

ENJEUX DE LA MOBILITE EN GUYANE

Note préparatoire à la révision de la PPE,

***basée sur la note réalisée en mars 2018 dans le cadre des assises de l'outre-mer
et des assises nationales de la mobilité,***

De septembre à décembre 2017 se sont tenus en France les Assises de la Mobilité, qui n'ont concerné que la métropole et la Corse. Dans le cadre des assises de l'Outre-Mer, un Comité Technique Mobilité a été constitué en janvier 2018 et a réalisé de février à mars une note spécifique à la Guyane et proposant une relecture des propositions nationales, en suivant leur découpage en 6 groupes d'enjeux.

La présente note est une remise en forme de ces éléments de façon à préparer la révision de la PPE. Elle sort du découpage en 6 parties des assises de la mobilité de façon à regrouper les grands enjeux et les principaux résultats.

Elle donne le contexte des transports de la Guyane, général, énergétique, social, mais aussi liés à la précarité ou la sécurité, puis elle présente les enjeux du territoire et enfin les solutions proposées regroupées par grands thèmes.

Auteur : Pierre COURTIADÉ, ADEME

PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX

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'Amazonie.

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 par un pont (Brésil) et un bac (Surinam). 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%).

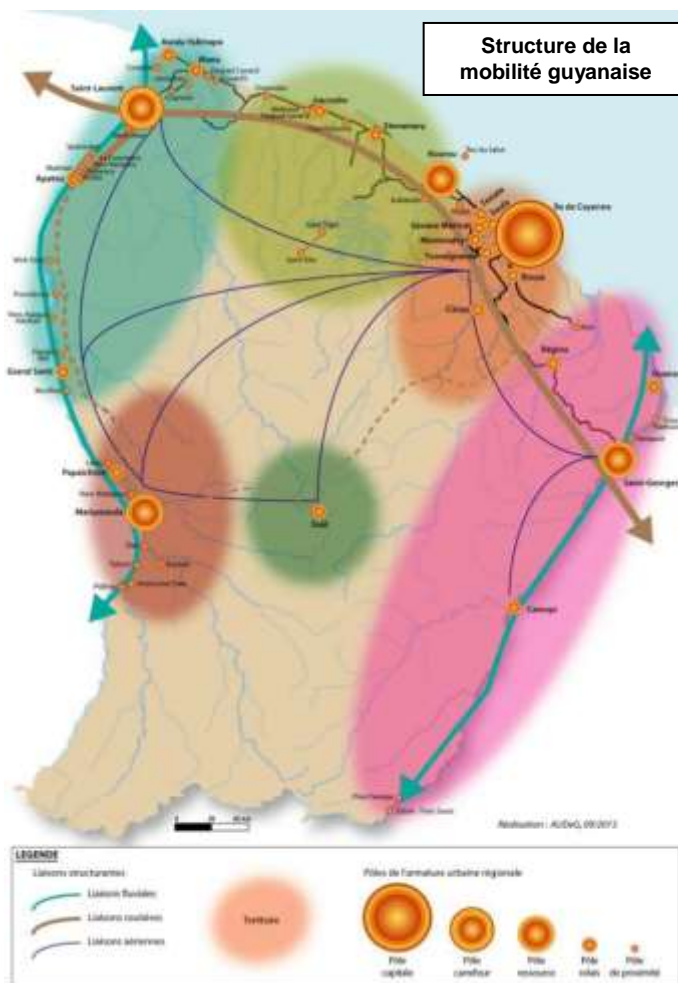
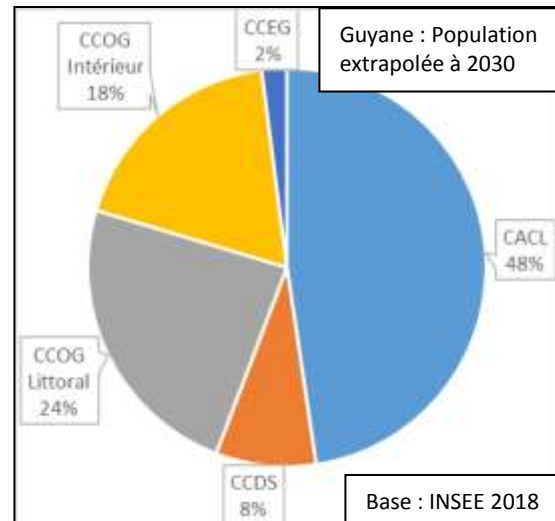
Il existe aujourd'hui deux Autorités Organisatrice de la Mobilité en Guyane :

- 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 % par an entre 2010 et 2015, 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. Cette méthode simpliste conduit à des résultats globaux surévalués, mais permet d'estimer les répartitions de population par zones de vie.

Il en ressort les grands enjeux de mobilité au sein des 3 pôles urbains déjà connus, Île de Cayenne, Kourou et Saint Laurent du Maroni, ainsi que du pôle en émergence Maripasoula – Papaïchton sur le Maroni.



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.

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.

Le Fret des marchandises est lui centré sur le port de Dégrad des Canes, sur l'île de Cayenne, point d'arrivée de la plupart des marchandises, avec une distribution par camion, soit directement en conteneurs, soit par transport routier classique, souvent de moyenne ou petite

capacité.

Pour les communes de l'intérieur de la Guyane, le fret est principalement transporté par pirogue fluviale, après un transport camion, et dans une moindre mesure par avion.

On notera que l'activité du centre spatial est classée en « transport », mais n'a pas été prise en compte dans la présente note.

