



HAL
open science

Conception d'un projet de Transport en Commun en Site Propre : l'exemple du projet de Bus à Haut Niveau de Service de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral

Maxime Aubertin

► To cite this version:

Maxime Aubertin. Conception d'un projet de Transport en Commun en Site Propre : l'exemple du projet de Bus à Haut Niveau de Service de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral. Gestion et management. 2015. dumas-02913157

HAL Id: dumas-02913157

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02913157v1>

Submitted on 7 Aug 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Conception d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre

L'exemple du projet du Bus à Haut Niveau de
Service de la Communauté d'Agglomération du
Centre Littoral

Maxime AUBERTIN



Composition du jury

- ✪ M. POCHET Pascal (LET – ENTPE)
- ✪ Mme. DIAZ OLVERA Lourdes (LET)
- ✪ Mme. CELESTINE Christelle (CACL)
- ✪ Mme. PATIENT Isabelle (CACL)

Mémoire soutenu le 18 septembre 2015 à 14H - ENTPE

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP) – 2 ^{ème} année		
[Tutelles] Université Lumière Lyon II Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] <i>Conception d'un projet de Transport en Commun en Site Propre</i>		
[Sous - Titre] <i>L'exemple du projet de Bus à Haut Niveau de Service de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral</i>		
[Auteur] Maxime AUBERTIN		
[Membres du Jury] POCHET Pascal (LET – ENTPE) DIAZ OLVERA Lourdes (LET) CELESTINE Christelle (CACL) PATIENT Isabelle (CACL)		
[Nom et adresse du lieu de stage] Communauté d'Agglomération du Centre Littoral Chemin de la Chaumière – Quartier Balata 97 351 MATOURY – BP 66029 – 97 306 CAYENNE CEDEX		
[Résumé] Le présent document a pour vocation de présenter la conception d'un projet de Transport en Commun en Site Propre. Dans un contexte favorable au développement des transports collectifs, la démonstration s'appuiera sur l'exemple du projet de Bus à Haut Niveau de Service de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral en Guyane. Après avoir identifié les enjeux auxquels la collectivité doit faire face en termes de transport et d'urbanisme, il sera question de montrer comment le développement de l'infrastructure du BHNS pourra répondre à ces problématiques.		
[Mots clés] Guyane, TCSP, BHNS, CACL, urbanisme, mobilités	[Diffusion] - Papier : [oui/ non]* - Electronique : [oui/ non]* (*Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] 31 Aout 2015	[Nombre de pages] 92	[Bibliographie] 7

PUBLICATION DATA FORM

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies – 2 nd year		
[Supervision by authorities] Université Lumière Lyon II Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] <i>Project design of a segregated-lane public transport</i>		
[Subtitle] <i>Sample project of the Bus Rapid Transit of the Communauté d'Agglomération du Centre Littoral</i>		
[Author] Maxime AUBERTIN		
[Members of the Jury] POCHET Pascal (LET – ENTPE) DIAZ OLVERA Lourdes (LET) CELESTINE Christelle (CACL) PATIENT Isabelle (CACL)		
[Place of Training] Communauté d'Agglomération du Centre Littoral Chemin de la Chaumière – Quartier Balata 97 351 MATOURY – BP 66029 – 97 306 CAYENNE CEDEX		
[Summary] This document is intended to present the design of a dedicated lane public transport project. In a favorable context for deployment of public transport, the demonstration will focus on the example of the Bus Rapid Transit of the Conurbation of the Littoral Center in French Guiana. Having identified the issues that the community faces in terms of transportation and urban planning, it will be interesting to show how the BRT project may be a response to these challenges.		
[Keywords] French Guiana, Exclusive Right of Way, BHLS, BRT, Urban planning, Mobilities	[Distribution Statement] - Paper : [yes/☐]* - Electronic : [yes/☐]* (*Scratch the useless mention)	[Declassification Date]
[Publication Date] 31 Aout 2015	[Nb of pages] 92	[Bibliography] 7

AVANT-PROPOS

La réalisation de ce mémoire s'inscrit dans le cadre de la formation au Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP) cohabité par l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) et l'Université Lumière Lyon 2. Le stage obligatoire de cette formation a été réalisé en Guyane, département d'Outre-Mer français du nord de l'Amérique du Sud enclavé entre le Surinam et le Brésil. C'est principalement le contexte particulier de ce territoire qui a motivé le choix de ce stage. Il convenait effectivement, après sept années d'études dans des domaines variés (logistique, aménagement, développement durable et transport), de s'intéresser au contexte du transport de voyageurs dans un pays en développement. Si « *la Guyane est la région la plus dynamique de France*¹ », elle présente certaines caractéristiques d'un espace en développement.

Tout d'abord, le département, qui a vocation à devenir une collectivité territoriale à la fin de l'année, est soumis à une croissance démographique exceptionnelle. En 2010, la Guyane recensait 229 040 habitants avec un taux annuel d'accroissement de la population de 3,51% sur la période 1999-2010 (Insee, Recensement de la population 2010). Cette démographie galopante s'explique principalement par le solde naturel. Entre 1999 et 2009, les taux de natalité en Guyane étaient en moyenne de 30,4‰ quand ils étaient de 12,8‰ sur le territoire hexagonal. Sur la même période, la Guyane est le département qui présente le taux de mortalité le plus faible avec une moyenne annuelle de 3,7‰ contre 8,8‰ en France métropolitaine. Cette tendance s'explique principalement par la jeunesse de la population guyanaise. Toutefois, de par sa localisation géographique et son attractivité certaine pour d'autres pays d'Amérique du Sud (Brésil, Surinam, Guyana...), la Guyane est la destination de nombreux flux de migrants. De ce fait, il ne faut pas négliger l'impact du solde migratoire dans l'augmentation croissante de la population ainsi que la part importante de population en situation irrégulière.

Ensuite, l'économie guyanaise se caractérise par sa faible compétitivité. En raison du contexte national et régional, le territoire souffre en effet d'importants surcoûts et ne parvient pas à se détacher sur le marché des exportations. La croissance guyanaise, principalement impulsée par les transferts publics ainsi que l'activité spatiale (15% des emplois), reste toutefois remarquable. D'après l'Insee, le taux de croissance du PIB entre 1993 et 2006 a augmenté de 3,9% par an, ce qui classe la Guyane parmi les meilleurs élèves français. Cependant, cette croissance économique n'est pas suffisante pour absorber l'explosion démographique. Par conséquent on assiste, par rapport à d'autres départements d'outre-mer, à un certain décrochage des indicateurs de développement. Ainsi la Guyane se retrouve confrontée à un PIB/habitant qui n'augmente plus et à des inégalités qui s'accroissent.

C'est dans ce contexte particulier qu'il était intéressant de se pencher sur la thématique des transports. C'est donc tout naturellement que mon choix de stage s'est porté sur la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL), jeune Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) et aussi poumon économique du département, qui fait face à des enjeux de taille pour le développement de ses transports publics.

¹ E. MACRON, Ministre de l'Economie de l'Industrie et du Numérique, interview à *France-Guyane* 20 août 2015

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent en premier lieu à mon maître de stage, Christelle CELESTINE, responsable Transport au sein de la CACL, qui m'a témoigné toute sa confiance pour la réalisation de ce stage et pour son accompagnement au quotidien.

Je remercie également Isabelle PATIENT, directrice Aménagement Transport de m'avoir ouvert les portes de son service et pour sa grande disponibilité tout au long de mon stage.

Je tiens aussi à associer toute l'équipe de la Direction Aménagement Transport, ainsi que l'ensemble des agents de la CACL, qui ont facilité mon intégration au sein de l'EPCI.

C'est aussi l'occasion de remercier toutes les personnes qui auront contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire à l'occasion d'entretiens, de simples discussions ou encore pour leur travail de relecture.

Mes remerciements s'adressent ensuite à M. Pascal POCHET. Je le remercie tant pour la qualité de l'enseignement dispensé au cours de cette année de formation, que pour son accompagnement au cours de mon stage, en tant que directeur de mémoire et président de jury. Je remercie également Mme. Lourdes DIAZ OLVERA de prendre part à ce même jury.

Enfin, ma reconnaissance s'adresse à MM. Patrick BONNEL et Bruno FAIVRE D'ARCIER, responsables du master TURP. Je tiens à les remercier pour leur implication sans faille et la qualité de l'enseignement dispensé tout au long de cette année.

