3	1.2	0.0	973.0
Desserte interurbaine – Bande littorale	289.3	1.0	103.1	0.0	393.4
Desserte des communes isolées et de l'intérieur	69.9	0.0	42.5	22.5	134.9
<b>GUYANE</b>	<b>1184.7</b>	<b>147.3</b>	<b>146.8</b>	<b>22.5</b>	<b>1501.3</b>

**Fonctionnement PGTD en 2025 (M€ 2012)**



**Fonctionnement PGTD, par poste**  
**En 2025 (M€ 2012)**