2. Une offre de mobilité atypique et limitée

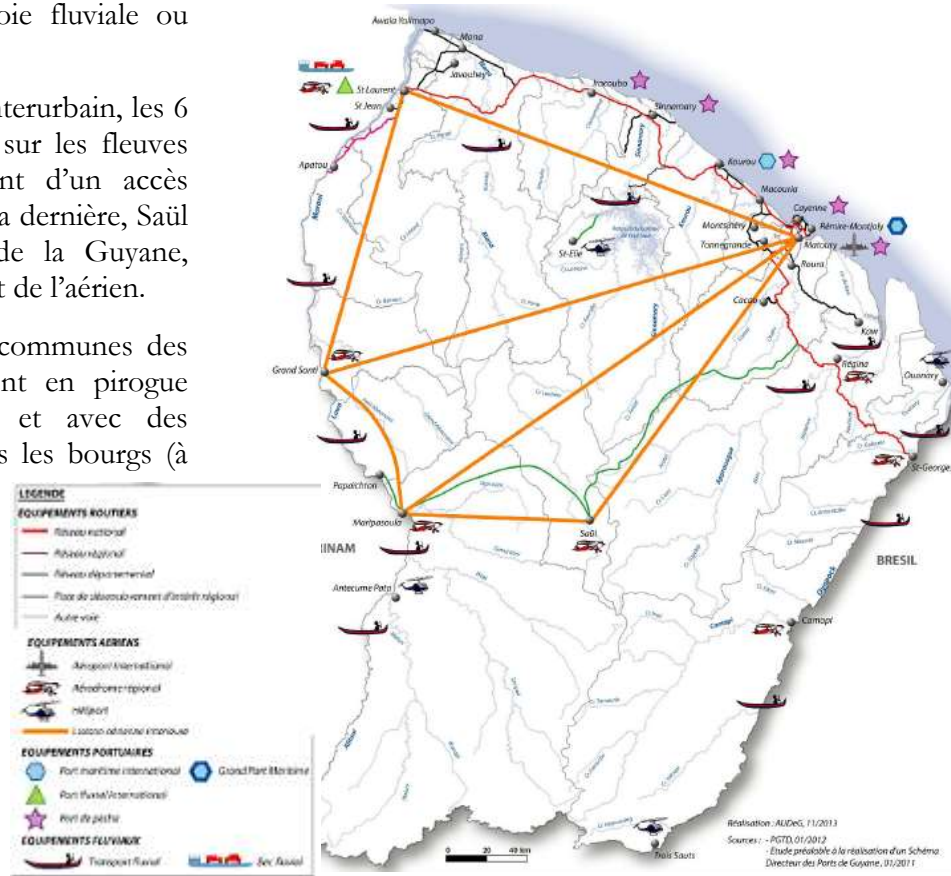
2.1. Les communes de l'intérieur

Comme évoqué plus haut, les 7 communes du sud de la Guyane (sur 22) sont accessibles uniquement par voie fluviale ou aérienne.

Pour le transport interurbain, les 6 communes situées sur les fleuves frontaliers disposent d'un accès fluvial et aérien et la dernière, Saül située au centre de la Guyane, dépend uniquement de l'aérien.

Les habitants des communes des fleuves se déplacent en pirogue entre les villages et avec des moyens variés dans les bourgs (à pied, vélo, quad, voiture, ...)

La collectivité territoriale finance le transport scolaire de plusieurs milliers d'élèves en pirogue et subventionne le transport aérien.



Les connexions entre les modes de transport intercommunaux (pirogue et aérien) et les autres modes une fois arrivés (transports en commun, ...) ne sont pas correctement organisés, participant à l'enclavement. Ainsi, de par ses coûts, l'absence de solution individuelle et une multimodalité à organiser, la mobilité entre l'intérieur et le littoral peut être considérée comme particulièrement contrainte.

2.2. Les communes du littoral

Sur l'ensemble du territoire, 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. Le taux de possession et l'usage des 2 roues motorisés et des pirogues n'est pas précisément connu.

L'enquête INSEE montre aussi que 5 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à bicyclette, plaçant la Guyane en seconde position derrière le Bas-Rhin (INSEE 2015).

L'association Ancre a réalisé une enquête auprès des publics précaires et note :

- 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) ; ce système de transport en commun est peu efficace, induisant une forte dépendance à l'automobile.

- Une absence de transports en commun sur les 2 autres pôles urbains, Kourou et St Laurent du Maroni.
- Ainsi 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 fonctionnent tous les jours s'arrêtent à 19h, alors que les étudiants terminent leurs cours à 20h (une ligne a été créée à 20h entre l'université et Macouria).
- 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 (peu de voies vertes).
- La pratique de la marche (second mode de déplacement), du scooter et du vélo par une partie assez importante de la population guyanaise pour les déplacements de proximité.

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

Les réseaux pour les mobilités alternatives à la voiture sont insuffisants :

- peu de pistes cyclables et de nombreuses coupures (points noirs difficiles à passer comme un rond point, une section non aménagée, etc),
- peu de trottoirs dans les quartiers,
- une offre de mobilité partagée informelle mais peu organisée et non contrôlée (débrouillardise, voire emploi caché).

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 transrégionale peut aussi être considérée comme contrainte.

Ainsi, si l'offre de mobilité est pour partie originale, mais aussi limitée, elle ne répond pas totalement aux attentes des usagers et à leur capacité économique, La mobilité est donc contrainte pour une grande partie de la population.

3. Particularités de la mobilité

3.1. Un profil singulier des usages énergétiques

La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015 (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.

L'observatoire régional de l'énergie et du carbone a produit en 2017 le bilan énergétique de la Guyane pour 2015. Le transport représente 62 % des consommations du territoire.