SOMMAIRE

INDEX	6
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LA CACL, UN TERRITOIRE DE DEFIS	9
I. Une démographie exponentielle dans un contexte économique tendu	11
II. Un territoire étendu avec une concentration des activités sur la ville centre	15
III. Un réseau routier peu maillé et saturé face à une demande en déplacement toujours plus importante	18
IV. Synthèse : Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces (AFOM) sur le territoire de la CACL	24
PARTIE 2 : LE PROJET DE BHNS, UNE REPONSE AUX ENJEUX DE L'AGGLOMERATION	26
I. Des volontés politiques partagées pour le développement du TCSP	27
II. Fluidifier, hiérarchiser, restructurer : un projet qui répond aux objectifs du PGTD	31
III. Véritable réseau de transport et mobilité durable	32
IV. Un projet qui répond à la politique de la ville	40
V. Synthèse partielle	45
PARTIE 3 : LE PROJET DE BHNS, UN MONTAGE COMPLEXE	46
I. La définition du projet	47
II. Un pilotage intégré	49
III. Les études préalables et la phase pré-opérationnelle, une étape cruciale avec des délais de réalisation contraints	51
IV. Les ressources financières de la CACL	54
V. Synthèse partielle	55
CONCLUSION GENERALE	56
BIBLIOGRAPHIE	58
TABLES DES ILLUSTRATIONS	59
TABLE DES MATIERES	60
ANNEXES	62

INDEX

- AFOM** : Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces
- AMO** : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- AOTU (AOT) ou AOM** : Autorité Organisatrice de Transport Urbain ou Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AUDeG** : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Guyane
- BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- CACL (ex. CCCL)** : Communauté d'Agglomération du Centre Littoral
- CCAP** : Cahier des Clauses Administratives Particulières
- CCIG** : Chambre de Commerce et d'Industrie de la Guyane
- CCTP** : Cahier des Clauses Techniques Particulières
- CEREMA (ex. Certu)** : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
- CGCT** : Code Général des Collectivités Territoriales
- DCE** : Dossier de Consultation des Entreprises
- DEAL** : Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
- DSP** : Délégation de Service Public
- EMD** : Enquête Ménage Déplacement
- EPAG** : Etablissement Public d'Aménagement de la Guyane
- EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER** : Fonds Européen de Développement Régional
- FIRT** : Fonds d'Investissement Routier et des Transports
- LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982)
- PDRU** : Plan de Développement et de Rénovation urbaine
- PDU** : Plan de Déplacement Urbain
- PEM** : Pôle d'Echanges Multimodal
- PGTD** : Plan Général des Transports et Déplacements
- PTU** : Périmètre de Transport Urbain
- RCT** : Régie Communautaire des Transports
- RHI** : Résorption de l'Habitat Insalubre
- SAR** : Schéma d'Aménagement Régional
- SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- SRT** : Schéma Régional des Transports
- SRU** : Solidarité et Renouvellement Urbain (loi du 13 décembre 2000)
- TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- TCU (TC)** : Transports Collectifs Urbains
- VT** : Versement Transport
- ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée

INTRODUCTION

Le stage réalisé pour le compte de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) a pour objet de suivre les études propres à la conception d'un projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Au travers de missions transversales confiées par la Direction Aménagement Transport, il a été possible de participer aux principales étapes nécessaires à la conception du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porté par cet Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

Le sujet du présent mémoire porte plus précisément sur la réalisation d'un projet de TCSP comme étape nécessaire à la constitution d'un véritable réseau de transport et comme élément de redynamisation du centre de l'agglomération. A partir de ce sujet d'étude il convient de poser la problématique suivante :

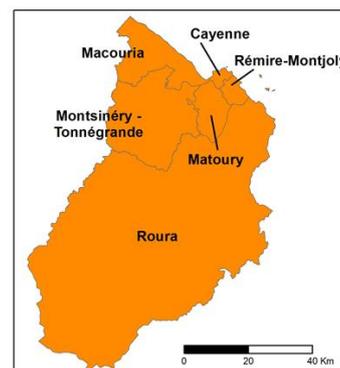
****Dans quelles mesures la mise en place d'une ligne de TCSP permet de rattraper la ville lorsque les transports ne l'ont pas anticipée ?****

La réponse à cette problématique implique de se focaliser sur le cas du projet de BHNS de la CACL.

Il convient dans un premier temps de s'intéresser au contexte territorial, si particulier, au travers d'un diagnostic fiable des caractéristiques de mobilités mais aussi sociodémographiques de la population. En effet, l'ensemble du département guyanais fait face à des défis majeurs dans le cadre de l'aménagement de son territoire.

C'est donc au même titre et depuis 2012 que la CACL, jeune Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), œuvre pour la croissance de son territoire. A l'image du Plan de Déplacements Urbain (PDU) en cours de réalisation, l'amélioration des conditions de mobilité et plus particulièrement du développement des transports en commun constitue l'une des orientations majeures de la collectivité.

Pour répondre à cet axe stratégique fort et dans le cadre du troisième appel à projets « Transports Collectifs et Mobilité Durable » lancé par le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable, des Transports et du Logement, la CACL a souhaité porter la conception d'un projet de deux lignes de BHNS. Comprendre comment ce projet pourra répondre aux problématiques territoriales rencontrées sera tout l'enjeu de la seconde partie de ce mémoire. Il conviendra par conséquent de se demander comment le



Carte 1 : La CACL au sein du territoire guyanais (CACL, 2015)

projet de TCSP peut être une solution au problème des transports en Guyane dans la mesure où l'automobile reste l'élément fort du développement social ? Par ailleurs, la réalisation d'une telle infrastructure peut-elle être source d'une urbanisation plus cohérente, intégrée et anticipée ? En effet, selon Hecker (2013) : « Le lien entre forme urbaine et transports en commun, particulièrement en site propre, devient l'une des priorités des documents d'urbanisme »². Les réponses aux questions posées s'appuieront entre autres sur les données disponibles au stade de l'étude préliminaire mais aussi sur des données recueillies au travers de multiples entretiens.

En justifiant de la faisabilité et de la pertinence du projet, la troisième partie du mémoire reviendra sur le rôle du maître d'ouvrage et aura pour objet de donner une certaine visibilité quant à la complexité du montage pour un tel projet. Ainsi il sera question de justifier les étapes passées, mais aussi évoquer celles à venir. En effet, avec la contractualisation imminente d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), la CACL s'apprête notamment à définir le mode de réalisation qui sera retenu pour le déploiement de ses deux lignes de TCSP.

² Anne Hecker, « Mobilité en site propre et forme urbaine : une possible interaction ? », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 04 février 2013, consulté le 02 juin 2015. URL : <http://rge.revues.org/3623>

Partie 1

la CACL, un territoire de défis



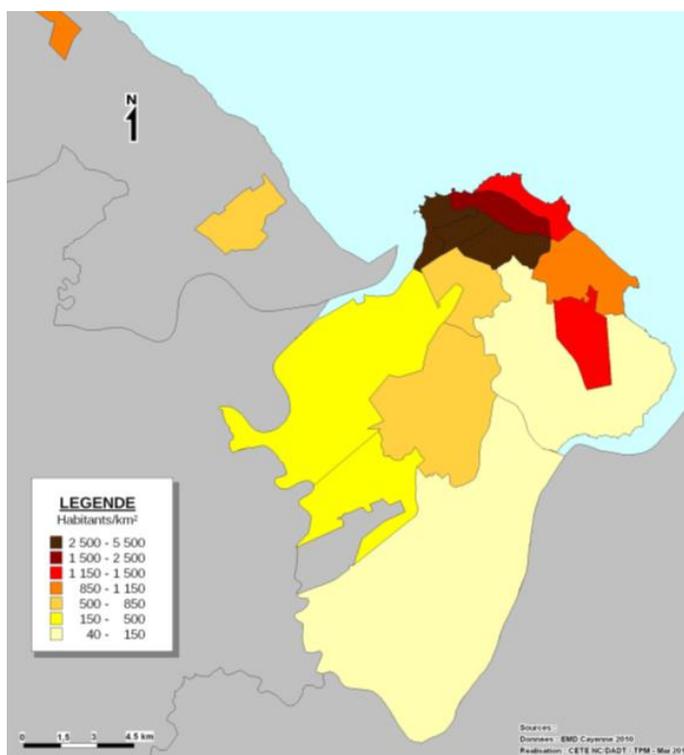
La CA CL se compose de six communes (*Tableau 1*). Première agglomération de la Guyane en termes de démographie et de dynamisme économique, la CA CL concentre près de 60% de la population guyanaise et 75% des emplois sur seulement 6% du territoire régional (Insee, 2010). Au sein de ce territoire, on observe un phénomène de macrocéphalie urbaine qui s'exerce sur *l'île de Cayenne*³. En géographie la macrocéphalie s'explique par des dynamiques de concentration sur un espace, souvent au détriment des espaces environnants. En abordant les caractéristiques de la population, de l'emploi, de l'activité ou encore de la mobilité, cette partie permettra de justifier le statut de Cayenne et de sa proche périphérie, comme véritable ville-centre de l'agglomération.

