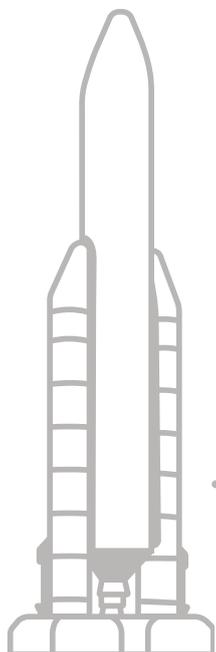


Des voiries et liaisons terrestres mieux aménagées





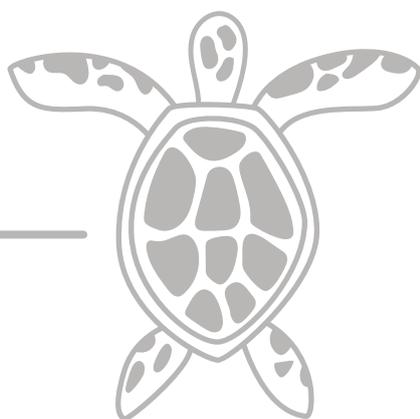
COMMISSION AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT 2018-2022

Président: Émile Saint-Jean

Vice-président: Olivier Alfred

Rapporteur: Rémi Girault

Membres: Marc Barrat, Emmanuel Bazin de
Jessey, Jean-Marc Bourette, Raymonde Capé,
Marie-Ange Chenière Jean-Baptiste,
Marie-Josée Cresson, Monique Elfort,
Thara Govindin, François Jeanne,
Stéphane Lambert, Jean-Luk Le West,
Didier Magnan, Pierre Perrot, Chantal Porrineau,
Claude Suzanon



COMMISSION AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, NUMÉRIQUE, CADRE DE VIE, PLANIFICATION ET PROSPECTIVE 2022-2024

Président: Olivier Alfred

Vice-président: Claude Suzanon

Rapporteur: Pierre Perrot

Membres: Marc Barrat, Emmanuel Bazin de
Jessey, Jean-Marc Bourette, Rosaline Camille
Sidibe, Raymonde Capé, Marie-Josée Cresson,
Benoît de Thoisy, Christian Dorvilma,
Monique Elfort, Rémi Girault, Thara Govindin,
Charlette Hovel, Stéphane Lambert, Didier
Magnan, Chantal Porrineau, Yannick Xavier



SOMMAIRE

Le mot de la présidente du CESECE Guyane, Ariane Fleurival	4
Avant-propos du président de la commission, Olivier Alfred	5

Contexte

L'aménagement du territoire en Guyane française	8
– Une géographie amazonienne	
– Démographie et croissance	
– Défis de l'aménagement du territoire	
L'aménagement du territoire en Guyane française : des opérateurs publics dédiés	9
– Rôle de l'Établissement public foncier et d'aménagement de Guyane (EPFAG)	
État des lieux des voiries et liaisons terrestres	11
– La Transguyanaise atlantique: les routes nationales relient le territoire d'est en ouest, du Brésil au Suriname	
Des défis pour assurer la libre circulation des personnes et des biens	14

Analyses

Analyse de l'état actuel du réseau routier : enjeux identifiés	18
Amélioration du réseau routier	20
– Un document central dans la planification des voiries en Guyane est le Plan global des transports et déplacements (PGTD)	
– Développement du réseau routier et sécurité des déplacements	
Le besoin de foncier : incontournable de la stratégie de transport	22
– Une collectivité outillée pour répondre aux besoins exponentiels : la Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane (CACL)	

Recommandations

Modernisation du réseau routier : une collaboration cruciale pour répondre à la croissance démographique	28
Simplification administrative : réduire les délais et protéger les points sensibles du réseau	28
Connectivité des régions éloignées : priorité pour la desserte des communes de l'intérieur	28
Durabilité du réseau : programme d'entretien préventif pour prévenir la détérioration	28
Promotion des transports en commun et mobilité douce dans les agglomérations	29
Densification du réseau et gestion des voies construites	29
Utilisation des études existantes et évaluations systématiques pour des projets réussis	29
Responsabilité des pouvoirs publics : un engagement essentiel pour l'amélioration du réseau routier	29



Ariane Fleurival
Présidente du CESECE Guyane

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE
DU CESECE GUYANE



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les enjeux environnementaux du développement territorial

Olivier Alfred, président de la commission « Aménagement du territoire, Numérique, Cadre de vie, Planification et Prospective » du CESECE Guyane, c'est autosaisi des réflexions sur l'aménagement et les enjeux environnementaux du développement territorial et ont manifesté leur intérêt sur cette question qui devient chaque jour une problématique contraignante dans notre quotidien.

Cette étude a été menée de la manière la plus large possible en abordant toutes questions pertinentes comme :

- ▶ le désenclavement afin de pouvoir mieux aménager le territoire de manière concertée et cohérente ;
- ▶ faciliter le développement des communes ;
- ▶ apporter des conditions acceptables de circulation des personnes et des biens ;
- ▶ créer du lien social entre les différentes communes du territoire.

Dans cette démarche d'auto-saisine, il était important de faire l'état des lieux sur la situation de nos routes nationales, territoriales, intercommunales.

Outre les problématiques liées à l'aménagement et à l'entretien du réseau routier de Guyane, les membres

de la commission ont noté le manque d'ambition de la part de l'État de contribuer fortement au désenclavement du territoire, laissant la collectivité territoriale de Guyane et les établissements publics de coopération intercommunale à porter ce vaste chantier.

Cette auto-saisine a permis aux membres de la commission de se rendre compte des difficultés que doivent surmonter les collectivités locales de Guyane, et aussi du travail qui reste à mener pour donner à ce territoire un réseau routier à la dimension méritée.

Fort de tout cela, des préconisations sont formulées permettant à toutes les parties concernées à savoir l'État, la Collectivité Territoriale de Guyane, les établissements publics de coopération intercommunale et les communes de prendre à bras-le-corps ce gros chantier. Ces préconisations sont inscrites au document « Des voiries et liaisons terrestres mieux aménagées ».



Olivier Alfred
Président de la Commission



Des besoins urgents

La Guyane est un territoire français en Amazonie. Ainsi, son aménagement territorial revêt une importance stratégique considérable en raison de sa biodiversité exceptionnelle, de son potentiel économique, d'une démographie en forte croissance et de sa position géopolitique en tant que frontière commune avec le Brésil et le Suriname.

Le présent rapport vise à présenter les analyses et recommandations relatives à la circulation par voie terrestre, en mettant notamment en lumière les éléments essentiels du cadre de référence, les échanges constructifs issus des auditions des parties prenantes de l'aménagement territorial aux niveaux technique et politique.

Il importe de rappeler que la Commission « Aménagement du territoire, Numérique, Cadre de Vie, Planification et Prospective » a initialement décidé de se pencher, conformément à ses compétences, sur le thème « Des voiries et liaisons terrestres mieux aménagées ». Au fil des échanges, il est devenu évident que ce thème pouvait être étroitement lié au Programme pluriannuel de l'énergie (PPE). Cette constatation a conduit à la mise en place de deux groupes de travail distincts :

1. Un groupe dédié à l'amélioration des voiries et des liaisons terrestres.
2. Un autre axé sur le Programme pluriannuel de l'énergie, notamment en ce qui concerne les sources d'énergie renouvelable.

Un consensus unanime parmi les conseillers a conduit à décider de se concentrer en premier lieu sur le volet du Programme pluriannuel de l'énergie, suivi de l'examen des questions relatives aux voiries et liaisons terrestres mieux aménagées. Il est à noter qu'une note de synthèse a déjà été élaborée, synthétisant les réflexions et recommandations concernant le PPE.

En ce qui concerne le volet relatif aux voiries et liaisons terrestres mieux aménagées, la Commission a eu l'occasion d'entendre les avis éclairants des personnalités suivantes :

- Juliette Guirado, directrice de l'AUDEG (8 octobre 2020 et 11 février 2021)
- Christelle Célestine, cadre à la CACL (15 avril 2021)
- Chester Léonce, 9^e vice-président de la CTG en charge de l'aménagement du territoire (27 janvier 2022)
- Zadkiel Saint-Orice, conseiller territorial en charge des infrastructures routières (27 janvier 2022)

La mise en lumière des enjeux, des opportunités et la formulation de recommandations pour une amélioration significative du maillage du territoire sont d'autant plus cruciales que les inégalités territoriales restent fortes. Avec plus du tiers des communes sans accès routier, mais sujettes à un essor démographique fort, le désenclavement et la mobilité constituent des besoins urgents pour assurer un développement économique équilibré et la cohésion sociale de l'ensemble du territoire.