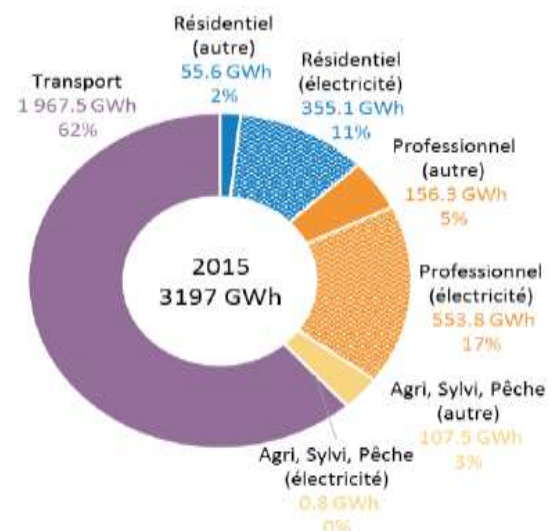


Figure 24: répartition par secteur de la consommation d'énergie finale en 2015

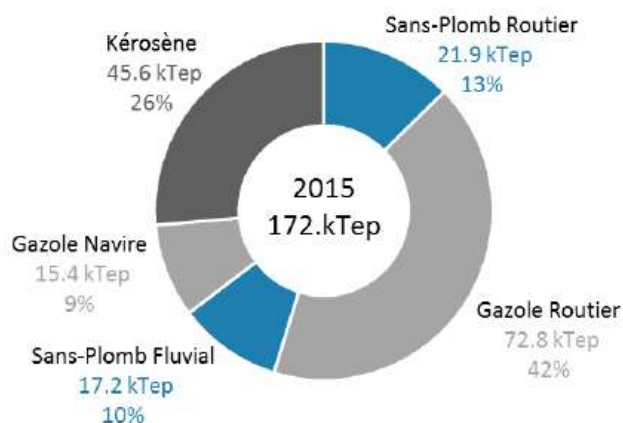


Figure 25: répartition des utilisations pour le secteur des transports en 2015

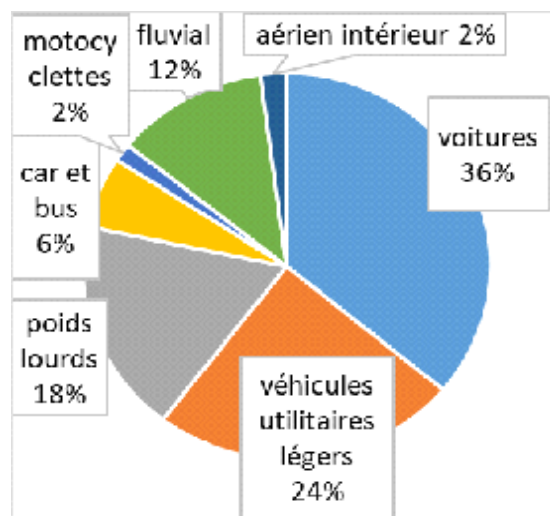
Ces consommations se répartissent comme suit :

- les transports internationaux aériens et maritimes (kérosène et gazole navire) à hauteur d'un tiers environ (c'est-à-dire que les transports internes à la Guyane représentent les deux tiers des consommations d'énergie liées au transport) ;
- le routier (majoritaire sur le littoral) pour 55% ;
- le transport fluvial (principalement intérieur) pour 10%.

On notera du fait de sa très faible efficacité énergétique (environ 40 l/ pour 100 km par tonne transportée), la consommation énergétique fluviale (sans plomb fluvial) principalement liée au fret sur le Maroni, dépasse celle du fret maritime (gazole navire) de l'ensemble des marchandises importées de la métropole à Cayenne, pour une part transportée pourtant faible.

L'ADEME et la Région ont mené en 2011 une étude sur les usages du carburant internes à la Guyane (hors international) pour l'année 2009, qui apporte quelques précisions :

- Le kérosène utilisé par les vols intérieurs représente une faible part du kérosène total (1/10^{ème} environ).
- On peut en estimer qu'environ 40% de la consommation locale est liée au transport des personnes (majorité des voitures, cars, motobylettes, 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.



Transport intra-Guyane : Répartition des consommations de carburants 2009

- 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.

On notera un fort usage des 2 roues à moteur (2 % de la consommation).

3.2. Une mobilité contrainte pour les précaires

L'association de socio-professionnels ANCRAGE visant à faciliter l'insertion, a réalisé en 2017 une étude sur la précarité liée à la mobilité pour le compte de la CACL, dont certaines données ont déjà été citées plus haut. 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.
- L'accès au numérique, et donc à l'information sur les solutions existantes, est limité pour les publics précaires, avec souvent des barrières linguistiques, ce qui motive Ancrage à réaliser une plate-forme de mobilité dédiée à ces publics.

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 :

- L'INSEE et l'Observatoire de l'Énergie 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 dans cette précarité, et dans la possibilité d'en sortir (accès à l'emploi).
- 27 % des habitants tirent leurs revenus uniquement des prestations sociales (ce qui consolide la donnée INSEE de 42 % de ménages sans voiture).
- 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.

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 des assises de l'Outre-Mer 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, ...).

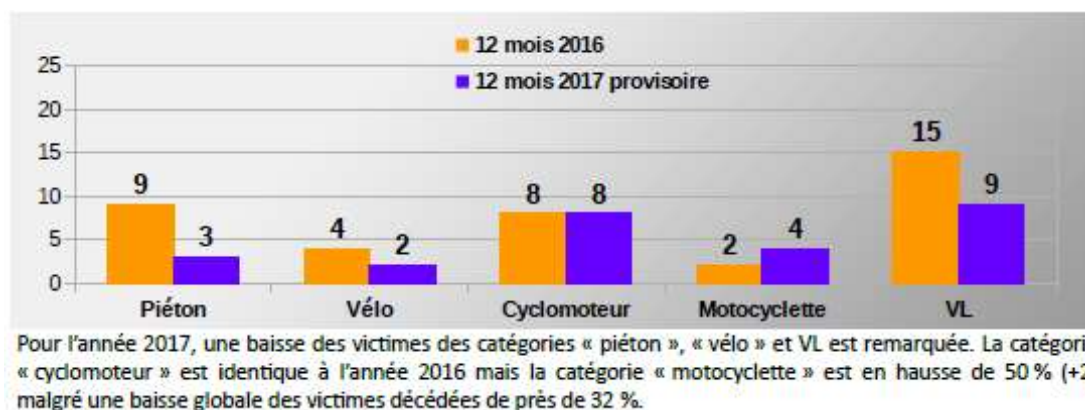
- Ainsi, il est fréquent de rencontrer des scooters chargés de 2 ou 3 personnes, dont souvent des enfants, sans sécurité. Il n'existe pas d'aménagements particuliers pour les scooters, qui emploient soit les voies cyclables (qui leur sont pourtant interdites), soit la chaussée où ils peuvent être en danger dans le flot de voitures.
- 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.

Le géographe Piantoni souligne que l'absence de solutions de mobilité contribue fortement à la ghettoïsation des quartiers populaires qu'il a étudiés.

On notera aussi dans la plupart des cas une absence de prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les aménagements urbains et les offres de mobilité.

3.3. Une sécurité des transports à améliorer pour les publics fragiles

La violence routière et l'incivisme sont marqués en Guyane. Le bilan provisoire 2017 de l'observatoire départemental de la sécurité routière montre :



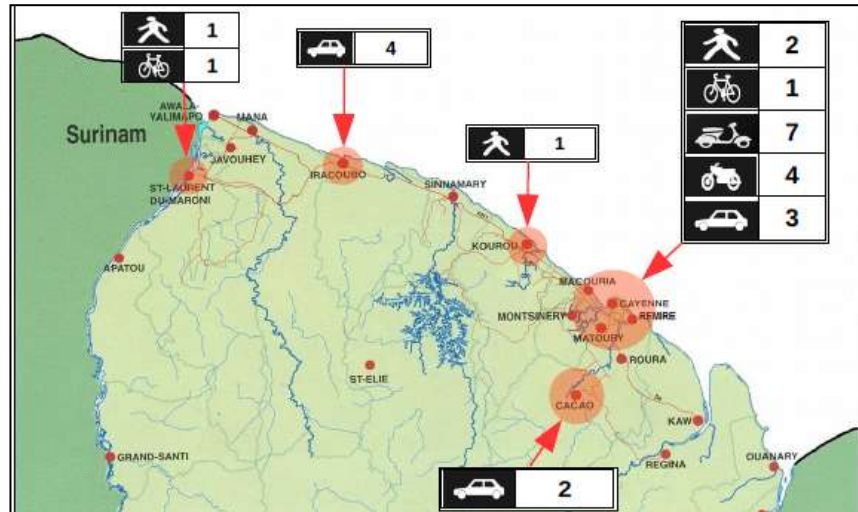
Pour mieux le comprendre, nous avons croisé avec celui de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière :

	Guyane 2017		National 2017		Rapport Guyane/national
	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

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.