Tableau 1 : Communes de la CA CL (*Insee, RP2012 exploitations principales*)

Commune	Population (2012)	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)
Cayenne	55 198	23,6	2 339
Rémire - Montjoly	20 689	46,1	449
Matoury	29 712	137,2	217
Macouria	10 358	377,5	27
Montsinéry - Tonégrande	2 483	600	4
Roura	3050	3902,5	0.8
Total CA CL	121 490	5086,9	24

Le territoire de la CA CL se caractérise par un clivage entre les communes urbaines ou péri-urbaines (Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury ou Macouria) et les communes rurales (Montsinéry-Tonégrande et Roura). Malgré des disparités qui persistent en termes de densité, c'est en effet au cœur de l'agglomération, sur les communes qui constituent l'île de Cayenne (Cayenne, Matoury et Rémire-Montjoly) que se concentre la grande majorité des 121 490 habitants de la CA CL (*Carte 2*). C'est donc à juste titre que le projet de TCSP dont il est question dans ce mémoire, concerne uniquement les trois communes de l'île de Cayenne. Par conséquent, la plupart des représentations cartographiques qui seront proposées dans la suite de ce document s'intéresseront plus précisément à cette partie du territoire.

Carte 2 : Densités de population sur l'île de Cayenne (*Rapport EMD, 2011*)

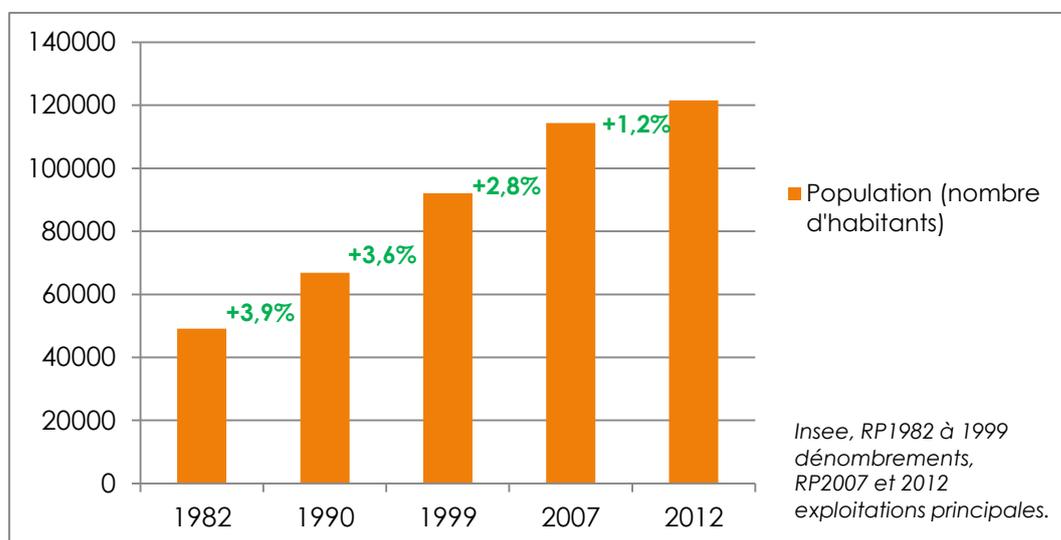


³ Il s'agit d'une appellation d'usage qui tient compte des caractéristiques hydrographiques du territoire. L'ensemble territorial constitué par les communes de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury, est en effet totalement entouré par les eaux. Le territoire est bordé par deux cours d'eau, l'estuaire du Mahury à l'Est et la rivière Cayenne à l'Ouest. Une troisième rivière, située plus au sud et dénommée le Tour de l'île, permet de connecter les deux premières.

I. UNE DEMOGRAPHIE EXPONENTIELLE DANS UN CONTEXTE ECONOMIQUE TENDU

1. *UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE SOUTENUE ET DES PERSPECTIVES HORS DU COMMUN*

Figure 1 : Croissance démographique au sein de la CACL depuis 1982



Depuis plusieurs décennies la CACL connaît une croissance démographique très soutenue. Au début des années 1980 ce territoire regroupait environ 50 000 habitants contre plus de 120 000 en 2012 (*Figure 1*). Selon l'Insee, sur la période 1999 - 2010 le taux de variation annuel de la population était de 2,3%.

Les perspectives de développement du territoire intercommunal permettent de confirmer la tendance actuelle. En effet, les récentes prévisions réalisées par l'Agence d'Urbanisme de la Guyane (AUDeG) dans le cadre du Schéma d'Aménagement Régional (SAR, 2014), sont significatives. D'ici à 2030, on s'attend à accueillir plus de 184 000 habitants au sein de la CACL, soit une augmentation de l'ordre de 50% en 20 ans. Cette poursuite d'une démographie galopante nécessite une prise en compte immédiate et un certain degré d'anticipation dans tous les volets de l'aménagement (habitat, social, économie, transports...).

2. *UN HABITAT DENSE SUR LA VILLE CENTRE QUI FAVORISE L'ETALEMENT URBAIN*

Cette forte évolution de la population s'est faite essentiellement au bénéfice des trois communes les plus excentrées de l'agglomération (Macouria, Montsinéry-Tonégrande et Roura) et dans une moindre mesure aux communes de la première couronne que sont Rémire-Montjoly et Matoury. En ce qui concerne la ville-centre de Cayenne, qui regroupe 45% de la population de la CACL avec 55 198 habitants, le taux de variation annuel de 0,9% (Insee, 2010) est comparable aux moyennes du territoire hexagonal.

La densité de population étant déjà assez élevée au centre de Cayenne, les mouvements d'urbanisation périurbaine observés s'expliquent principalement par la localisation des emprises foncières disponibles en périphérie⁴. Toutefois, certaines disparités peuvent apparaître à une échelle plus locale (Cf. Carte 2). Elles sont notamment liées aux contraintes environnementales (risques d'inondation et glissement de terrain) qui rendent certaines emprises foncières inexploitable.

Ce phénomène de périurbanisation a toutefois favorisé l'apparition de nouvelles polarités urbaines. L'exemple le plus marquant de ces dernières années est celui de la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) de Soula, située sur la commune de Macouria le long de la RN1, axe de communication principal entre la CA CL et l'Ouest Guyanais (Carte 3).

Carte 3 : Plan de masse de la ZAC de Soula (Document EPAG, 2014)



Ce projet d'aménagement porté par l'EPAG (Etablissement Public d'Aménagement de la Guyane) est en cours de réalisation. Il concerne une zone de 395 hectares dont près de 200 hectares viabilisés, pouvant accueillir à terme plus de 2600 logements, soit un total d'environ 10 000 habitants. Le projet prévoit aussi la mise en place de commerces de proximité ainsi que d'une zone d'activité économique. L'aménagement de ce secteur est symptomatique de l'étalement urbain sur le territoire de la CA CL qui favorise l'apparition de nouvelles polarités urbaines le long des axes de communication.

⁴ Nous verrons ultérieurement que l'utilisation massive de la voiture et la configuration du réseau viarie qui converge vers le centre de l'agglomération a permis à de nombreux ménages de s'affranchir des longues distances et ainsi, renforcé la localisation de l'habitat sur des zones plus excentrées.

3. CROISSANCE DU NOMBRE D'EMPLOIS

La pression démographique impacte tout autant le nombre d'emplois qui affiche un taux de croissance annuel de 2,6% sur la période 1999 - 2010 sur le territoire de la CACL. On y recense aujourd'hui 38 000 emplois et 25 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030, d'après les prévisions du SAR (2014). Une fois encore, on observe (Tableau 2) que c'est la commune de Cayenne et plus largement les communes de l'île de Cayenne qui concentrent la quasi-totalité de ces emplois (94%). Il est toutefois important de remarquer que la commune de Macouria connaît sur la période 1999-2010 une augmentation significative du nombre d'emplois (+6,3%).