01 Contexte



L'aménagement du territoire en Guyane française

– Une géographie amazonienne

La Guyane française, couvrant une superficie de près de 83846 km², est caractérisée par une topographie variée, allant des vastes plaines côtières aux montagnes de la chaîne des Tumuc-Humac au sud. Le territoire

abrite une biodiversité extraordinaire, avec une forêt équatoriale dense, des fleuves massifs comme le Maroni et une côte atlantique aux biotopes remarquables, propice à la pêche et au tourisme.

– Démographie et croissance

La croissance démographique est soutenue, principalement due à l'immigration, en particulier en provenance des pays voisins. La composition ethnique diversifiée de la population, comprenant des groupes autochtones et des communautés issues des cinq continents, favorise une vitalité culturelle notable. Néanmoins, cette dynamique démographique et culturelle nécessite une planification attentive de l'aménagement urbain et

social, tenant compte de la valorisation de la nature et des patrimoines immatériels (culture, savoir-faire, multilinguisme, etc.). La construction de voies de circulations et d'infrastructures adaptées à une réalité variée est aussi mise en exergue par des phénomènes d'occupation anarchique et de flux informels intérieurs et transfrontaliers.

– Défis de l'aménagement du territoire

Parmi les principaux défis de l'aménagement du territoire en Guyane française, on peut citer :

► **La préservation de la biodiversité :** en raison de sa richesse naturelle, la Guyane doit trouver un équilibre délicat entre le développement économique et la conservation de son environnement. Des parcs nationaux et des réserves naturelles ont été établis au cours des deux dernières décennies pour protéger la faune et la flore uniques de la région.

► **L'urbanisation croissante :** les centres urbains comme Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni connaissent une expansion rapide. Dans l'Ouest, les besoins en habitat et en voiries sont exponentiels, posant des problèmes de surcoût et de retard, compte tenu des capacités de l'offre parfois sous-dimensionnée et surtout principalement établie à Cayenne. En outre, le débat public pose la question du déploiement d'infrastructures urbaines modernes tout en préservant l'identité culturelle et architecturale de la région.

► **L'accessibilité et les infrastructures :** l'ensemble des plans et schémas de développement publiés depuis les années 1990 a posé l'urgence d'investir dans des

infrastructures de transport, notamment des routes et des aéroports, pour favoriser le développement économique et faciliter la mobilité des populations.

► **L'intégration régionale :** la Guyane partage des frontières fluviales avec le Brésil et le Suriname et vit une forte intégration des flux entre les deux rives. La coopération transfrontalière est cruciale pour aborder des questions telles que la sécurité, le commerce et l'environnement.

► **L'éducation et la formation :** pour répondre aux besoins en main-d'œuvre qualifiée et promouvoir le développement économique durable, le défi éducatif est complexe à relever à la fois sur le plan des infrastructures (un vaste programme de constructions scolaires a été lancé depuis les Accords de Guyane de 2017) et des formations (le décrochage scolaire est l'un des plus élevés des régions françaises).

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN GUYANE FRANÇAISE

Des opérateurs publics dédiés

L'Agence d'urbanisme et de développement de la Guyane (AUDeG), créée en 1978 en tant qu'association loi 1901, joue un rôle essentiel en tant qu'outil partenarial proposant une ingénierie mutualisée.

Avec plus de quarante années d'exercice, l'AUDeG est devenue une ressource incontournable, favorisant les échanges et contribuant à la prise de décisions pour ses membres et partenaires. Elle est largement sollicitée par les collectivités locales et l'État pour les accompagner dans la mise en œuvre et le suivi de leurs politiques publiques à différentes échelles territoriales, allant du niveau global au niveau des quartiers.

L'AUDeG se distingue par sa pluridisciplinarité, regroupant un éventail de compétences et de missions au sein d'une équipe relativement restreinte composée d'une dizaine de collaborateurs, mais fortement engagée.

Des contradictions notables en matière d'aménagement du territoire, en particulier en ce qui concerne l'harmonisation des plans locaux d'urbanisme (PLU) entre les collectivités locales limitrophes ont été relevés. Ces contradictions suscitent des préoccupations quant à la disponibilité du foncier, créant ainsi un déficit d'offre foncière et entravant l'accès des citoyens à des terrains à un prix équitable.

L'Agence d'urbanisme et de développement de la Guyane (AUDeG) reconnaît l'existence de ces

LE PROGRAMME DE TRAVAIL PARTENARIAL 2020-2022 DE L'AUDEG FIXE TROIS AXES

DÉFRICHER ET DÉCHIFFRER : une démarche prospective (observation, anticipation), permet de mieux comprendre les tendances et les défis qui se profilent à l'horizon, ce qui est essentiel pour orienter les politiques de développement.

PLANIFIER ET PROJETER : l'agence accompagne activement les projets de développement territorial et les transformations urbaines. Elle joue un rôle d'analyse et d'aide à la décision dans la planification et la mise en œuvre de ces projets

CAPITALISER ET DIFFUSER : sa mission de communication et de partage des connaissances et de bonnes pratiques permet de favoriser la collaboration, la coordination et l'acculturation entre les acteurs impliqués dans le développement de la région.

disparités, résultant des choix stratégiques effectués par les municipalités pour l'aménagement de leurs territoires communaux, tout en maintenant une position de neutralité institutionnelle.

– Rôle de l'Établissement public foncier et d'aménagement de Guyane (EPFAG)

Le Plan stratégique de développement (PSD) 2021-2026 de l'EPFA Guyane, adopté lors du conseil d'administration en octobre 2021, fixe les orientations pour les cinq prochaines années. Il s'inscrit dans le cadre de l'Opération d'intérêt national (OIN) et vise à renforcer la résilience urbaine, économique et agricole du territoire.

Le PSD englobe trois domaines d'intervention clés de l'EPFA Guyane :

1. Mission foncière (Plan pluriannuel d'intervention - PPI) : cette mission concerne la maîtrise foncière du transport en commun en site propre (TCSP) à Cayenne, la construction du nouveau pont du Larivot,

le doublement de la RN1, et la rénovation urbaine de Saint-Laurent-du-Maroni et Cayenne. Elle inclut également la régularisation foncière à Maripasoula dans l'intérieur de la Guyane.

2. Aménagement urbain (Plan stratégique opérationnel - PSO) : le PSO se concentre sur l'aménagement urbain, en particulier dans les secteurs de l'OIN Guyane. Des projets sont prévus à Montsinéry-Tonnegrande, Matoury, Cayenne, Macouria, Rémire-Montjoly, Kourou, Roura, Saint-Laurent-du-Maroni et Mana. Ces secteurs OIN représentent un potentiel de plus de 7000 logements (26000 habitants) et 1500 emplois dans le secteur de l'entreprise. L'ensemble des investissements

dans l'OIN est estimé à environ 1,8 milliard d'euros, créant plus de 2000 emplois par an pour les travaux d'aménagement et de construction. Cela contribue de manière significative au plan logement outre-mer pour la Guyane.

3. Mission agricole (Plan pluriannuel d'activités agricoles - PPA): cette mission est axée sur l'aménagement des secteurs agricoles de Yaoni (Roura/Cacao), Landau (Régina) et plusieurs périmètres à Iracoubo. L'objectif est d'accueillir environ une centaine d'agriculteurs sur environ 7000 hectares de terres. De plus, ces terres seront utilisées pour approvisionner des usines de biomasse grâce à la défriche agricole.

La commission chargée de l'aménagement du territoire a également examiné le rôle de l'Établissement public foncier et d'aménagement de Guyane (EPFAG). Il est

reproché à cet organisme de privilégier l'horizontalité dans la construction de logements plutôt que la verticalité.

Des interrogations subsistent quant à la capacité de l'EPFAG à répondre aux besoins du territoire en matière de logements, mais également en termes d'urbanisme et d'aménagement. L'ambiguïté découlant de la double mission de l'EPFAG, à savoir celle d'établissement public d'aménagement et d'établissement public foncier, peut engendrer des incohérences dans la planification territoriale, orientée, semble-t-il, vers la rentabilité économique plutôt que vers l'objectif initial de sa création.