Sur les 26 victimes tuées en 2017, 17 font partie de la population la plus vulnérable de la route, soit 65 %, contre, 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, mais les 3/4 des emplois. On notera que sur 22 tués en agglomération, 19 étaient des publics fragiles (piétons, 2 roues motorisées ou non), les conducteurs voitures étant plus victimes sur les routes (6 des 9 cas).



Les explications de ces écarts peuvent être multiples : incivilités plus fréquentes, comportements à risque des 2 roues, manque d'aménagement des voiries en particulier pour les piétons et les 2 roues (non motorisées et motorisées), 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 et le transport aérien.

3.4. Une intermodalité au tout début de la réflexion

La connexion entre mode de transports est peu organisée en Guyane, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Pour le fret, les produits arrivent principalement par conteneur au port de Dégrad des Cannes, près de Cayenne. Ces conteneurs sont le plus souvent directement transportés et livrés aux centrales d'achat, aux commerces importants et aux entreprises. La ville de Cayenne ayant interdit le dépôt de conteneurs sur sa chaussée, les livraisons sont effectuées par camions vers les petits commerces. Une plate-forme de dépôt est en projet. 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 locaux et les matériaux de construction.

Pour le transport de personnes, l'intermodalité entre les transports en commun et les autres modes n'est pas organisée : des trottoirs en centre-ville, mais parfois absence de trottoir dans les quartiers desservis par bus, absence de voie cyclable permettant de rejoindre une ligne de bus et absence de parking vélo sécurisé, absence de parking voiture au niveau des terminus ou des nœuds importants de bus. Il n'est pas encore organisé de lieu de rencontre pour le co-voiturage qui se développe à travers plusieurs plateformes (connectés à une ligne de bus, avec parking sécurisé pour les vélos et les voitures, ...)

Comme évoqué plus haut, pour les communes de l'intérieur accessibles par avion ou pirogue, ces modes de transport sont peu connectés aux transports en commun (desserte de l'aéroport « à la demande », 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.

Dans les communes fluviales, le déchargement du fret se fait à la main. Le transport de matériels d'un certain poids est difficile, voire impossible par absence d'engins de levage. Des cales de transfert pour les marchandises et les personnes sont à l'étude.

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

Depuis quelques années de nombreuses démarches autour de la mobilité ont été mise 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 fluviomaritime 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.

SECONDE PARTIE : PRINCIPAUX ENJEUX ET SOLUTIONS

5. Les enjeux d'une meilleure mobilité en Guyane

5.1. Réduire l'empreinte environnementale

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 : baisse des consommations des véhicules, développement des transports en commun, modes actifs, co-voiturage, autopartage...

Par rapport à la métropole, la Guyane accumule beaucoup de retards : le réseau de bus qui ne desservait historiquement que Cayenne s'étend progressivement aux autres commune 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 les modes dits « actifs » ou « doux », c'est-à-dire le déplacement de piétons (trottoirs) et de vélos (pistes cyclables). Il existe de nombreuses « coupures » (interruption de la voie sécurisée) sur ces voies. Ainsi les agglomérations, en particulier l'île de Cayenne, ne sont pas maillées de voies 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 : elles sont souvent mal entretenues, dégradées par l'enfouissement de réseaux divers, 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 réorganiser son réseau de transport autour de :

- deux axes de transport en commun en site propre, doublées de voies cyclables et piétonnes,
- deux lignes de transport fluviomaritime entre Macouria / Montsinéry-Tonnegrande / Cayenne et Roura / Rémire-Montjoly.

Tout cela doit être maillé avec les différentes offres de mobilité : piéton, 2 roues, co-voiturage, autopartage, transport à la demande, ... Le développement et l'accès au numérique constituent un enjeu fort, afin de donner l'information et permettre l'intermodalité.

Cela ne doit pas faire oublier l'enjeu de baisse des consommations des véhicules à moteur, tendance déjà en œuvre grâce à l'étiquette énergie et le système de bonus/malus et qui peut être amplifiée : la consommation de carburants routiers de la Guyane n'augmente quasiment pas entre 2012 et 2015, alors que le parc motorisé et les km parcourus ont cru.

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 33 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 pour les biocombustibles (biomasse), en cours de négociation. Il n'est pas certain que cet amendement s'étende aux biocarburants.

En se limitant aux technologies matures et certaines en Guyane, le seul vecteur énergétique alternatif mobilisable aujourd'hui est l'électricité stockée dans des batteries, électricité qui devrait pouvoir être produite en quasi-totalité par des énergies renouvelables du fait des gisements dont dispose la Guyane. Cela suppose une conversion d'une partie du parc de véhicules légers à l'électrique, 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, ...)

Le vecteur hydrogène, moins mature mais proche de l'être, pourrait dans un second temps venir compléter l'offre de motorisation électrique, en particulier alimenter les véhicules lourds (bus, camions, engins de chantier, ...) ou prolonger l'autonomie des véhicules électriques. Cette hydrogène serait produite par électrolyse de l'eau et représente donc, comme les batteries, une solution de mobilité électrique. Elle pourrait aussi toucher le transport spatial.

L'utilisation du biogaz (par exemple pour alimenter des bus) peut être limitée du fait de gisements faibles et de l'absence de réseau de gaz. Le transport spatial s'y intéresse pour sa production d'hydrogène. On notera que la chimie moderne permet de convertir le biogaz en hydrogène, ou à l'inverse de faire réagir de l'hydrogène et du CO₂ pour produire du méthane. Le choix du vecteur le plus approprié reste à étudier.

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 concernerait principalement la mobilité. 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.

5.2. Réduire les fractures territoriales et sociales

La Guyane doit faire face à un double enjeu de mobilité intra- et inter-urbain.

- 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), intégrant une approche de transport urbain et de péri-urbain.
- Le déplacement interurbain avec une difficulté particulière entre l'intérieur et le littoral.