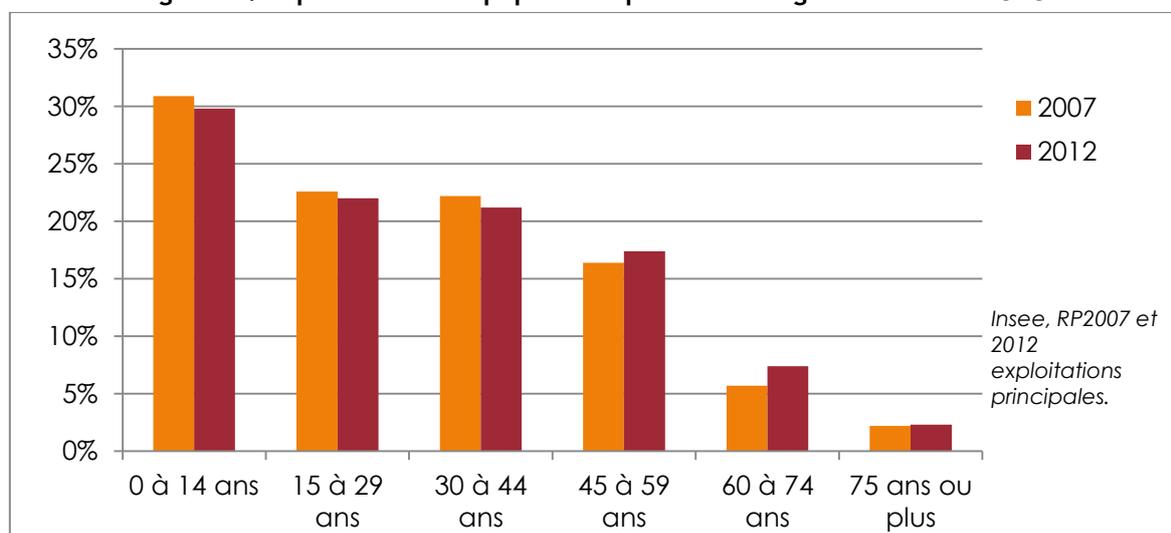
Tableau 2 : Répartition du nombre d'emplois au sein de la CACL (Insee, RP 1999 - 2010 exploitations principales)

Commune	Emploi (1999)	Emploi (2010)	Variation annuelle de l'emploi (1999-2010)	Poids de la commune sur le territoire (2010)
Cayenne	20 507	25 724	+2.1%	68%
Rémire - Montjoly	2 958	4 427	+3.7%	12%
Matoury	3 659	5 404	+3.6%	14%
Macouria	764	1 494	+6.3%	4%
Montsinéry - Tonégrande	172	274	+4.3%	1%
Roura	603	631	+0.4%	2%
Total CACL	28 663	37 954	+2.6%	100%

4. UNE POPULATION JEUNE SOUMISE A UN CONTEXTE ECONOMIQUE TENDU

L'analyse des caractéristiques sociodémographiques de la population laisse apparaître trois grandes tendances. Une population très jeune, avec toutefois un phénomène de vieillissement qui s'accélère et un niveau de pauvreté marqué.

Figure 2 : Répartition de la population par classe d'âge au sein de la CACL



La démographie guyanaise se caractérise par la jeunesse de sa population. C'est une tendance qui n'épargne pas le territoire communautaire. En effet, au sein de la CACL, la moyenne d'âge est de 29 ans. La dernière Enquête Ménage Déplacement (EMD) réalisée en 2010, révèle que 40% de la population est âgée de moins de 18 ans et n'a donc pas accès à la voiture particulière. Cette surreprésentation de la jeunesse corrélée au vieillissement de la population (*Figure 2*) qui s'opère amène les acteurs du transport à se poser de nouvelles questions notamment en termes d'accès aux transports collectifs et de mise en place d'une offre adaptée aux besoins de la population.

Tableau 3 : Revenus des ménages au sein de la CACL (Insee, 2012)

Commune	Nombre de foyers fiscaux	Nombre moyen d'habitant(s) par foyer	Revenu mensuel moyen par foyer fiscal
Cayenne	30 425	1,8	1 277 €
Rémire - Montjoly	9 910	2,1	2 504 €
Matoury	12 649	2,3	1 480 €
Macouria	3 752	2,5	1 714 €
Montsinéry - Tonégrande	618	3,5	1 762 €
Roura	1 035	2,5	1 407 €
Moyenne CACL	58 389	2.45	1 691 €

La répartition des revenus par commune est révélatrice des disparités territoriales qui s'exercent sur le territoire de la CACL (*Tableau 3*). La commune de Rémire-Montjoly, de par son importante fonction résidentielle, enregistre le plus haut niveau de revenu. En revanche c'est la commune de Cayenne avec une moyenne de 1 277€ mensuels qui affiche le plus bas niveau de revenu. Le tableau 3 est aussi révélateur des différences en termes de taille des ménages. En effet, le nombre moyen d'habitants par foyer varie entre 1,8 à Cayenne et 3,5 à Montsinéry-Tonégrande. La faiblesse de ces revenus apparaît lorsque l'on effectue une comparaison avec le territoire hexagonal. Toujours d'après l'Insee, en 2013, en métropole la moyenne du revenu mensuel fiscal était de 2 129€. Ces écarts de revenus sont encore plus significatifs compte tenu de la taille des ménages qui est en moyenne largement inférieure (1,9 personnes par foyer fiscal).

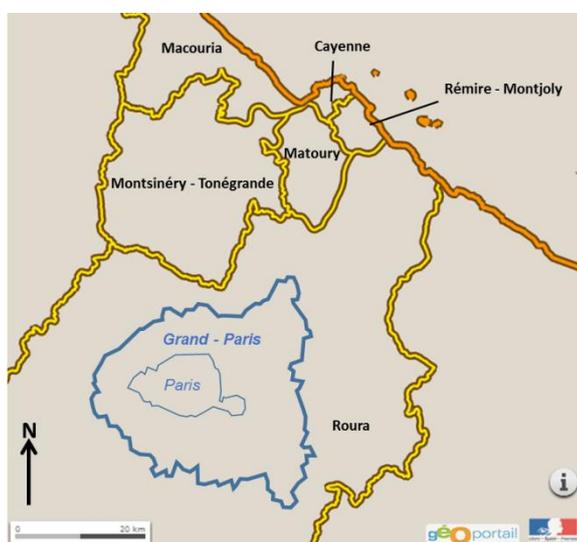
Concernant le PIB par habitant sur le territoire communautaire, il est moitié moins élevé que le PIB du territoire hexagonal. Par ailleurs le taux de chômage est de 25% en 2012 et il se rapproche des 50% pour les actifs appartenant à la tranche des 15-24 ans (Insee). Malgré un taux de croissance économique qui reste plus élevé qu'en métropole, le territoire de la CACL ne cesse de « s'appauvrir » sous l'effet de la pression démographique.

II. UN TERRITOIRE ETENDU AVEC UNE CONCENTRATION DES ACTIVITES SUR LA VILLE CENTRE

1. RAPPEL DU CONTEXTE HISTORIQUE QUI A PROFONDEMENT MARQUE L'URBANISATION

L'héritage colonial de la Guyane a profondément marqué les caractéristiques de l'urbanisation sur le territoire de la CACL. De par son rôle de comptoir au temps de la colonisation, la ville de Cayenne a été construite selon un schéma en damier. Aujourd'hui encore cette configuration trame le centre-ville en îlots découpés par un maillage de voies au tracé rectiligne. Cette organisation urbaine quadrillée, typique des centres anciens, contraste avec les caractéristiques de l'urbanisation sur le reste du territoire. En effet, la grande vague d'immigration des années 1960 à 1990 a favorisé la croissance démographique. Cette évolution s'est traduite, sur toute l'île de Cayenne, par la construction de nouvelles cités à vocation résidentielle. Ces nouveaux quartiers d'habitat collectif ou individuel se sont implantés dans la périphérie proche du centre colonial puis le long des principaux axes routiers, favorisant ainsi l'apparition de nouveaux bourgs ou le développement de ceux existants. Jusqu'aux années 2000 l'urbanisation en « taches d'huile » s'est poursuivie à partir de ces bourgs, entraînant systématiquement la mise en place de quartiers en « arêtes de poissons », entre lesquels le maillage routier secondaire a trop souvent été négligé. Ces dynamiques urbaines, qui se sont faites au gré des opportunités foncières sans intégrer les différentes opérations dans une programmation spatiale et temporelle cohérente, sont aujourd'hui la cause des problématiques territoriales auxquelles la CACL doit faire face. Dans ce diagnostic territorial, il convient de prendre en compte une dernière caractéristique de l'urbanisation sur le territoire. Il s'agit du développement fréquent, à proximité ou en périphérie du centre de l'agglomération, de zones d'urbanisation spontanées. En 2011, d'après l'AUDeG, cette forme d'habitat, illégale et souvent « insalubre », concernait 9000 hectares au sein de la communauté d'agglomération. Il est à noter que pour caractériser ce type d'espace, on parle aujourd'hui d'habitat indigne.