L'Opération d'intérêt national (OIN) en Guyane est un projet majeur visant à aménager et développer certains secteurs du territoire. L'Établissement public foncier et d'aménagement (EPFA) de Guyane joue un rôle central dans la réalisation de ce projet. Parmi les projets prévus dans le cadre de l'OIN en Guyane :

1. Quartier de la Crique à Cayenne

L'aménagement du quartier de la Crique à Cayenne est l'un des projets majeurs de l'OIN. Il vise à revitaliser et à moderniser ce quartier en réaménageant les espaces publics, en construisant de nouveaux logements, en développant des équipements culturels et sportifs, et en favorisant le développement économique local.

2. ZAC de Mahury à Matoury

La création de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) de Mahury à Matoury est un autre projet important. Cette ZAC prévoit la construction de logements, de commerces, d'équipements publics, et la mise en place d'infrastructures de transport pour répondre aux besoins de la population.

3. Rénovation urbaine de Cayenne

L'OIN prévoit également des opérations de rénovation urbaine à Cayenne, notamment dans les quartiers prioritaires. Ces projets visent à améliorer les conditions de vie des habitants en réhabilitant les logements, en revitalisant les espaces publics, et en développant des équipements sociaux.

4. Aménagement du littoral de Cayenne et Kourou

L'aménagement du littoral de Cayenne et de Kourou est un projet ambitieux visant à valoriser les espaces côtiers. Il comprend la création de promenades, de zones de loisirs, et la préservation de la biodiversité tout en développant le tourisme côtier.

5. Pôle multimodal de Rémire-Montjoly

Un pôle multimodal est prévu à

Rémire-Montjoly pour améliorer les infrastructures de transport, notamment les liaisons avec Cayenne. Ce projet contribuera à faciliter la mobilité des habitants et le développement économique de la région.

6. Logements sociaux

L'OIN prévoit la construction de logements sociaux pour répondre aux besoins croissants de la population en matière de logement abordable. Ces projets visent à lutter contre la précarité énergétique et à favoriser l'inclusion sociale.

7. Infrastructures de santé et d'éducation

Des projets d'infrastructures de santé et d'éducation sont également inclus dans l'OIN pour améliorer l'accès aux services de santé et à l'éducation pour les habitants de Guyane.

État des lieux des voiries et liaisons terrestres

La Guyane présente une configuration géographique complexe en tant que territoire continental enclavé entre le Brésil et le Suriname. Elle dispose d'une façade maritime au nord, de frontières fluviales à l'ouest et à l'est, et d'une frontière au sud, qui suit la ligne de partage des eaux avec le bassin de l'Amazonie. Historiquement, la circulation des personnes et des biens était principalement assurée par voie fluviale, ce qui explique pourquoi la plupart des établissements humains sont implantés le long de rivières ou d'estuaires, donnant ainsi leur nom à de nombreuses communes.

L'évolution des infrastructures routières en Guyane a été un processus complexe, façonné par une combinaison de facteurs géographiques, économiques et réglementaires. Plusieurs jalons caractérisent le développement routier du territoire, à travers les réglementations qui les ont encadrés, les défis géotechniques rencontrés mais aussi les expériences passées de voies ferroviaires.

De fait, le réseau routier et les liaisons terrestres sont d'une importance cruciale pour le développement économique et social de la Guyane. L'armature des réseaux routiers se compose de plusieurs catégories, chacune relevant d'une entité gestionnaire spécifique :

Les routes nationales, relevant de la compétence de l'État, ne font pas l'objet d'une expansion significative de leur réseau. Certaines routes nationales ont été transférées au département de la Guyane en 2007, puis rétrocédées à la collectivité départementale. Ce transfert de compétence a eu un impact sur la gestion du réseau.

- Les routes départementales sont sous la responsabilité de la collectivité territoriale de Guyane, résultant de la fusion entre la région et le département.
- Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), tels que la CACL, la CCOG, la CCDS, et la CCEG, jouent également un rôle dans la gestion des voiries d'intérêt communautaire.
- Les communes ont la charge des voiries communales, tandis que certaines voies d'accès privées desservent des propriétés privées.
- Certaines voiries ne sont pas gérées de manière clairement définie, ce qui pose des problèmes de financement lorsqu'il s'agit de travaux de réfection ou d'entretien.

La boucle de désenclavement



Source: Collectif Apachi

Avant la Première Guerre mondiale, la Guyane disposait de routes rudimentaires adaptées aux besoins locaux. Les réglementations spécifiques au développement routier étaient inexistantes, et les routes étaient sujettes à des inondations en raison de la topographie plate et des fortes précipitations. Dans les années 1940, les

premières réglementations routières ont été introduites, tandis que l'exploitation minière a conduit à la construction de routes pour le transport des minéraux. La création de la base spatiale de Kourou dans les années 1960 a nécessité la construction de routes modernes pour faciliter l'accès à ce site stratégique.

– La Transguyanaise atlantique : les routes nationales relient le territoire d'est en ouest, du Brésil au Suriname

La route nationale 1 (RN1) en Guyane, s'étendant progressivement depuis Cayenne, a connu une série d'étapes cruciales dans son développement. La première traversée complète de cette route par un véhicule automobile remonte à 1935, à l'exception des passages de fleuves qui nécessitaient alors l'utilisation de ferries. À cette époque, la chaussée de la RN1 était encore loin d'être modernisée et convenablement entretenue.

Dans les détails, Sinnamary a été reliée par une piste en 1907 et par une route (avec deux traversées en ferry) en 1949. Iracoubo a été atteint en 1933 par une piste et en 1950 par une route (comprenant trois traversées en ferry). Saint-Laurent-du-Maroni, quant à elle, a été connectée en 1954 par une piste, puis en 1966 via une route (requérant cinq traversées en ferry).

Le revêtement bitumineux de la RN1, de Cayenne à Saint-Laurent, a été entrepris en 1956, et ce n'est qu'en

1977 que cette tâche monumentale a été achevée sur l'ensemble de la route.

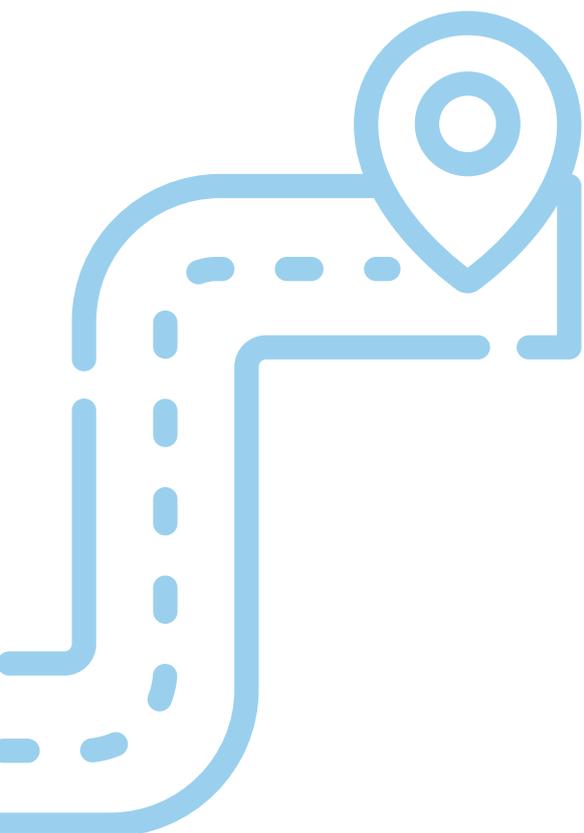
Le bac de Saint-Laurent-du-Maroni a joué un rôle vital en assurant une liaison avec le Suriname voisin depuis 1969, en attendant la réalisation hypothétique d'une infrastructure transfrontalière.

Dans le même temps, l'agglomération de Cayenne a connu une croissance urbaine significative, un phénomène appelé à perdurer dans les années à venir. Cette expansion a engendré des marchés immobiliers et une demande de logements en constante augmentation, conduisant à une périurbanisation de plus en plus éloignée de Cayenne, notamment dans les communes de Macouria, Matoury et Montsinéry-Tonnégrande. Cependant, les emplois et les équipements, tels que les écoles et les administrations, demeurent largement concentrés à Cayenne.