Améliorer le déplacement au sein en en périphérie des agglomérations suppose :

- De construire une offre de transport en commun de grande qualité, afin de proposer une alternative à la voiture et au scooter.
- De favoriser les mobilités actives (douces).
- De penser et d'intégrer dans l'aménagement urbain le déplacement des 2 roues motorisés.

- De repenser les villes pour permettre à ces différentes mobilités de se compléter harmonieusement, en garantissant la facilité d'accès et la sécurité pour tous ces modes.
- De développer les modes alternatifs (co-voiturage, autopartage, transport à la demande).
- De favoriser la multimodalité.

Améliorer le déplacement interurbain suppose :

- De construire une offre de transport en commun de grande qualité, en traitant les besoins de déplacements pendulaires et en cohérence et complémentarité avec les offres de mobilité urbaines, afin de proposer une alternative à la voiture
- De développer les modes alternatifs (co-voiturage, autopartage, transport à la demande).
- D'optimiser le transport des marchandises.

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.

Enfin, toutes les offres de mobilité à venir indiquées ci-dessus devront prendre en compte les publics à mobilité réduite (handicap, personnes, âgées, familles avec enfants en bas âge, ...).

5.3. Réduire les accidents et les risques

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. Ainsi la revue « Que Choisir » alerte dans son numéro de mai 2018 : *« indépendamment du comportement des usagers, la présence d'une voie de circulation dédiée aux vélos est un facteur de sécurité prépondérant. »*

De l'avis des participants aux Comité Technique des assises de l'Outre-mer, malgré le manque de voies dédiées, les villes de Kourou et St Laurent du Maroni semblent relativement cyclables du fait de la largeur des voies. Néanmoins, les accidents en 2017 n'ont tué que des piétons et cyclistes sur ces communes.

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, tous sur l'île de Cayenne), de trouver aussi des solutions pour ces usagers qui empruntent normalement les mêmes voies que les voitures.

Ainsi, l'adaptation des voiries et la limitation de la vitesse en zone urbaine telles que proposées dans les Assises de la Mobilité pourraient permettre une circulation plus équilibrée des voitures et des 2 roues motorisés ou non et de réduire la gravité et le nombre des accidents.

Il est à espérer que le développement des transports en commun puisse aussi limiter le recours au scooter, recours souvent contraint pour les familles les plus précaires.

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. Des propositions inspirées des assises de la mobilité mais adaptées au territoire

Ces propositions sont issues du travail réalisé dans le cadre des assises de l'outre-mer et des assises de la mobilité, par le Comité Technique qui s'est réuni en Guyane en février et mars 2018. Il a été proposé une relecture des assises de la mobilité nationale afin de les adapter aux réalités et aux retards du territoire.

Elles visent à favoriser la mise en œuvre de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, innovantes sur le plan technique, sociétal ou organisationnel et répondant au besoin local de la Guyane.

Chaque proposition ci-dessous contribue à rendre la mobilité « plus sûre », « plus propre » et « plus solidaire ».

Alerte : intégrer l'accès aux personnes à mobilité réduite dans toutes les propositions

Proposition 1 : Développer et optimiser les transports en commun, le co-voiturage, le transport à la demande, ...

Le développement et la modernisation des transports en commun doit répondre aux besoins de mobilité du quotidien (emploi, scolaire, santé, formation, commerce, culture). Il doit intégrer des connexions avec d'autres modes de mobilité, afin de drainer les usagers vers les réseaux de transport en communs. L'enjeu est de réduire les consommations d'énergie, par le transfert d'usagers des voitures et 2 roues motorisées vers les bus, d'améliorer la sécurité et de réduire les investissements sans fin liés à l'augmentation du trafic automobiles.

- Développer dans l'agglomérations de l'île de Cayenne des lignes de Transport en Commun en Site Propre, à même de rendre les bus plus attractifs que la voiture et optimiser l'offre de transport en commun autour de ces lignes.
- Fiabiliser le respect des horaires et des rotations et fournir une information de qualité aux usagers par la géolocalisation (déjà en œuvre avec succès sur la ligne 7 de la CACL).
- Créer des infrastructures pour les transports en commun : notamment des arrêts et places de retournement si nécessaire afin de sécuriser et fluidifier le trafic des bus
- Recréer dans l'agglomération de St Laurent du Maroni une offre de transport en commun.
- Améliorer l'image des transports en commun auprès des décideurs et des usagers et lutter contre l'incivilité et l'insécurité (dans les bus et aux arrêts).
- Améliorer le maillage urbain et la connexion interurbain – urbain.
- Etendre les horaires pour la prise en compte des travailleurs et des étudiants, des activités sportives et culturelles, ... (soir, week-end).
- Créer un pôle d'échange destinés à traiter les mouvements pendulaires :
 - o Cayenne – Macouria – Kourou (maillage entre les compétences en urbain de la CACL et en interurbain de la CTG, avec une billettique adaptée).
 - o Apatou – St Laurent et Mana – St Laurent (transport interurbain à adapter)

- Mettre en œuvre les projets de navette fluvio-maritime en complément des offres de transports en commun et créer des parkings de transfert afin de desservir les communes périphériques.
- Développer une tarification sociale du transport urbain et péri-urbain et utiliser le chèque « précarité énergétique » pour l'achat de cartes de transport.
- Développer des solutions pour le péri-urbain : réseaux de mini-bus, co-voiturage, transport à la demande, ...
- Bien distinguer co-voiturage et transport à la demande et sortir de l'informel le transport à la demande : essayer des solutions organisées en chantier d'insertion, apporter un soutien financier ou des réductions de charge pour contrer l'économie informelle, ...
- Développer le transport à la demande pour les publics à mobilité réduite.
- Favoriser et aménager l'intermodalité par :
 - o des accès piéton et vélo et des parkings vélo et voiture aux terminus et principaux nœuds du réseau de bus,
 - o des aires de co-voiturage en connexion avec les autres réseaux (bus, vélo, ...).
 - o l'interconnexion des réseaux urbains, péri-urbains et interurbains
- Améliorer la qualité et la diffusion de l'information (qualité et lisibilité des sites Internet, mise à jour régulière, information en temps réel des problèmes par les réseaux sociaux, SMS, géolocalisation des bus, ...).
- Développer des plateformes de mobilité pour les précaires et faciliter l'accès au numérique.
- Améliorer la collecte du versement transport et trouver de nouvelles sources de financements pour le fonctionnement des réseaux.
- Les rapporteurs des assises de la mobilité proposent de recourir à un 4^{ème} appel à projet « transport collectif et mobilité durable ». Du fait du niveau de développement différent, réaliser un appel à projet pour l'outre-mer, voire par territoire.