2. UN TERRITOIRE ETENDU MAIS TRES CONTRAINT



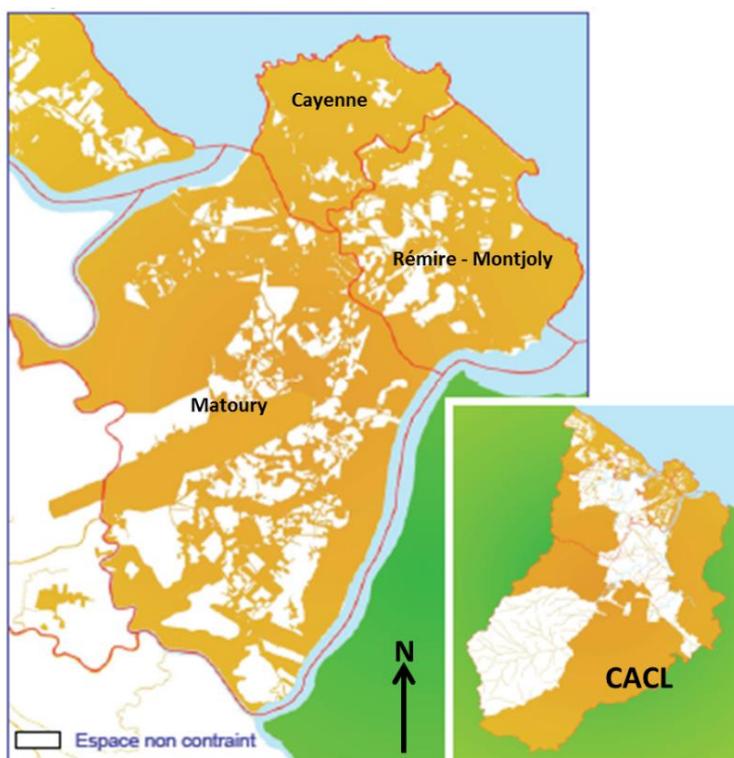
La représentation cartographique (*Carte 4*) ci-contre permet de juger de l'étendue du territoire de la CACL. En effet les six communes qui composent la CACL couvrent une surface de 5087 km². En comparaison, c'est un territoire six fois plus étendu que la métropole du grand Paris et ses 839 km². Plus encore, on observe que les trois communes de l'île de Cayenne (Cayenne, Rémire-Montjoly, et Matoury) ont une superficie qui n'est que légèrement supérieure à la ville de Paris.

Carte 4 : CACL vs Grand Paris (*Données IGN, réalisation personnelle, 2015*)

Malgré son étendue, le territoire communautaire se caractérise par une occupation des sols très contrainte. D'un point de vue géomorphique, bien que la forêt primaire et les milieux semi-naturels occupent 84% du territoire (AUDeG, 2011), le périmètre de la CAACL se distingue aussi par la présence de trois types d'espaces particuliers. Tout d'abord un littoral peu urbanisé composé de plages au niveau de l'île de Cayenne et de mangroves au niveau des communes périphériques (Macouria et Roura). Il s'agit d'un espace naturellement riche mais aussi très sensible. Ce paysage côtier est en évolution constante compte tenu des phénomènes d'envasement et d'érosion répétés⁵. Ensuite, on relève la présence de mornes⁶ de 150 à 200 mètres d'altitude le long de la façade maritime ainsi que d'autres reliefs au patrimoine faunistique et floristique exceptionnel. Enfin, le territoire est soumis à des contraintes d'ordres hydrauliques. Au sein de la CAACL, les zones humides et autres surfaces d'eau occupent 10% des sols (AUDeG, 2011). Si ces vastes zones humides limitent nécessairement l'urbanisation, elles sont aussi favorables à une urbanisation maîtrisée. Elles favorisent en effet l'assainissement des eaux pluviales ou usées mais aussi la présence de coupures vertes sur le territoire communautaire.

La synthèse des différentes contraintes spatiales (risques naturels, risques technologiques, ZNIEFF⁷...) permet de visualiser la part importante d'espaces contraints, notamment sur le secteur de l'île de Cayenne (*Carte 5*). Ainsi, on remarque que la ville de Cayenne et, dans une moindre mesure celle de Rémire-Montjoly, n'offrent que très peu de marges de manœuvre à des projets d'urbanisme de grande ampleur.

Carte 5 : Contraintes spatiales sur le territoire de la CAACL (SCOT du Centre Littoral, 2011)



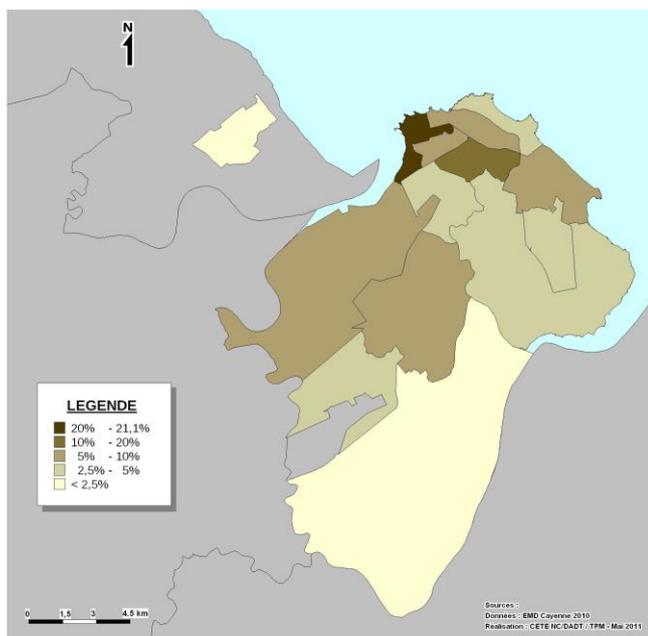
⁵ Plus de 1700 hectares de plages et de mangroves ont disparu entre 2001 et 2011 à cause de l'érosion (AUDeG - ONF, 2011)

⁶ Le mot « morne » désigne un bas-relief d'une île ou d'un littoral, généralement une colline.

⁷ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

3. CAYENNE, VILLE CENTRE DE L'AGGLOMERATION

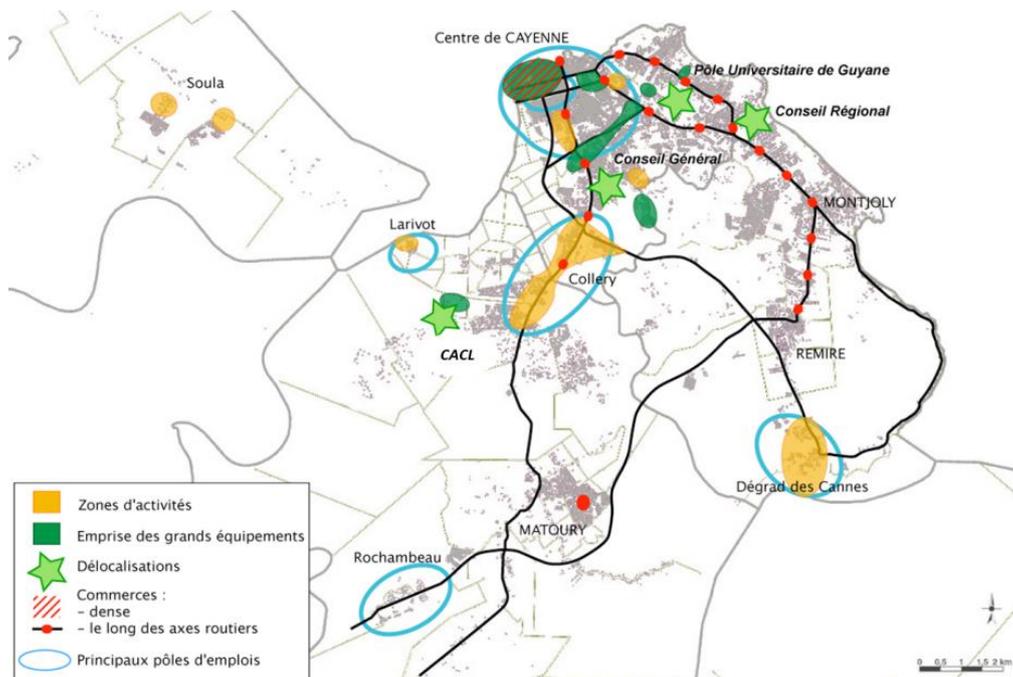
Carte 6 : Répartition des lieux d'activités au sein de la CACL (*Rapport EMD, 2011*)



La répartition des activités au sein du territoire montre une fois encore le rôle central tenu par Cayenne et sa proche périphérie. La *Carte 6* fait en effet l'état d'un gradient depuis le centre historique de la ville vers la périphérie en ce qui concerne la répartition des activités.

Ce phénomène est confirmé par l'illustration suivante (*Carte 7*) qui montre une concentration « historique » des activités, et notamment des commerces, dans le centre-ville. On observe également que les autres pôles d'attraction se sont développés le long des axes routiers principaux à l'exception des lieux d'implantation stratégiques (Port de Dégrad des Canes, Port du Larivot ou encore zone aéroportuaire de Rochambeau).