Cette expansion urbaine a engendré une forte augmentation des besoins en déplacements, en particulier les trajets domicile-travail, qui sont très prononcés. Néanmoins, le réseau routier existant et l'offre de transport en commun se sont révélés insuffisants pour répondre à cette demande croissante. Cette combinaison de facteurs a engendré des embouteillages considérables aux heures de pointe.

Quant à la route nationale 2 (RN2) en Guyane, tracée en 1951 pour relier Cayenne à Rochambeau, elle a connu des transformations significatives au cours de son existence. Héritière de la route coloniale n° 3, cette voie a vu ses caractéristiques et son rôle évoluer au fil des décennies.

Au **nord**, l'ouverture du pont du Larivot sur la RN1 en 1976 a provoqué un réalignement majeur. La RN2 a cédé la place à la RN1 entre Terca et Balata, marquant ainsi un changement essentiel dans la configuration routière de la région. Au **sud**, l'extension de la RN2 en direction du Brésil et son intégration dans le réseau routier national à partir de 1978 ont entraîné le reclassement du tronçon desservant l'aéroport en



tant que RN4. Depuis 2009, la RN2 est définie par décret comme la route partant du giratoire Balata et se prolongeant jusqu'à Saint-Georges-de-l'Oyapock, à la frontière brésilienne. Bien que son transfert à la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) soit envisagé, il n'a pas encore été réalisé.

Le développement de la RN2 en direction du Brésil s'est réalisé en plusieurs étapes :

- ▶ La section Rochambeau - Le Galion, construite en 1935, a été classée dans la voirie nationale le 26 janvier 1978. Elle a subi un important recalibrage le 26 août 1967.
- ▶ La section Le Galion - Régina a été construite par étapes entre juillet 1974 et le 15 novembre 1978, avec le concours de l'Armée. Elle a été intégrée dans la voirie nationale le 26 janvier 1978.
- ▶ La section Régina - Saint-Georges-de-l'Oyapock a été construite progressivement de décembre 1993 à décembre 2003, puis inaugurée le 17 février 2004. Elle a été intégrée dans la voirie nationale le 3 novembre 1988.
- ▶ Le pont sur l'Oyapock, achevé en août 2011, n'a été ouvert qu'en mars 2017, après des défis techniques et administratifs.

Références législatives

- ▶ Loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités économiques dans certaines zones dites « à régime particulier » de développement.
- ▶ Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.
- ▶ Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

Les réglementations environnementales et la préservation des zones humides ont pris de l'importance. Le développement de routes à péage a été envisagé pour financer de nouvelles infrastructures, et l'accent a été mis sur l'amélioration de la sécurité routière.

Références législatives

- ▶ Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.
- ▶ Code général des collectivités territoriales.



Aujourd'hui, les projets routiers majeurs comprennent le doublement de la RN1 et la construction de nouvelles routes pour désenclaver certaines zones rurales. L'axe fluvial du Maroni a été développé avec des traversées de rivières pour relier Saint-Laurent-du-Maroni aux communes voisines. Les autorités ont cherché à améliorer la mobilité urbaine avec des projets de transport en commun et de pistes cyclables. La réglementation environnementale s'est renforcée, en particulier pour la protection des zones forestières et humides.

Il convient de mentionner que la Guyane a eu une expérience limitée de voies ferrées, principalement liées à l'activité minière. Les années 1930 ont vu la construction d'une voie ferrée pour le transport du minerai de fer de la montagne de Kaw à la côte atlantique. Cependant, ces voies ferrées n'ont pas perduré en raison de l'effondrement des prix des minéraux et de la concurrence avec d'autres modes de transport.

Des défis pour assurer la libre circulation des personnes et des biens

La Guyane, malgré sa vaste étendue, compte une population relativement faible mais en croissance rapide. Cette augmentation démographique se concentre principalement le long des axes de circulation mentionnés précédemment, avec une forte présence dans l'agglomération cayennaise, notamment à Kourou en raison des activités du Centre spatial guyanais, ainsi qu'en bordure des cours d'eau frontaliers, en particulier à l'ouest. Cette répartition démographique influence directement les besoins en infrastructures de transport.

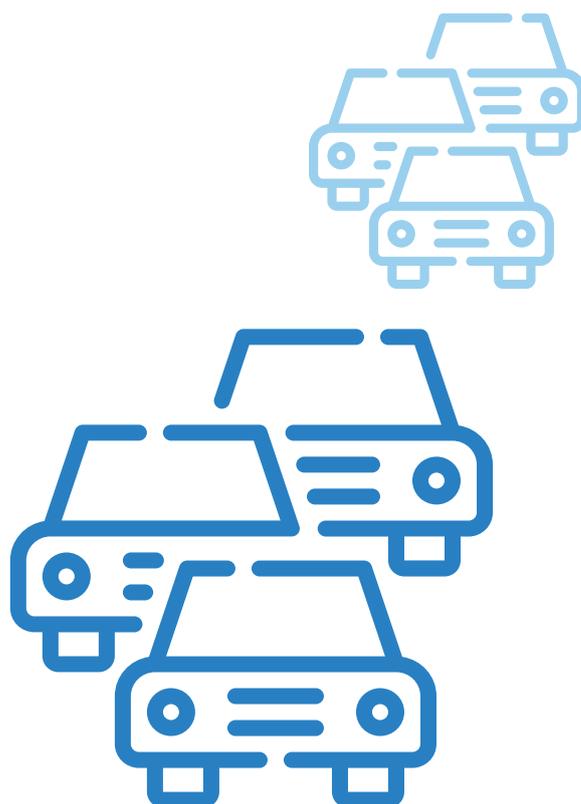
La gestion des transports en Guyane est actuellement répartie entre deux autorités compétentes en matière de politiques publiques de mobilité. La Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) est en charge de l'organisation des transports interurbains, principalement assurés par des transporteurs privés utilisant des minibus (taxi-collectifs). De son côté, la Communauté d'agglomération du Centre littoral (CACL) opère un réseau de transport en commun couvrant les six communes de l'île de Cayenne, avec des bus desservant les trois communes centrales et des minibus pour les autres. Une refonte du réseau est en cours, centrée sur le projet de transport en commun en site propre (TCSP).

La Guyane connaît l'une des croissances démographiques les plus élevées de France, en grande partie due à **une forte natalité**. Cela se traduit par **une population très jeune, avec près de 43 % de la population ayant moins de 20 ans en 2013**. Des projections démontrent que la mobilité sera un enjeu majeur entre les pôles urbains tels que Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni, ainsi qu'avec l'émergence du pôle de Maripasoula - Papaïchton sur le Maroni, qui compterait environ 55 000 habitants d'ici à 2030.

Les déplacements liés au travail sont également significatifs en Guyane, notamment les trajets professionnels pendulaires. Ces mouvements se produisent au sein de la CACL, entre Cayenne et Kourou, ainsi qu'entre Saint-Laurent-du-Maroni et les communes voisines d'Apatou et de Mana. Ces déplacements professionnels jouent un rôle important dans la planification des infrastructures de transport.

À titre d'exemple et donc de référence pour développer une ingénierie de solutions à travers le territoire, la population de l'agglomération de Cayenne, relevant du territoire de la Communauté d'agglomération du Centre littoral (CACL), a connu une croissance significative, multipliée par près de quatre entre 1990 et 2013. Les différentes hypothèses de croissance démographique envisagées laissent entrevoir une population de la CACL située entre 180 000 et 200 000 habitants d'ici à 2030, avec une augmentation de la population prédominante dans les communes de Matoury et Macouria.

En tenant compte de ces hypothèses de croissance démographique et des scénarios de structuration du territoire (implantation ou non d'activités et de services dans les communes de Matoury et Macouria), il est prévu que les besoins en déplacement d'ici à 2030-2035 se situeront entre 26 000 et plus de 40 000 véhicules par jour sur la RN1, notamment au niveau du pont du Larivot.





Des voiries et liaisons terrestres mieux aménagées



02 Analyses



ANALYSE DE L'ÉTAT ACTUEL DU RÉSEAU ROUTIER

Enjeux identifiés

La Guyane se caractérise par une variété de voies de communication, comprenant environ 450 kilomètres de routes nationales, 550 kilomètres de routes départementales, qui relèvent de la compétence de la Collectivité territoriale de Guyane (CTG), ainsi que des voies communales d'une longueur indéterminée. En outre, la région compte approximativement 408 kilomètres de routes départementales et 1311 kilomètres de voies communales et plusieurs centaines de kilomètres de voies sans statut officiel, gérées de manière floue, et par conséquent, mal entretenues, voire négligées.