Propositions 2 : Développer les modes actifs et sécuriser les mobilités exposées

Les piétons et les 2 roues sont les plus exposés. Au-delà de l'incivisme et le comportement des usagers, comme le rappelle « Que Choisir », la sécurité est principalement offerte par des voies de circulation dédiées.

- Créer des grands axes cyclables dans l'agglomération de la CACL, sur Kourou et St Laurent du Maroni. Imposer dans le SAR, les SCOT et PLU des cheminements vélo et piétons. Appliquer la loi qui impose lors de tout investissement routier de prévoir des circulations vélo et piétonnes.
- Mettre en place un « fond vélo et piéton » pour l'outre-mer et orienter ou conditionner les fonds nationaux et européens destinés à la voirie à la création et l'amélioration de voies pour les modes actifs.
- Mettre en place un plan de résorption des « coupures » urbaines sur les réseaux vélo et piétons.

- Identifier au plus vite les tronçons accidentogènes et les traiter.
- Prendre en compte les scooters dans la circulation. Identifier et qualifier l'usage des 2 roues motorisés en Guyane et rechercher puis mettre en œuvre les solutions pour améliorer la sécurité des usagers. Par exemple, il est possible de s'inspirer de l'expérience de pays émergents, comme le Maroc, qui a créé des voies dédiées aux 2 roues à moteur.
- Favoriser l'achat de vélo à assistance électrique, qui permettent d'élargir le public touché et d'augmenter la longueur des trajets praticables en vélo par une prime renforcée (maintien de la prime de 200 € augmentée du surcoût constaté en Guyane, de l'ordre de 300 €).
- Développer les solutions de location de vélo et de VAE à bas coût, la formation des usagers à la conduite des 2 roues et essaimer des garages à vélo solidaires à l'image de Ranjé to bicilet.
- Développer les trottoirs, en particulier en connexion avec les autres modes de transport (transports en commun, ramassage scolaire, ...)
- Imposer dans les PLU la création de locaux à vélo dans l'habitat collectif.

Propositions 3 : Penser la ville pour permettre une circulation équilibrée et sécurisée des différents usagers.

La ville a avant tout été pensée pour les voitures. Or les enjeux énergétiques, sociaux et de sécurité imposent de la repenser pour permettre le partage de la voirie entre les différents usagers, en particulier les publics à mobilité réduite ou fragiles.

- Rendre la ville « marchable et cyclable » par des aménagements privilégiant et sécurisant les modes actifs, connectés aux solutions de transport en commun, co-voiturage, etc.
- Favoriser l'aménagement de zones piétonnes en centre-ville, de circulation apaisée autour des équipements publics, en particulier les établissements scolaires et des zones de rencontre dans les lotissements et nouveaux quartiers.
- Développer des parkings périphériques.
- Aménager les voiries, les transports en communs et les trottoirs pour permettre la circulation des personnes à mobilité réduite : handicapés, personnes âgées, parents avec enfants en bas âge, ... (schéma d'accessibilité en cours à la CACL).
- Développer et imposer aux abords des lieux publics et des commerces des lieux de stationnement des 2 roues non motorisés et motorisés.
- Etendre les zones de vitesse limitée à 30 km/h afin de réduire la gravité et le risque d'accident exposant les publics fragiles. Adapter la vitesse à l'accidentologie et aménager les tronçons concernés.
- Développer ombrages et végétalisation.
- Renforcer les contrôles de pollution des véhicules en ville.

Propositions 4 : Réduire les consommations du parc de véhicules

Dans le cadre de l'amélioration continue du parc roulant et de ses utilisateurs, on rappelle ici pour mémoire l'objectif du gouvernement des 2 l/100 km pour les véhicules neufs en 2030.

- Mettre en place puis généraliser une pratique de conduite apaisée permettant à la fois de diminuer le nombre d'accidents et la consommation (10%)
- Pousser à un dimensionnement du véhicule en adéquation avec son utilisation (en moyenne 1,1 personne par véhicule actuellement) : taille, typologie du véhicule (2, 3 ou 4 roues), motorisation adaptée (puissance, bridage, hybride, ...), complément par location de courte durée si besoin, ...

Propositions 5 : Fret

Le transport de marchandises est le premier poste de consommation d'énergie mais reste mal connu.

- Mettre en place les chartes de type objectif CO2 (pour mémoire on peut atteindre : 5% d'économie de carburant en bridant la vitesse maximale d'un véhicule à 80km/h, 10% en formant les conducteurs à l'éco-conduite, 15% en usage urbain en utilisant un véhicule hybride par exemple)
- Optimiser les transports : taux de chargement, distance parcourue, moyens de transport...
- Remettre en place du transport de marchandise maritime par cabotage
- Organiser des plateformes logistiques : zones de déchargement et transfert.
- Etudier la logistique, le dimensionnement, les usages et les consommations du transport de marchandises afin d'identifier les gisements d'économie et les possibilité d'évolution de la motorisation.
- Passer à une motorisation électrique les véhicules de petite capacité réalisant des tournées urbaines et préparer le changement progressif de motorisation des autres (hydrogène, ...).

Propositions 6 : développer et s'appuyer sur l'usage du numérique

Le numérique est un outil au service de l'évolution de la mobilité, de la fluidité des solutions offertes et de l'information des usagers. Ce peut-être aussi un outil permettant d'éviter des déplacements. Du fait de ses coûts élevés, l'accès au numérique est aussi une source de fracture sociale et territoriale en Guyane qui doit être réduite si l'on veut intégrer les plus précaires.

- Développer les plateformes de co-voiturage et des lieux de chargements, avec stationnements sécurisés (vélo, ...).
- Mettre en place des plateformes de co-voiturage sécurisées pour les déplacements des jeunes (scolaires, activités sportives et culturelles), gérées par les établissements scolaires, les fédérations sportives (projet ORA) et les organismes culturels.
- Développer, officialiser et encadrer les services de mobilité à la demande afin de lutter contre l'informel et proposer une offre de qualité.
- Développer les visio-conférences afin d'éviter des déplacements tant intérieurs aux territoire qu'extérieurs.

- Favoriser l'accès au numérique des plus précaires (plateformes de la mobilité, applications pour smartphones, cyber carbets, ...) et traiter les barrières de la langue, de la compréhension, de la culture (par exemple, médiateurs dans les cyber carbets, renseignements multilingues par téléphone).