Carte 7 : Localisation des grands pôles d'attraction de la CACL (*SCOT du Centre Littoral, 2011*)

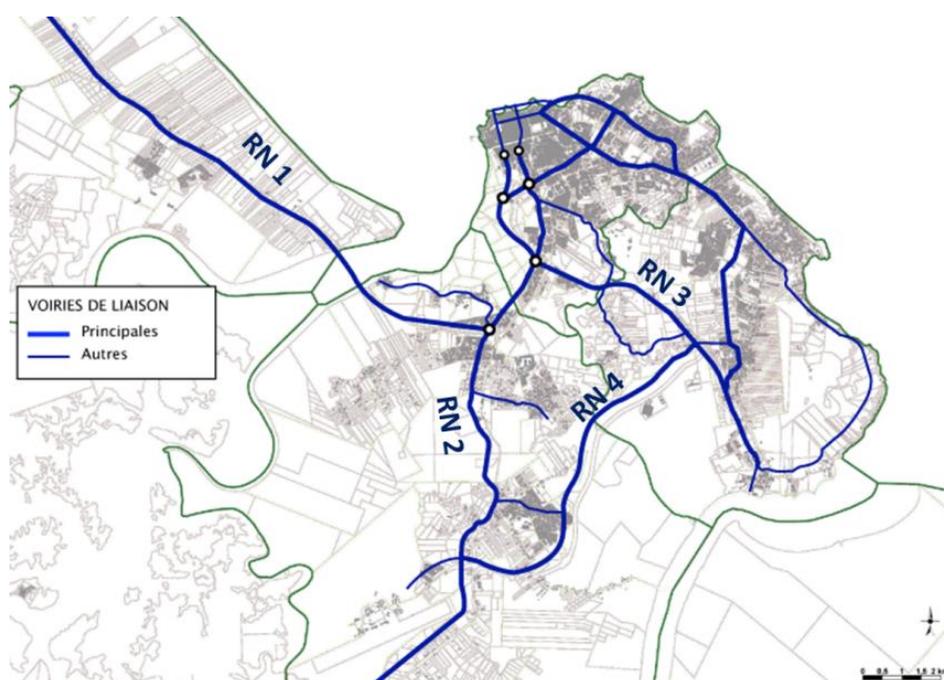


III. UN RESEAU ROUTIER PEU MAILLE ET SATURE FACE A UNE DEMANDE EN DEPLACEMENT TOUJOURS PLUS IMPORTANTE

1. CARACTERISTIQUES DU RESEAU ROUTIER SUR L'ILE DE CAYENNE

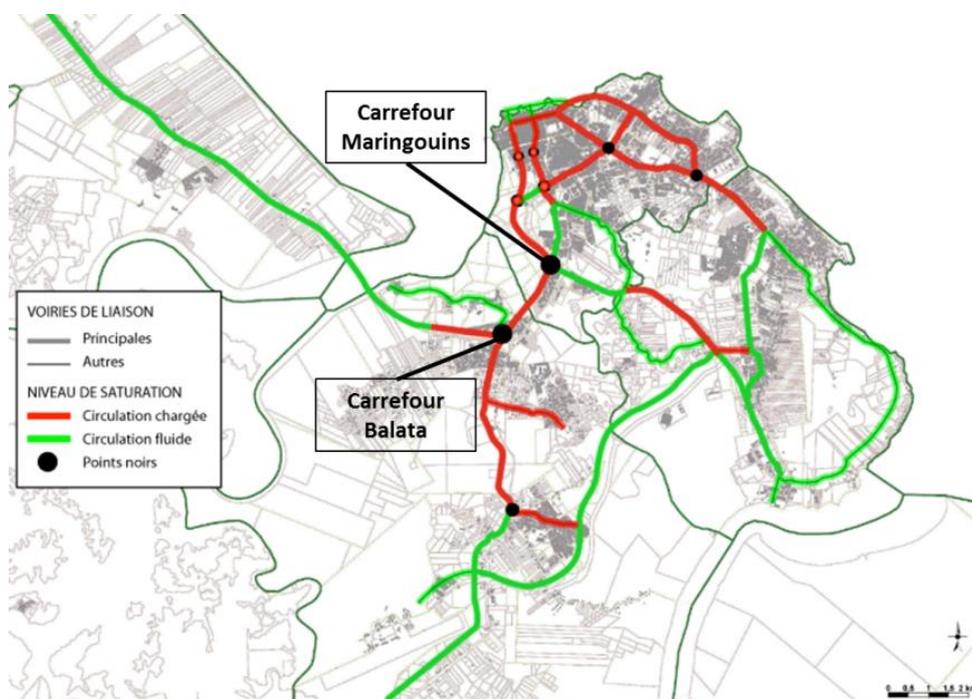
Les infrastructures de mobilité sur le territoire de la CACL présentent un réseau de voiries peu maillé et qui converge vers le centre historique de Cayenne. A l'exception du tracé allant du rond-point de Balata au centre de Cayenne (Cf. Carte 9), qui a une capacité de 2*2 voies, l'ensemble des voies principales représentées ci-dessous (Carte 8) sont des voiries de type 1*1 voie. Toutes les relations entre les principaux pôles de l'agglomération reposent donc sur ce réseau viaire limité et qui fait aujourd'hui l'état d'une saturation avancée.

Carte 8 : Principales voiries de liaison sur l'île de Cayenne
(SCOT, 2011)



Comme précisé auparavant, les principaux quartiers sont directement reliés au réseau structurant. C'est une caractéristique de l'urbanisme qui est, d'une part génératrice de congestion, et d'autre part d'insécurité routière puisque des flux de natures différentes sont amenés à cohabiter sur les mêmes axes. De plus, ceux-ci sont quasi systématiquement dépourvus d'aménagements piétonniers et cyclistes renforçant ainsi la confrontation entre les modes.

**Carte 9 : Saturation du réseau viaire sur l'île de Cayenne
(SCOT, 2011)**

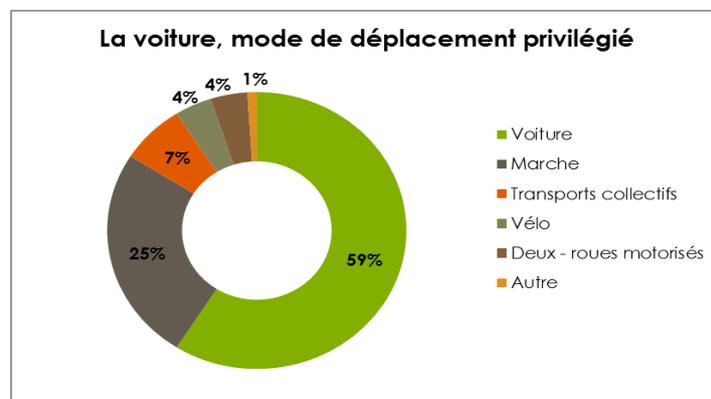


La *carte 9* fait état de la saturation avancée du réseau, phénomène qui tend à s'accroître et qui ne se manifeste plus seulement aux heures de pointe du matin et du soir. On identifie ainsi les voies d'accès au centre de Cayenne, qu'elles soient routes nationales en provenance de Matoury ou bien routes départementales entre Cayenne et Rémire-Montjoly, comme les principaux axes de blocage du réseau routier. En parallèle, il est possible d'identifier les points noirs de ce même réseau qui favorisent cette situation de blocage. Les deux plus importants sont le giratoire des Maringouins et le giratoire de Balata. D'après les comptages effectués par la Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DEAL), on dénombre en 2012 une moyenne de près de 46 000 véhicules jours sur la section Balata - Maringouins (*Annexe 1 p.64*). Pour témoigner de l'augmentation de la demande en déplacements sur le territoire, il faut comparer à d'autres comptages précédemment réalisés par le même organisme. Ainsi, en 2002, la moyenne journalière de véhicules recensés sur le même tronçon, était de 36 195, soit une augmentation de trafic de 21% en l'espace de dix années.

2. CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS SUR L'ILE DE CAYENNE

Plus généralement concernant les flux de mobilités sur le territoire, le nombre de déplacements quotidiens observés s'élève à 420 000 (EMD⁸, 2010). La *Figure 3* présente la répartition modale de ces déplacements. D'après le Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane (PGTD, 2011), d'ici à 2025 et en raison de la croissance démographique le nombre de déplacements journaliers pourrait augmenter de près de 80% au sein de la CA CL. La mobilité par habitant au sein de la zone d'étude est de 3,53 (EMD, 2010). C'est un indice de mobilité comparable à ce que l'on observe en France métropolitaine. Toutefois cette mobilité moyenne cache de grandes disparités : certains se déplacent beaucoup, tandis que d'autres très peu ou pas du tout.

**Figure 3 : Répartition modale des déplacements
(EMD, 2010)**



Malgré un faible taux de motorisation⁹ des ménages (0.986), la voiture occupe une place prépondérante dans la répartition modale des déplacements. C'est en effet le mode privilégié dans 60% des cas pour se déplacer dans la zone d'étude. Il est tout aussi important de noter qu'un quart des déplacements sont effectués à pied. Cette bonne représentation de la marche à pied au sein du périmètre de l'étude s'explique notamment par les niveaux de revenus de la population, qui n'est pas toujours dans la capacité de s'équiper d'une voiture ou d'un autre mode de déplacement. Si le niveau de mobilité à pied est comparable à d'autres agglomérations françaises (33% à Lyon en 2008), il est toutefois important de préciser que les distances parcourues au sein de la CA CL sont plus longues.