L'aménagement du réseau routier en Guyane française constitue un élément crucial pour le développement et la connectivité de cette région. Cette analyse académique détaille les principaux aspects de la situation actuelle, en mettant en évidence des données chiffrées sur les différents types de routes, la gouvernance de ces routes, et les défis auxquels la Guyane est confrontée en matière d'infrastructure routière.

Les enjeux de mobilité en Guyane se concentrent sur plusieurs domaines clés, dont les infrastructures de transport, les réseaux de transports, le transport interurbain, et les opérateurs de transport locaux.

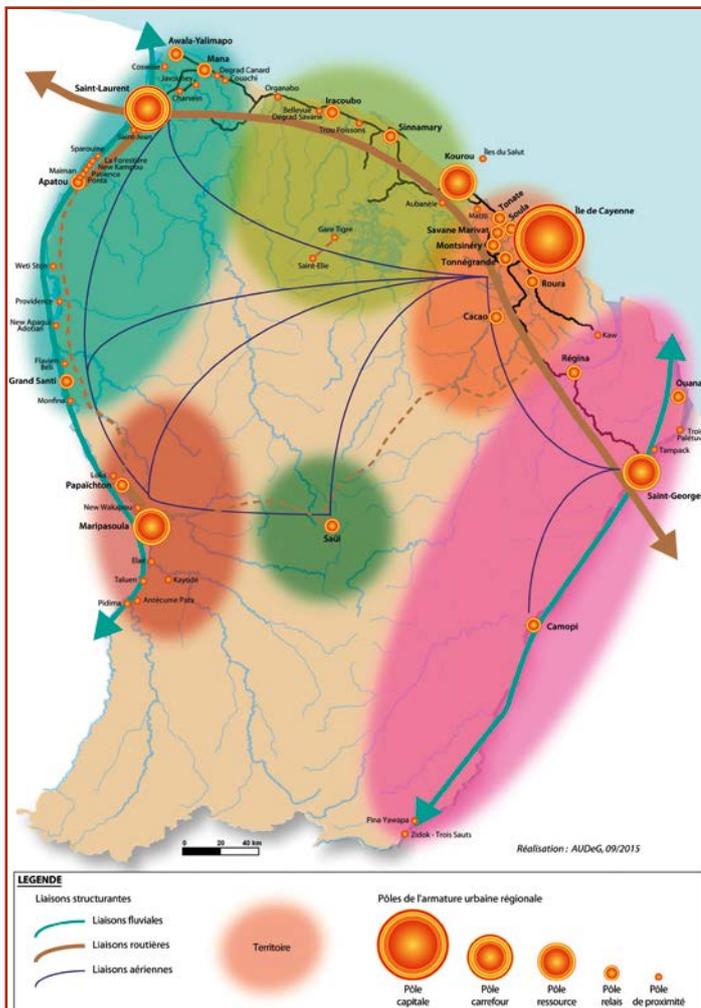
En matière d'infrastructures de transport, l'une des principales préoccupations concerne la saturation des sections urbaines et périurbaines, en attendant la réalisation des opérations de doublement des routes nationales RN1 et RN2. Le manque de voirie secondaire pour assurer un maillage inter-quartier reste un problème, bien que de plus en plus pris en compte dans les programmes d'aménagement. Les voies sans statut posent également des défis, car leur entretien est complexe en l'absence de maître d'ouvrage et de financements dédiés. Le manque de données de mobilité complique la planification et la demande de financement des projets.

Concernant les réseaux de transports, à l'échelle de la Communauté d'agglomération du Centre littoral (CACL), des améliorations sont attendues avec la mise en service prochaine du bus à haut niveau de service (BHNS) et la restructuration du réseau de transport. Cependant, le réseau de la CACL est encore hétérogène, avec des lignes urbaines, périurbaines, interurbaines et scolaires gérées sous différents modes. Il est considéré comme peu efficace, principalement au service d'une population captive, notamment scolaire.

La mise en place du TCSP s'accompagne d'une restructuration progressive du réseau. En dehors de la CACL, une offre de transport informelle, assurée par les taxis collectifs, compense l'absence de transport urbain. Cette offre informelle présente des avantages, mais elle peut aussi être concurrentielle avec le transport public.

Troisièmement, le transport interurbain de Guyane (TIG) permet des liaisons entre les principales polarités de la région, bien que l'offre soit relativement limitée en termes de fréquence et de qualité de service. La

Schéma d'aménagement régional : organisation territorialisée de la Guyane en 2030 autour de pôles structurants



Source : SAR de la Guyane, Conseil régional 2016
Réalisation : AUDeG 2015

Six enjeux ont été identifiés dans les travaux qui ont suivi l'élaboration du Plan de convergence et les Assises des outremer entre 2017 et 2021 :

1. Mouvements de personnes et de marchandises

Les mouvements de personnes et de marchandises jouent un rôle clé dans l'économie locale. Ces mouvements sont observés entre des points clés tels que l'île de Cayenne et Saint-Laurent, l'île de Cayenne et Saint-Georges, l'île de Cayenne et Maripasoula-Papaïchton, ainsi qu'entre Grand-Santi et plusieurs villes situées le long de l'axe du Maroni, comprenant Saint-Laurent, Apatou, Papaïchton et Maripasoula.

2. Infrastructure de transport stratégique

La construction du pont sur l'Oyapock et l'existence d'un bac international à Saint-Laurent-du-Maroni sont des éléments clés de l'infrastructure de transport. Ces développements ouvrent la voie à un transit transcontinental entre Saint-Laurent et Saint-Georges, ce qui a des implications majeures pour le développement économique de la région. Ils sont également en accord avec les politiques publiques visant à améliorer l'accessibilité territoriale.

3. Lacunes dans l'accessibilité territoriale

Une particularité notable en Guyane réside dans l'absence de liaison routière pour sept des vingt-deux communes du territoire, ce qui impacte directement la mobilité des personnes et des biens. Saül, l'une de ces communes, dépend entièrement du transport aérien, tandis que les autres communes comptent sur le transport fluvial et aérien. Ces réalités ont conduit la collectivité territoriale à prendre des mesures spécifiques, notamment le financement des transporteurs scolaires en pirogue et des subventions pour les vols aériens. Cependant, il est crucial de noter que le transport fluvial, bien qu'essentiel, est gourmand en énergie, ce qui soulève des préoccupations en matière de durabilité.

4. Infrastructure de transport déficiente

L'absence de solutions de transport alternatives

tarification kilométrique n'est pas toujours compétitive par rapport aux alternatives informelles, comme les taxis collectifs et le covoiturage.

Enfin, le marché local des opérateurs de transport ne semble pas actuellement configuré pour répondre efficacement aux besoins des collectivités en matière de transport régulier ou à la demande. Certaines



Lavigne Chéron architectes

telles que le train, le tramway ou le métro contrainent la mobilité de la population. Cette situation nécessite une attention particulière en matière de politique publique d'aménagement territorial pour améliorer les infrastructures de transport et renforcer la connectivité des zones isolées.

5. Défis énergétiques et transition vers les énergies renouvelables

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) impose aux départements d'outremer (DOM), y compris la Guyane, de produire 100 % de leur énergie à partir de sources renouvelables d'ici à 2030 pour toutes les consommations d'énergie, y compris les transports. Cette politique publique oriente la mobilité vers une utilisation plus durable de l'énergie et nécessite des innovations dans les secteurs des transports pour répondre à ces exigences.

6. Urbanisation spontanée et besoins en logements

L'urbanisation spontanée importante en Guyane, avec la formation de bidonvilles structurés en quartiers, souligne la nécessité de politiques publiques d'aménagement territorial qui répondent à la demande croissante de logements. La croissance démographique rapide et l'urbanisation posent des défis en matière d'infrastructure de transport, d'accès aux services et d'aménagement urbain.

expérimentations, comme l'introduction d'une billetterie moderne et d'informations en temps réel sur certaines lignes du TIG, montrent des signes positifs. Cependant, il est nécessaire d'encourager la structuration et la professionnalisation des opérateurs locaux pour améliorer la qualité des services de transport collectif en Guyane.