Proposition 7 : Nouveaux vecteurs énergétiques (motorisation électrique, hydrogène, etc)

La loi de transition énergétique demande que toute la mobilité soit convertie aux énergies renouvelables. Cela suppose de revoir les vecteurs énergétiques, tout en maîtrisant certaines incertitudes (directive européenne empêche la plantation de biocarburants, maturité des filières, ...). Aujourd'hui l'électricité serait le seul vecteur utilisable (batteries, hydrogène). De façon à ne pas perturber le réseau électrique, sans pour autant freiner le développement des véhicules électriques, la recharge des batteries le soir est à éviter au possible et la recharge de jour, profitant de la production photovoltaïque, est à privilégier.

- Favoriser l'achat de véhicules électriques (adaptation du système de bonus-malus, primes renforcées, ...).
- Identifier et promouvoir les 2 roues motorisés électriques, accompagner leur diffusion (aides, location, ...), leurs usagers étant souvent des publics précaires.
- Favoriser la recharge de jour par le développement d'un réseau de bornes adaptée à cette demande et pilotables par EDF pour limiter les impacts sur le réseau électrique. Limiter la recharge de soir. Equilibrer les offres de recharge lente et rapide selon les besoins du territoire.
- Créer un fond de déploiement des bornes de recharge (pilotables) de véhicules électriques outre-mer en zone publique comme privée, par exemple sur la base de certificats d'économie d'énergie
- Développer un réseau de bornes de recharge et de places dédiées sur des lieux publics (étude DEAL et PDU de la CACL en cours), mais aussi privés : commerces, stationnements en ville, parking d'immeubles, lieux de travail, grands axes, ... qui pourraient être gratuites dans un premier temps (en journée par exemple).
- Equiper au moins une des places réservées aux personnes à mobilité réduite de chaque commerce d'une borne de recharge.
- Adapter la fiscalité au besoin (par exemple la recharge sur son lieu de travail peut être considérée comme un avantage en nature).
- Convertir les flottes captives des services publics au véhicule électrique en mettant en œuvre la directive nationale (50 % des renouvellements doivent être propres), accompagnée d'une recharge solaire directe ou de jour sur le réseau et pilotables.
- Etudier l'alimentation électrique et la recharge solaire du projet de navette fluvio-maritime de la CACL.
- Produire l'électricité supplémentaire par des énergies renouvelables, en particulier solaire et favoriser la recharge directe par autoconsommation de la production.
- Expérimenter des solutions de « véhicules connectés au réseau », dont la batterie pourra être mobilisée partiellement par le gestionnaire de réseau.

- Etudier le vecteur hydrogène afin de produire un « plan hydrogène » pour la Guyane.
- Identifier quels réseaux énergétiques utiliser pour les nouvelles mobilités décarbonnées.
- Expérimenter les solutions hydrogène sur le territoire.

Proposition 8 : Gouvernance

En Guyane seules 2 collectivités sont Autorités Organisatrices de la Mobilité : la CTG pour le transport interurbain et la CACL pour le transport sur son agglomération. L'organisation du transport scolaire est de la responsabilité des 2 AOM. Les autres communes ont en charge l'organisation de la mobilité sur leur territoire, sans être AOM.

L'objectif est d'améliorer la gouvernance afin de répondre aux mieux aux enjeux de la mobilité et de garantir les bonnes connexions entre les différentes échelles et les différents modes.

- Mettre en place un conseil de la mobilité qui rassemblerait les aménageurs en charge de la mobilité : les 2 AOM, l'Etat et les communes.
- Mettre en place une ingénierie publique de la mobilité partagée entre les différents acteurs et développer une ingénierie privée.
- Ouvrir la compétence de transport urbain à la CTG en cas de carence d'une collectivité, (de fait, cela se reporte pour partie sur le transport scolaire et l'interurbain, compétence de la CTG.) La CTG serait ainsi l'AOM compétente sur la région entière en matière de transport à la demande pour les zones rurales et les communes isolées, quand l'initiative communale fait défaut.
- Les rapporteurs des assises de la mobilité proposent pour plusieurs types d'aménagements de recourir à des appels à projets dédiés. Du fait du niveau de développement différent, il sera indispensable de réaliser des appels à projets spécifiques pour l'outre-mer, voire par territoire.
- Le mécanisme des certificats d'économie d'énergie peut être mobilisé pour développer les infrastructures permettant une réduction des gaz à effet de serre, tout comme le TURPE pour le pilotage des bornes de recharge.
- Du fait du retard de déploiement, conserver des systèmes d'aide mis en place en métropole il y a quelques années, en particulier pour la motorisation électrique (voitures et vélos) et les renforcer outre-mer pour compenser les surcoûts.
- Proposer un cadre et un système d'aide pour l'autoconsommation solaire visant la recharge de véhicules électriques.
- Veiller à la continuité des voies dédiées cyclables et piétonnes et de l'ensemble des solutions proposées, malgré les changements de compétence sur les voiries entre les collectivités (communes, CACL, CTG) et/ou l'Etat
- Veiller à respecter la loi qui impose pour toute création de voiries, la création de voies sécurisées pour les vélo et piétons.
- Préparer la formation des hommes liée à l'évolution des mobilités.
- Accompagner les populations dans ces changements (communication, relais d'information, de sensibilisation, ...).

- Lancer au plus vite une campagne de communication sur la sécurité routière adaptée au territoire.
- Mettre en œuvre un continuum pédagogique de sensibilisation et de formation des élèves de l'école au lycée à l'usage des modes actifs et aux 2 roues motorisées.
- La fiscalité des véhicules et de l'énergie est à étudier et adapter : c'est à la fois un levier du développement durable, mais aussi une source de revenus à préserver pour les collectivités. Le passage à une motorisation électrique doit donc être accompagné afin d'équilibrer les recettes des collectivités entre les différentes taxes, tout en favorisant cette mutation.
- Comme en métropole, égaliser les taxes sur le gazole et de l'essence.

7. Focus sur l'intérieur de la Guyane : le transport fluvial et aérien

7.1. Situation

L'enclavement énergétique des communes de l'intérieur, tant pour l'accès à l'électricité, aux produits pétroliers, qu'à la mobilité étant une particularité marquante de la Guyane, la PPE consacre un chapitre spécifique à l'intérieur de la Guyane. Le Comité Technique des assises de l'outre-mer avait lui aussi souhaité faire un focus transversal sur cette problématique.

On notera que la notion d'intérieur pour la mobilité couvre 7 communes non accessibles par voie terrestre (Grand Santi, Papaïchton et Maripasoula sur le Maroni, Ouanary et Camopi sur l'Oyapock, St Elie et Saül au centre de la Guyane). Il s'y ajoute pour l'électricité 2 communes, Régina et St Georges de l'Oyapock, desservies par la route mais pas par le réseau électrique. La commune d'Apatou, au sud de St Laurent a été récemment raccordée au réseau routier puis électrique.