Les résultats de l'EMD montrent aussi que le trajet domicile-travail est le premier motif de déplacement en voiture (20%) et en deux-roues motorisés (22%). Le motif domicile - école/université est aussi fortement représenté pour ces déplacements motorisés. Concernant la marche (41%) et le vélo (46%), c'est le motif domicile - école/université qui est cette fois le plus représenté. Cette tendance se confirme dans le

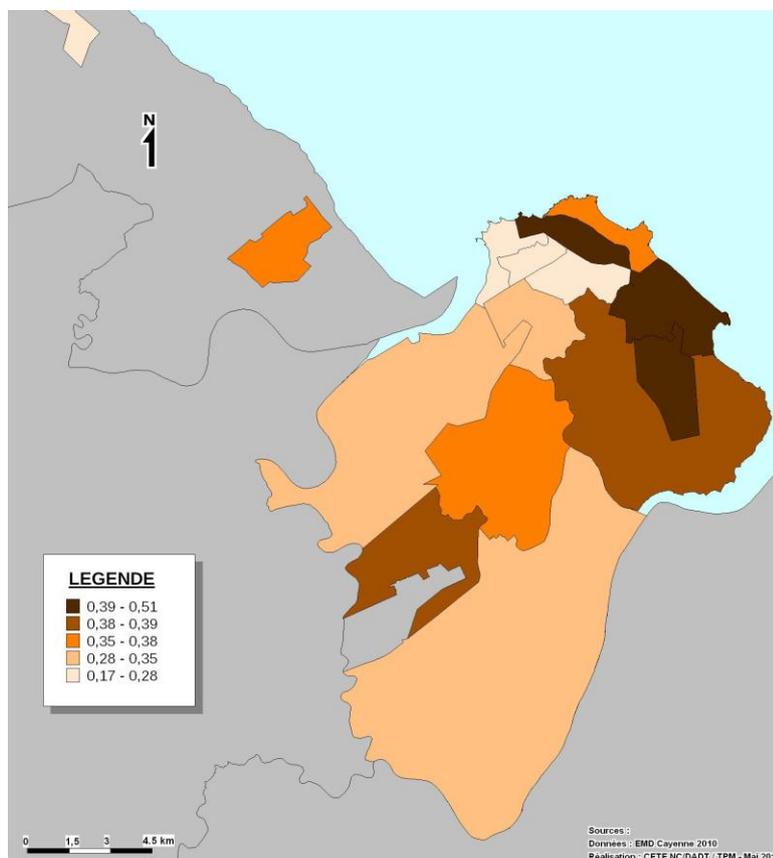
⁸ L'enquête Ménage Déplacements réalisée en 2010 ne concerne pas l'ensemble du territoire de la CA CL. Seules les communes de Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, ainsi que les secteurs les plus urbanisés de Macouria entrent dans le périmètre de l'enquête. Toutefois ces données restent pertinentes dans le cadre du projet de TCSP.

⁹ Le taux de motorisation correspond au nombre de voitures particulières à disposition par ménage.

cas des déplacements en transports collectifs urbains (TCU). En effet, 45% des déplacements en TCU ont pour motif un trajet comprenant le domicile et l'école/université comme origine ou destination. L'enquête apporte aussi des précisions quant à la fréquence d'utilisation du réseau urbain. En effet, près des trois quarts (72%) de l'échantillon d'enquête déclarent ne jamais utiliser les TCU. Parmi les utilisateurs du réseau urbain (28% de l'échantillon), seuls 10% sont des captifs et en ont un usage quotidien. Avec le lancement imminent d'une nouvelle tarification sur son Périmètre de Transport Urbain (PTU), et notamment la mise en place d'un ticket unitaire offrant une possibilité de correspondance, la CACL souhaite faire évoluer le taux de captifs des transports collectifs.

Une analyse plus fine des taux de motorisation peut témoigner des facteurs limitant la mobilité sur le territoire. Pour s'affranchir de l'effet « taille de ménage » il faut calculer le taux de motorisation par personne. Pour le territoire enquêté, en 2010, ce taux est de 0,32 voiture/personne. C'est un taux faible par rapport aux taux observés dans les enquêtes métropolitaines. En France métropolitaine, en 2008, le taux de motorisation des ménages était de 1,55 soit près de 0,7 voiture par personne¹⁰.

La *Carte 10* est aussi surprenante par rapport aux cartes du même genre que l'on peut établir sur des agglomérations semblables. Si on retrouve bien un hyper centre avec les taux de motorisation les plus faibles, la logique spatiale n'est ensuite pas respectée avec certaines zones « éloignées » comme le sud de Matoury qui présentent également un taux de motorisation relativement faible.



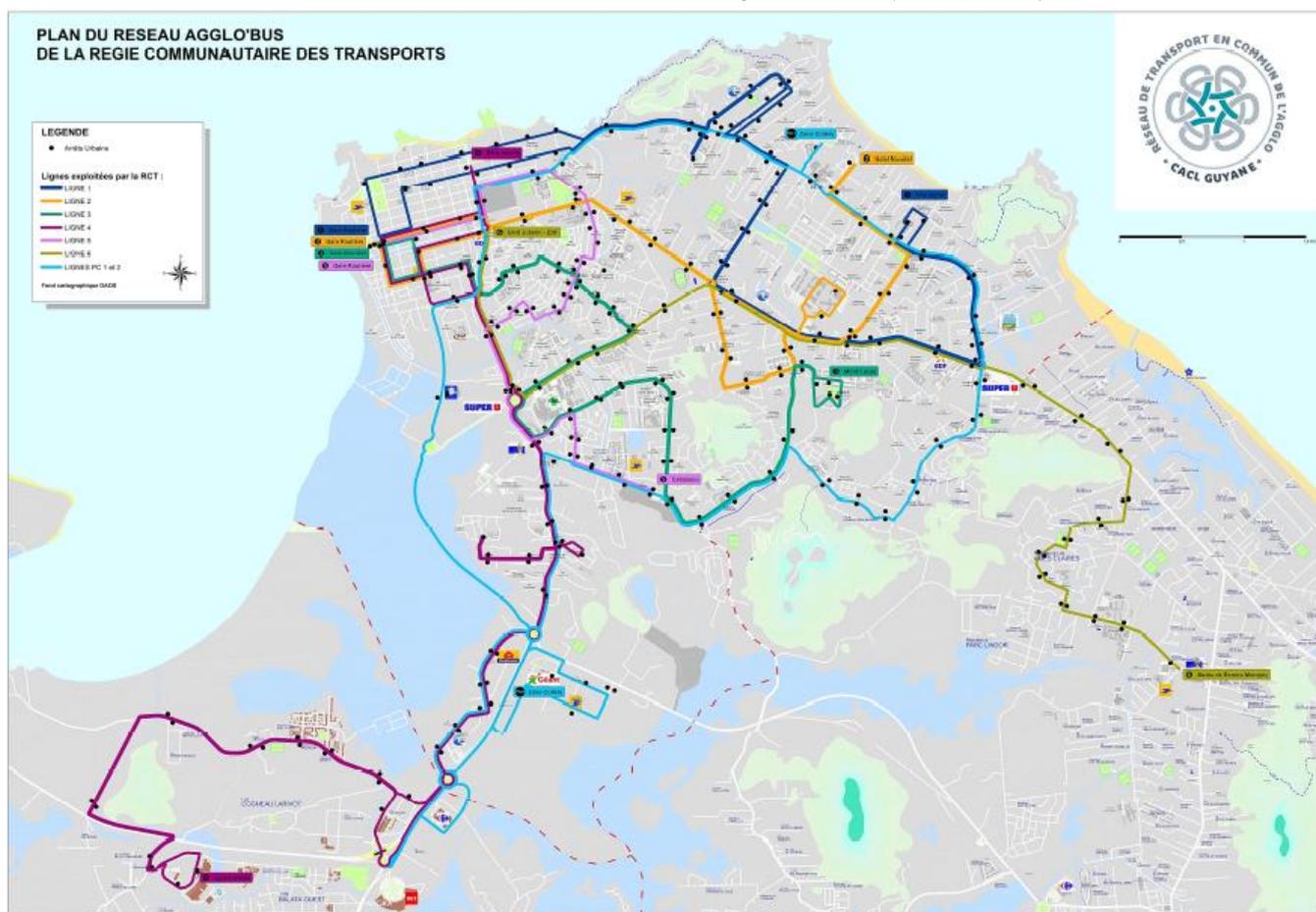
Carte 10 : Taux de motorisation par personne sur l'île de Cayenne (*Rapport EMD, 2010*)

¹⁰ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>

3. UN RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS TRES LIMITE

Le réseau de transport urbain « Agglo'Bus » est exploité par la Régie Communautaire des Transports (RCT). Il comporte six lignes de bus internes à Cayenne et deux lignes de petite couronne (PC) (*Carte 11*). Ce réseau enregistre une fréquentation de l'ordre de 10 000 voyageurs/jour et en 2014 la RCT a comptabilisé 2 408 040 voyages pour 1 001 811 kilomètres commerciaux réalisés sur l'année (Rapport d'activités - RCT, 2014). A fin 2014, le ratio voyages/kilomètre est de 2,40 contre 2,55 fin 2013. Cette dégradation se traduit par une évolution du nombre de voyages non proportionnelle à l'évolution des kilomètres produits sur la même période. En effet, sur la période 2013-2014, l'évolution des kilomètres est de l'ordre de 8,8% contre 3,1% pour les voyages (Rapport d'activités - RCT, 2014). Une fiche plus détaillée des lignes urbaines exploitées par la RCT est disponible en annexe (*Annexe 2 p.65*).