Amélioration du réseau routier

L'histoire de la gestion des routes nationales en Guyane a été marquée par une évolution législative significative. La loi du 13 août 2004, qui planifiait le transfert de certaines routes nationales vers les collectivités locales en France hexagonale, prévoyait initialement que toutes les routes nationales seraient transférées aux départements ou aux régions dans les départements d'outre-mer. Cette transition a été exécutée avec succès aux Antilles et à la Réunion, cependant, la situation guyanaise s'est avérée plus complexe. En effet, compte tenu de l'état dégradé des routes nationales et de leur rôle essentiel dans la liaison internationale entre le Brésil et le Suriname via les axes RN1/RN2, le transfert intégral de ces routes semblait inapproprié. En réponse aux demandes des élus locaux et nationaux,

la loi du 21 février 2007 a amendé ces dispositions pour ne transférer que les routes nationales 3 (route Dégrad des Cannes) et 4 (Matourienne) au Département. Pour compenser les coûts d'entretien de ces routes, une dotation annuelle de 500 000 € a été attribuée au Département. Actuellement, une nouvelle phase de transfert de routes nationales est en cours en métropole, ce qui suggère que la question pourrait également se poser à court, moyen ou long terme pour les routes nationales de Guyane, notamment dans le contexte d'un éventuel changement de statut de la Guyane. Dans cette optique, il est impératif que la CTG se positionne sur ce sujet et évalue les compensations financières nécessaires à la modernisation et à l'entretien du réseau en cas de transfert.

– Un document central dans la planification des voiries en Guyane est le Plan global des transports et déplacements (PGTD)

Le Plan global transport et déplacements (PGTD), élaboré en 2013 par l'État, la Région et le Département, a identifié la nécessité d'améliorer la capacité des routes aux abords de l'agglomération de Cayenne, en particulier la RN1 à partir de Macouria et la RN2 du PROGT à Balata. La saturation actuelle du réseau routier souligne l'urgence d'intervenir sur ces axes, ainsi que sur la Matourienne.

Un document central dans la planification des voiries en Guyane est le Plan global transport et déplacements (PGTD), élaboré en 2012 par l'État, la région et le département. Toutefois, ce plan n'a pas été approuvé par la région, et seules certaines actions contenues dans le PGTD ont été mises en œuvre. La gestion des voiries reste un défi en raison de l'absence parfois de gestionnaire clairement identifié, notamment pour les voies existantes au moment de la construction de certaines infrastructures.

Cela étant sa mise en œuvre pose de sérieuses inquiétudes, soulignées notamment dans l'évaluation publiée en juin 2020 par la DEAL Guyane, dont se dégagent les points suivants :

► Un ensemble considérable de dix-sept actions sont actuellement en phase d'étude, en cours de réalisation, ou partiellement réalisées. Ces actions revêtent une importance majeure, tant en termes de nombre que de budget alloué, s'élevant à 1,3 milliard d'euros. Il

est à noter que la plupart de ces actions sont liées aux projets d'infrastructures de grande envergure, notamment dans les domaines des infrastructures routières, aéroportuaires, et des systèmes de transport en commun en site propre (TCSP), entre autres.

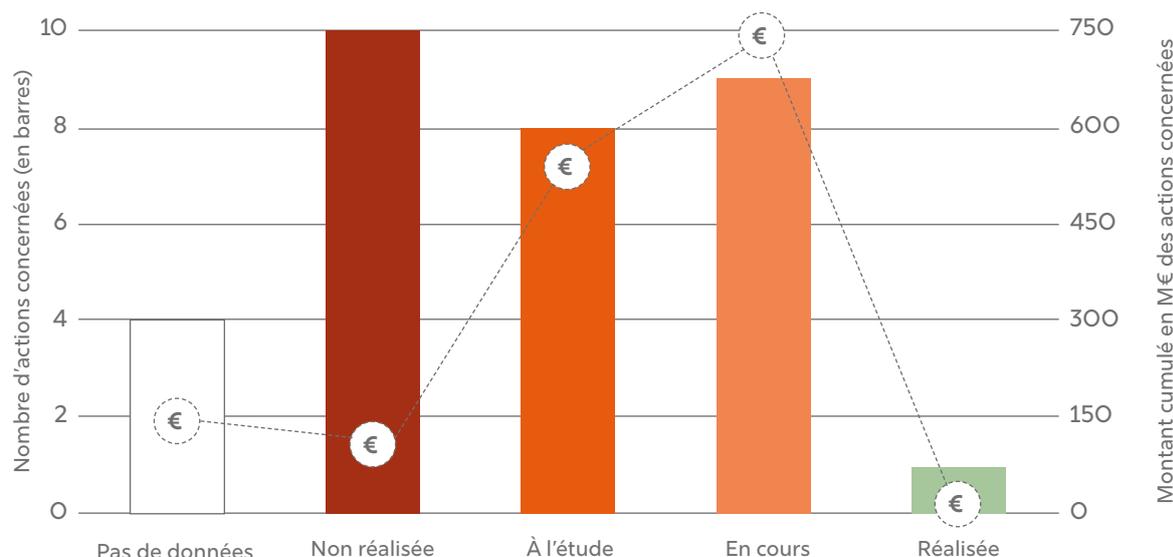
► Une unique action se distingue par son achèvement quasi-intégral. Celle-ci découle de l'initiative du Grand port maritime (GPM) et concerne l'acquisition d'outillages spécialisés.

► Environ une dizaine d'actions restent partiellement ou non réalisées, principalement axées sur la mise en place de services de transport tels que les obligations de service public (OSP) fluviales ou aériennes, le développement du réseau urbain de transport, le transport à la demande (TAD), ainsi que la création de pôles de mobilité, pour ne citer que quelques exemples. Ces actions mobilisent un budget d'investissement plus modeste, atteignant environ 120 millions d'euros, essentiellement dédiés au fonctionnement de ces services.

► Certaines actions n'ont pas encore fait l'objet de communication ou de statut défini, que ce soit au niveau de la Communauté d'agglomération du Centre littoral (CACL) ou des communes isolées.

Il est impératif de veiller à la transition des actions

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



actuellement en phase d'étude vers leur concrétisation effective, pour assurer la réalisation des projets planifiés dans le cadre de ce programme.

En outre, d'autres documents de planification tels que le Schéma d'aménagement régional (SAR), le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) pour les communes jouent un rôle majeur dans la régulation et la gestion des voiries. Il convient de noter que les voiries ne sont pas uniquement destinées à la circulation automobile, mais aussi aux piétons, aux cyclistes, aux cyclomoteurs, et aux scooters.

Lorsque les RN1 et 2 seront transformées en autoroutes à 2x2 voies jusqu'à Balata, la saturation risque

de se déplacer vers les tronçons suivants de la RN1 en approche de Cayenne et de la route de la Madeleine jusqu'au centre-ville. Les contraintes liées aux emprises disponibles rendront difficile l'augmentation de la capacité, à l'exception de l'échangeur des Maringouins, déjà programmé. Pour répondre à cette problématique, la création d'un réseau de transport en commun efficace, tel que le TCSP actuellement en construction par la CAACL, est envisagée. Cependant, à court ou moyen terme, son extension jusqu'au PROGT ou Matoury sur la RN2, le secteur de La Chaumière ou du pont du Larivot sur la RN1, ainsi que le secteur du Lycée Damas, sera nécessaire. De plus, des mesures visant à renforcer les déplacements à vélo et à pied en zone agglomérée et en périphérie devront être prises.

– Développement du réseau routier et sécurité des déplacements

L'aménagement du réseau routier doit également tenir compte des besoins d'une population en constante expansion. Par exemple, l'augmentation significative de la population à Saint-Laurent-du-Maroni nécessitera bientôt un renforcement majeur des voies d'accès structurantes. En outre, la planification d'un pont sur le Maroni est essentielle pour assurer la liaison routière avec le Suriname, en prévision de l'augmentation du trafic telle qu'envisagée dans le scénario du document du CESECE « La Guyane horizon 2040 ». Dans ce contexte, la création d'une déviation de Saint-Laurent est un élément à envisager.

Outre l'expansion des capacités de circulation, la sécurisation des déplacements est cruciale. Cela implique la prévention des interruptions majeures sur les axes principaux, notamment les RN1 et 2, les routes d'accès

à l'aéroport, au port, au centre spatial, ainsi que les RD8 et 9 à l'ouest. Les interruptions de circulation ont des conséquences dommageables sur la mobilité des citoyens, l'activité économique, la scolarisation des élèves, entre autres.