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).

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 vaste (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 ou 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, très rapide, 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.

L'intermodalité n'est pas toujours au rendez-vous dans les liaisons littoral – intérieur. Les connexions des aéroports et des débarcadères aux transports en commun urbain sont limitées et il doit être souvent fait appel à du transport à la demande. Quand il est payant (taxi et/ou pirogue) cela peut doubler la facture. Cela concerne les habitants de l'intérieur se rendant sur le littoral, comme le contraire.

Cette contrainte financière 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 tout comme des déplacements en pirogue entre les villages alentours et le bourg.

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

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 :

- L'amélioration de la consommation spécifique du transport fluvial et de la navigabilité des fleuves.
- Le développement d'offres de transport en commun organisé, de « co-pirogage », ou visant à limiter le besoin de mobilité (échanges visio).

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

- La mobilité électrique dès qu'elle est possible
- La conversion des moteurs hors-bords aux biocarburants.

Il est aussi possible de repenser la desserte de ces communes. Ainsi :

- Les solutions routières présentent une capacité d'emport plus élevée et une consommation spécifique beaucoup plus faible.
- Dès lors, les solutions de mobilité électriques ou hydrogène terrestres proposées sur le littoral peuvent être déployées.
- Des solutions alternatives à la pirogue et à l'avion peuvent être étudiées.

A court terme, quelques enjeux d'amélioration restent :

- La sécurité du transport et de chargement/déchargement des personnes et des marchandises (produits dangereux, chaîne du froid, ...).
- L'intermodalité entre les mobilités utilisées pour relier les communes de l'intérieur et le littoral.
- L'extension des lignes de transport aérien intérieur aux communes non desservies.

7.3. Propositions

Pour le transport en pirogue :

- 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). Il est nécessaire de mettre en place des coopérations transfrontalières.
- L'aménagement des fleuves permettrait d'utiliser plus longtemps sur l'année des moteurs 4 temps, moins consommateurs et moins polluants (pas de COV), et d'utiliser des pirogues en aluminium, plus fragiles mais plus légères et mieux profilées, donc consommant moins, d'augmenter probablement les capacités transportées et d'améliorer la sécurité.
- L'amélioration du rendement des moteurs hors-bord et la recherche de nouvelles solutions de propulsion moins consommatrices (mais R&D pour la plupart hors de France)
- L'aménagement de cales et pontons permettant le chargement/déchargement des passagers mais aussi de fret lourd (matériaux et matériels).
- La qualité du transport en pirogue peut être améliorée par l'adaptation de celles-ci à leur usage (transport de carburant, produits frais, passagers, ...).
- La sécurité du transport par voie fluviale et aérienne doit être étudiée et intégrée aux statistiques départementales
- Au besoin imposer le port du gilet de sauvetage à tous les passagers.
- La mise en place de transport en commun par pirogue (cela existait il y a plus de 10 ans avec la « pirogue de la poste »).
- La mise en place d'un système de « co-pirogage » (outil Blabla pirogue de l'association Agapé) permettant de réduire les coûts et d'optimiser les déplacements.
- L'expérimentation puis la généralisation de mobilité électrique et solaire pour de courtes voire moyennes distances (projet de Kwala Faya de pirogue électro-solaire).
- Pour cela la mise en place de bornes de recharge sur les débarcadères.
- La recherche de solutions type biocarburants pour l'alimentation des moteurs hors-bord.

Pour le transport aérien :

- Ouvrir une ligne aérienne entre Cayenne et Camopi où une aérogare a été construite, éventuellement via St Georges où un campus collège-lycée va s'ouvrir (demande de l'Organisation des Nations Autochtones de Guyane aux assises de l'Outre-Mer).

Pour limiter le besoin de mobilité :

- Le développement d'une offre numérique sur l'intérieur afin d'organiser le co-pirogage, mais aussi conserver un lien en visio avec ses proches (enfants scolarisés sur le littoral), avec :
 - o débit, qualité et constance,

- des points d'accès (cyber carbets, ...),
- l'accompagnement des personnes (barrière technologique, de la langue, ...).
- La construction d'un Lycée à Maripasoula (programmé par la CTG).
- Pour le transport pendulaire entre Papaïchton et Maripasoula et le transport scolaire, la remise en état de la piste.

Pour la mobilité au sein des bourgs :

- Les bourgs du Maroni étant appelés à prendre de l'importance, les solutions évoquées pour la mobilité urbaine sur le littoral peuvent s'appliquer et s'adapter. Ainsi, Maripasoula souhaite développer des solutions de mobilité à la demande pour se rendre sur les plantations en périphérie des villes et ramener les produits agricoles. Avec la création du lycée à Maripasoula, un transport scolaire terrestre sera à mettre en place et l'utilisation du vélo à favoriser par des aménagements adaptés (voies sécurisées, mais aussi parking pour 2 roues sécurisé).
- Les bourgs du Maroni seront bientôt alimentés en électricité par énergies renouvelables et la mobilité électrique doit y être encouragée par des solutions adaptées (voitures, mules, 2 roues, ...).

Pour des solutions alternatives à la pirogue et à l'avion :

- Le schéma d'Aménagement Régional (SAR) prévoit la création de 2 pistes desservant le sud-ouest. L'une partant au sud depuis Cayenne jusqu'à Saül, reprenant la piste existante de Bélizon, 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 dans son plan d'investissement la remise en état de la piste Maripasoula – Papaïchton, nécessaire à l'ouverture du lycée.
- La consommation du transport terrestre est bien plus faible que le transport fluvial, et il serait aussi possible d'appliquer les solutions de motorisation électrique ou hydrogène développées sur le littoral.
- Toutefois, la vitesse sur piste est limitée et ces déplacements nécessiteraient des véhicules adaptés donc coûteux et resteraient longs. Aussi, une étude globale de l'opportunité des solutions terrestre doit être menée au préalable : comparaison des services rendus par les différentes options de mobilité, coût global, impact environnemental et social.
- Certains acteurs évoquent de faire appel à un dirigeable pour le transport des marchandises et en particulier des matériels et matériaux lourds. Cette solution mériterait d'être étudiée.

Pour la gouvernance

- L'amélioration de l'intermodalité par une coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (CTG, CACL), l'Etat et les collectivités.
- L'accompagnement des évolutions de la mobilité souhaitées auprès des populations.