Pour répondre à ce défi, le remplacement des anciens ouvrages de grande longueur, qui nécessitent des études approfondies, tels que le pont actuel du Larivot, par un troisième pont en complément du deuxième actuellement en construction, est nécessaire. De plus, le remplacement des ponts à voie unique par des ponts à deux voies est une mesure cruciale. Cette nécessité s'applique également aux ouvrages de plus petite taille, mais dont la défaillance aurait des répercussions graves. En outre, la Guyane est régulièrement confrontée à des coupures

LE BESOIN DE FONCIER

Incontournable de la stratégie de transport

En Guyane française, la propriété foncière, y compris le domaine public et privé des collectivités locales et de l'État, est régie par plusieurs textes législatifs et réglementaires. Voici quelques-uns des textes importants :

► **Le Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP)** : ce code définit les règles générales concernant la propriété foncière de l'État, des collectivités locales et des établissements publics. Il précise les droits et les devoirs des propriétaires publics, les modalités d'acquisition, de gestion et de cession des biens immobiliers publics.

► **Le Code de l'urbanisme** : le Code de l'urbanisme en Guyane régit l'ensemble des règles concernant l'utilisation des sols, la construction, l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Il contient des dispositions spécifiques à la Guyane en raison de ses caractéristiques géographiques et environnementales particulières.

► **Le Plan d'occupation des sols (POS) ou le Plan local d'urbanisme (PLU)** : ces documents d'urbanisme définissent les règles d'utilisation des sols au niveau local. Ils précisent les zones constructibles, les servitudes, les règles de densité, etc. Ces plans sont élaborés par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

► **La Loi d'orientation pour l'Outre-mer (LOOM)** : la LOOM fixe les orientations pour le développement économique, social et culturel des collectivités d'outre-mer, y compris la Guyane. Elle aborde également des questions liées au foncier et à l'aménagement du territoire.

► **La Loi pour l'égalité réelle outre-mer** : cette loi vise à réduire les inégalités sociales et économiques dans les territoires d'outre-mer, y compris la Guyane. Elle peut avoir des implications sur les politiques foncières et l'accès à la propriété.



► **Les dispositions spécifiques à la Guyane:** en raison des particularités de la Guyane, certaines lois et règlements spécifiques peuvent s'appliquer. Par exemple, des textes peuvent régir la gestion du domaine public fluvial en Guyane en raison de la présence de nombreuses rivières et cours d'eau.

► **Le cadastre:** le cadastre en Guyane est un outil important pour la gestion foncière. Il contient des informations sur la propriété des terrains, leurs limites, leurs surfaces, etc. Les données cadastrales peuvent être consultées pour clarifier la propriété foncière.

Les collectivités locales de la Guyane française ont identifié le foncier comme une question centrale affectant leur capacité à aménager efficacement leur territoire. La propriété foncière en Guyane est complexe, ce qui suscite des interrogations quant à son attribution entre l'État, les propriétaires fonciers et les collectivités locales. Pour clarifier cette question, une réunion de travail a été décidée, avec la participation de la directrice de l'Agence d'urbanisme et de développement économique de Guyane (AUDeG).

Le Plan global des transports et déplacements (PGTD) couvre tous les modes de transport, terrestre, aérien et fluvial. Il contient des fiches actions importantes, mais sa diffusion est limitée, ce qui complique l'adhésion à ses recommandations. Certains nouveaux documents, tels que le TCSP dans la CACL, sont en cours de développement pour améliorer les infrastructures de transport.

Le foncier est mis en question par l'urbanisation anarchique. Certaines habitations en Guyane, en particulier sur l'île de Cayenne, ont été construites de manière

anarchique, parfois sur des terrains réservés selon d'anciens plans d'occupation des sols (POS). L'urbanisation désordonnée pose des défis pour les élus municipaux, en particulier pour la gestion des bourgs traversés par les routes nationales. La solution pour l'aménagement du territoire est souvent le déclassement de sections de voirie, ce qui entraîne des défis pour l'aménagement urbain.

Une cartographie des propriétés foncières en Guyane a été établie par l'AUDeG, permettant de classer les propriétés de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Environ 92 % des terrains en Guyane appartiennent à l'État, mais la plupart d'entre eux ne sont pas propices à l'aménagement en raison de leur topographie vallonnée et de leur éloignement des infrastructures. Les terrains constructibles ou exploitables appartiennent principalement à l'État ou à des propriétaires privés, qui les avaient souvent acquis dans le but d'y développer des exploitations agricoles. Cependant, certains propriétaires privés ont spéculé sur ces terrains en les morcelant et en les revendant à prix élevé. Les communes qui n'ont pas constitué de réserves foncières peuvent être confrontées à des difficultés pour aménager des équipements publics, ce qui peut entraîner des demandes de transfert foncier de l'État ou même des expropriations.

En résumé, la question foncière en Guyane implique une complexité résultant principalement des propriétaires privés et de la spéculation foncière, plutôt que de l'État. Les audits des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), tels que la CACL, ont permis d'aborder cette dimension.

– Une collectivité outillée pour répondre aux besoins exponentiels : la Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane (CACL)

Présentation générale

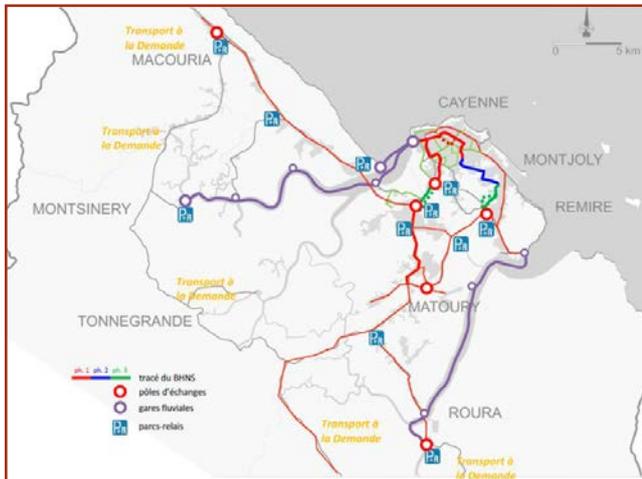
La Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane (CACL) couvre une zone géographique comprenant six communes, à savoir Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Roura, Macouria, et Montsinéry-Tonnegrande. La CACL exerce des compétences variées, dont celle de la mobilité, qu'elle a assumée depuis 2012. L'agglomération présente des caractéristiques spécifiques en termes de développement urbain, de transport, et d'aménagement du territoire.

Compétences en aménagement du territoire

La Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane exerce des compétences significatives en matière d'aménagement du territoire, avec un accent particulier sur la mobilité et les transports. Les compétences et les actions entreprises par la CACL comprennent :

► **La compétence mobilité:** depuis 2012, la CACL est investie de la compétence en matière de mobilité,

englobant l'ensemble des déplacements au sein de l'agglomération, qu'il s'agisse des déplacements en voiture, à moto, à vélo ou à pied. Cette compétence revêt une importance capitale dans une agglomération densément peuplée où les enjeux de circulation sont significatifs.



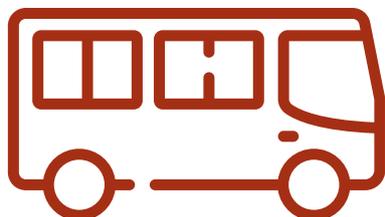
► **Plan de déplacement urbain (PDU):** la CACL élabore un document programmatique, le Plan de déplacement urbain (PDU), qui guide les politiques de mobilité sur une période de dix ans. Ce plan est le fruit d'une collaboration étroite entre la CACL, les gestionnaires de voiries, les autorités organisatrices de la mobilité, les communes, la Direction générale des Territoires et de la Mer (DGTM, ex-DEAL), ainsi que des associations locales. Il vise à résoudre les problèmes de déplacements, que ce soit pour les piétons, les automobilistes, les motocyclistes ou les cyclistes.

La problématique du transport et de l'urbanisation est prégnante compte tenu de son positionnement central dans l'économie guyanaise. La CACL, bien qu'elle ne soit pas gestionnaire des voiries, joue un rôle crucial dans la planification de l'urbanisme et des déplacements. Elle collabore avec les communes pour garantir une meilleure intégration des besoins de transport lors de la construction de logements. Cette coordination est essentielle pour résoudre des problèmes tels que l'insuffisance de voies, l'absence d'abris pour les usagers des transports en commun, et les embouteillages.

► **Transport scolaire:** la CACL est fortement impliquée dans le transport scolaire, qui est étroitement lié à la fluidification de la circulation, notamment à Matoury, où le nombre de déplacements d'enfants est le plus élevé.

► **Transport en commun sur site propre (TCSP):** la mise en œuvre du transport en commun sur site propre (TCSP) est en cours en partenariat public-privé (PPP). Cette initiative vise à créer des infrastructures dédiées au transport en commun, permettant la circulation de bus à haut niveau de service (BHNS). Deux lignes principales sont prévues, améliorant significativement les conditions de déplacement au sein de l'agglomération, notamment en évitant les embouteillages. Le projet comprend également la création de pistes cyclables et d'espaces pour piétons, favorisant une mobilité durable. Des extensions futures du TCSP vers Balata et le lycée Damas sont envisagées.

En somme, la Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane (CACL) joue un rôle essentiel dans la gestion de la mobilité et de l'urbanisme au sein de l'agglomération. Elle œuvre activement pour améliorer les déplacements des habitants et favoriser un développement urbain harmonieux, en collaboration avec les autorités locales et les partenaires concernés.





Politiques d'aménagement du territoire en Guyane française

➤ **Circulation terrestre:** la Guyane fait face à des défis importants en matière de circulation terrestre en raison de sa géographie variée, de ses forêts denses et de ses vastes zones humides. Les routes existantes sont parfois difficiles à entretenir en raison du climat tropical et des précipitations abondantes. Les politiques d'aménagement du territoire visent à améliorer l'accessibilité en développant et en modernisant le réseau routier, en mettant l'accent sur la liaison entre les principales villes et les zones rurales, ainsi que sur la connexion avec les pays voisins comme le Brésil et le Suriname.

➤ **Circulation fluviale:** les rivières jouent un rôle essentiel dans la circulation en Guyane, car elles servent souvent de voies de transport naturelles. Les politiques publiques cherchent à développer les infrastructures fluviales pour faciliter le transport des marchandises et des personnes. Cela comprend la maintenance des routes fluviales existantes, la construction de ports fluviaux et le soutien aux compagnies de navigation.

➤ **Circulation aérienne:** en raison de la topographie difficile et de l'immensité du territoire, l'aviation est un moyen de transport essentiel en Guyane. L'aéroport international Félix Éboué à Cayenne est le principal

point d'entrée et de sortie pour les passagers et les marchandises. Les politiques d'aménagement visent à moderniser et à agrandir les infrastructures aéroportuaires pour faire face à la croissance du trafic aérien.

➤ **Enjeux d'enclavement:** l'enclavement est un problème majeur en Guyane, en particulier dans les zones reculées de l'intérieur du pays. Les politiques d'aménagement du territoire cherchent à réduire l'enclavement en améliorant l'accessibilité aux services publics, à l'éducation et à la santé dans ces régions. Cela inclut la construction de routes, la mise en place de liaisons fluviales régulières et le développement de services de santé et d'éducation.

➤ **Spécificité des chantiers et de la construction:** la Guyane est soumise à des défis uniques en matière de construction en raison de son environnement tropical, de ses normes de construction spécifiques pour résister aux intempéries et de la nécessité de protéger l'écosystème fragile de la forêt équatoriale. Les politiques publiques encouragent la construction durable et respectueuse de l'environnement tout en garantissant la sécurité des habitants.

Des voiries et liaisons terrestres mieux aménagées



03

Recommendations



MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Une collaboration cruciale pour répondre à la croissance démographique

Dans le cadre de l'amélioration de l'infrastructure de circulation terrestre en Guyane, il est impératif de se pencher sur les politiques publiques et les stratégies actuelles en vue de garantir un réseau routier efficace et adapté aux besoins croissants de la population. En partenariat avec l'État, une réflexion doit être entreprise concernant les opérations majeures visant à accroître la capacité d'écoulement du trafic aux abords des

agglomérations de Cayenne et de Saint-Laurent-du-Maroni, incluant l'accès au futur pont. Il est impératif d'explorer les modalités de financement, impliquant la coopération entre la Collectivité territoriale de Guyane (CTG), l'État, et les fonds européens, afin de permettre la modernisation du réseau routier en réponse à la croissance démographique.

SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

Réduire les délais et protéger les points sensibles du réseau

Une réforme essentielle réside dans la simplification des procédures administratives complexes qui ont tendance à prolonger les délais entre le lancement d'un projet d'aménagement et sa réalisation. Il est impératif de mettre en évidence les principaux points

de vulnérabilité du réseau structurant actuel, notamment les ponts et les zones inondables des routes nationales (RN) et départementales (RD). Des modalités de traitement adaptées à ces points sensibles doivent être identifiées et mises en œuvre.

CONNECTIVITÉ DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES

Priorité pour la desserte des communes de l'intérieur

La desserte des communes de l'intérieur de la Guyane, notamment dans le cadre des bassins de vie, doit demeurer une priorité. Des études continues sont

nécessaires pour élaborer des solutions de transport efficaces, favorisant la connectivité des régions éloignées.

DURABILITÉ DU RÉSEAU

Programme d'entretien préventif pour prévenir la détérioration

Pour assurer la durabilité du réseau routier départemental existant, il est essentiel d'établir un programme d'entretien préventif, accompagné d'une

programmation financière pluriannuelle correspondante. Cette approche proactive contribuera à éviter la détérioration prématurée des infrastructures.

Promotion des transports en commun et mobilité douce dans les agglomérations

Dans le contexte des agglomérations de Cayenne et de Saint-Laurent-du-Maroni, il convient d'apporter un soutien significatif à la promotion des transports en commun et des modes de déplacement doux, tels que

le vélo et la marche. Les collectivités locales, telles que la CACL et la CCOG, nécessitent un accompagnement pour renforcer ces options de mobilité.

Densification du réseau et gestion des voies construites

Parallèlement, il est impératif d'envisager la densification du réseau routier du territoire en collaborant avec les communes et les intercommunalités. Les promoteurs

de projets d'aménagement devraient être incités à définir le gestionnaire futur des voies construites et à élaborer des plans de réparabilité.

Utilisation des études existantes et évaluations systématiques pour des projets réussis

Il est essentiel de s'appuyer sur les études déjà élaborées tout en les actualisant au besoin, afin de faciliter la transition vers la phase de réalisation, en particulier pour les projets datant de plusieurs années. De plus,

des évaluations systématiques doivent être intégrées pour mesurer l'efficacité des projets mis en œuvre, évitant ainsi l'aboutissement de projets inachevés.

RESPONSABILITÉ DES POUVOIRS PUBLICS

Un engagement essentiel pour l'amélioration du réseau routier

Enfin, il est primordial d'insister sur la responsabilité des pouvoirs publics, notamment l'État, la CTG, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les communes, en ce qui concerne l'amélioration du réseau routier. Le maintien d'un état déplorable des routes entraîne des conséquences néfastes, notamment des problèmes de circulation, des risques d'accidents et la détérioration des véhicules. La mise en œuvre de politiques audacieuses et la collaboration de toutes les parties prenantes sont indispensables pour surmonter ces défis et améliorer la qualité de vie des citoyens de la Guyane.





REMERCIEMENTS

**Les collaborateurs du CESECE Guyane pour leur implication
qui ont rendu possible nos investigations sur notre territoire.**

Marie-Patrice Benoît, Alphonse Ringuet, Vincent Laguerre, Christian Faubert, Jean-Paul Claire,
Marcel Koussikana, Marthe Panelle-Karam, Madge Lupon, Anne-Marie Gustave, Marie-Line Augustin,
Ramona Binard, Béatrice Paresseux, Marguerite Loe-Mie, Hugo Mangalte, Marie-Annick Plenet



Directrice de la publication

Ariane Fleurival

Rédactrice en chef

Marthe Panelle-Karam

Rewriting

Keita Stephenson

Création graphique

Orphose Studio (Hanna Abou Ali Lopes
et Louise Jerlin)

Réalisation

État d'Esprit Stratis (Julie Baldé Teurnier,
Hélène Doukhan)

Crédits photographiques

AdobeStock, Freepik, Shutterstock

CESECE Guyane

Pôle Présidence

1, place Léopold Héder

BP 47 025

97307 Cayenne CEDEX

Guyane française

Tél.: 0594 289 605 - 0594 271 184

Février 2024



presidencecesece@ctguyane.fr



www.cesece-guyane.fr



@ceseceguyane



cesece.guyane