Carte 11 : Plan du réseau de transport urbain (CACL, 2015)



L'offre urbaine est complétée par un réseau de transport collectif périurbain, en grande partie exploité par des transporteurs privés sous un régime de marchés publics et un réseau de transport scolaire très développé qui compte 186 lignes, dont 15 sont spécialisées dans le transport des élèves en situation de handicap.

Le réseau actuel sera soumis à une refonte d'ici à la fin de l'année 2015. Cette réorganisation propose, avec des transporteurs privés sous un régime de délégation de service public (DSP), une extension du réseau urbain vers les communes de Matoury et Rémire ainsi qu'un renforcement du réseau périurbain en termes de capacités et de fréquences. Cette nouvelle offre sera par ailleurs complétée par la mise en place de certaines lignes de transport à la demande ainsi qu'un système de billettique jusqu'ici inexistant. L'objectif de cette refonte consiste à changer les habitudes des voyageurs, notamment en les incitant à effectuer des correspondances. Il s'agit d'une étape de préfiguration en vue de la mise en service du BHNS.

Aujourd'hui, en zone urbaine le niveau d'offre des transports collectifs (90 kilomètres de ligne) manque toutefois d'une certaine hiérarchisation et reste marginal compte tenu du fort potentiel de demande en déplacements. En effet, comme l'explique Michée Dumoulin, actuel directeur de la RCT (*Annexe 3 p.66*), les conditions d'exploitations et le niveau d'offre actuel ne sont pas à l'image d'un véritable réseau urbain¹¹. Ce dernier rappelle par ailleurs, qu'il serait souhaitable de dynamiser l'existant afin de mener le réseau à saturation, avant même de songer à la mise en place d'une ligne de TCSP.

¹¹ « La meilleure fréquence sur le réseau est de 18 minutes en heure de pointe » M. Dumoulin -Directeur RCT, 27 Juillet 2015.

IV. Synthèse : Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces (AFOM) sur le territoire de la CACL

C'est dans ce contexte de croissance démographique exacerbée et de saturation des axes de pénétration au centre de l'agglomération, que la CACL œuvre pour la mise en place d'un projet de TCSP.

Afin de permettre une meilleure compréhension et une certaine lisibilité des enjeux auxquels la CACL doit faire face, cette partie contextuelle mérite d'être complétée par une analyse récapitulative et synthétique. L'analyse AFOM, « SWOT » en anglais, est avant tout destinée à la planification puisqu'elle permet de définir les grands axes stratégiques à développer sur un territoire. Toutefois cette analyse peut s'avérer pertinente dans le cas d'une évaluation. Elle s'inscrit ici dans une étape d'évaluation intermédiaire puisqu'elle va permettre de juger de la pertinence et de la cohérence du projet de BHNS de la CACL.

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ⊗ Forte croissance démographique ; ⊗ Croissance de l'économie résidentielle ; ⊗ Population peu motorisée et aux revenus adaptés à une offre TC ; ⊗ Déplacements domicile-étude prépondérants ; ⊗ Taux de motorisation relativement peu élevé ; ⊗ Saturation de certains axes routiers pénétrants induisant la nécessité d'adopter une réflexion TC ; ⊗ Une part d'utilisation des modes doux encourageante ; ⊗ Elaboration du PGTD de la Guyane (2012) ; ⊗ Un EPCI en voie de structuration et la prise de compétence Transport ; ⊗ Un taux importants de déplacements à pied et en modes doux. 	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ Faiblesse des revenus moyens par habitant ; ⊗ Promotion du transport en commun et demande sociale insuffisante ; ⊗ Un niveau d'insécurité routière élevé en zones urbaine et interurbaine ; ⊗ Une hyper concentration des activités au cœur de la ville-centre ; ⊗ Congestion de plus en plus importante du réseau viaire de Cayenne, notamment sur les axes reliant Matoury et Rémire-Montjoly ; ⊗ Limites de capacités atteintes sur certains axes routiers ; ⊗ Aménagements urbains peu propices à l'usage des modes doux ; ⊗ Une juxtaposition des réseaux urbain et périurbain ; ⊗ Problème de fiabilité du réseau urbain ; ⊗ Un réseau de transport urbain ne s'étendant qu'aux limites de Cayenne ; ⊗ Des bassins de vie étendus et peu denses hormis sur l'île de Cayenne ;

	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ Un réseau viaire peu maillé ; ⊗ Ressources fiscales insuffisantes.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> ⊗ Développement du marché intérieur favorisé par la croissance démographique ; ⊗ Création de pôles d'échanges multimodaux incitant au report modal ; ⊗ Encouragements et développement des modes de transport doux ; ⊗ Une volonté de décentralisation des lieux d'activités générateurs de déplacements ; ⊗ Mise en œuvre opérationnelle du PGTD par l'élaboration de schémas de transport multimodaux ; ⊗ Lancement des études pour le PDU de l'agglomération ; ⊗ Exigences liées à la limitation des émissions de GES appelant des investissements en faveur du report modal via le développement d'une offre TC efficace et compétitive ; ⊗ Constitution de la future collectivité territoriale et montée en puissance de l'EPCI ; ⊗ Création de la CACL et extension du PTU pour intégration des communes périphériques à Cayenne ; ⊗ Augmentation de la fiscalité du Versement Transport ; ⊗ Poursuite d'une urbanisation intégrée et relativement dense conformément au SCOT de la CACL. 	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ Une rentabilité socio-économique des projets de transport qui reste à démontrer ; ⊗ Vitesse de croissance de la population et des besoins en termes de transport public qui nécessitent une grande anticipation des pouvoirs publics ; ⊗ Croissance du taux de motorisation ; ⊗ Attachement très fort à la voiture particulière ; ⊗ Problème de sûreté des transports ; ⊗ Durée de montage des projets ; ⊗ Peu d'adhésion au mode de transport en commun de certains décideurs politiques ; ⊗ Mauvaise maîtrise de l'urbanisation rendant peu efficace le déploiement des transports en commun.

Partie 2

le projet de BHNS, une réponse aux enjeux de l'agglomération.



I. DES VOLONTES POLITIQUES PARTAGEES POUR LE DEVELOPPEMENT DU TCSP

Afin de compléter le diagnostic territorial mené dans la première partie, il convient de s'intéresser au positionnement des acteurs vis-à-vis du projet de BHNS de la CACL. Les informations ainsi présentées s'appuient sur la réalisation de plusieurs entretiens (*Tableau 4*). La retranscription détaillée de ces échanges semi-directifs ainsi que le guide d'entretien sont annexés au présent document (*Annexes 3 à 9, p. 67 à 90*).

Tableau 4 : Liste des entretiens réalisés

NOM Prénom	Organisme	Poste / Fonction	Date de l'entretien
GIROU Denis	DEAL Guyane	Directeur	09/07/15
LEREUN Claude	DEAL Guyane	Directeur Infrastructures et Sécurité Routière	09/07/15
CANAVY Fabien	Conseil général	Conseiller Général Cayenne Sud	16/07/15
VARVOIS Christophe	Mairie Rémire-Montjoly	Responsable de l'urbanisme	16/07/15
DUMOULIN Michée	Régie Communautaire des Transports	Directeur	27/07/15
THEOLADE Éric	Mairie de Cayenne	Directeur Général des Services Techniques	28/07/15
BOUJOT Aurélien	EPAG	Directeur de l'Aménagement Urbain	28/07/15

L'ensemble des informations recueillies permet de valider le contexte, les enjeux ainsi que la nécessité de développer les transports en commun à l'échelle de l'agglomération. Toutefois, nous verrons aussi que quelques divergences de point de vue persistent en fonction de l'interlocuteur et que chacun d'entre eux conserve ses propres attentes vis à vis d'un tel projet.

1. UNE NOUVELLE GOUVERNANCE POUR LAQUELLE L'AMÉNAGEMENT ET LES TRANSPORTS CONSTITUENT UN AXE STRATÉGIQUE FORT

C'est une généralité, l'ensemble des acteurs se montre optimistes en ce qui concerne la prise en compte du transport dans les politiques actuelles et futures menées par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Selon M. Lereun (DEAL) : « *Ce qui apporte un plus c'est vraiment la constitution de la CACL [...] qui apporte une vraie réflexion sur la constitution d'un réseau de transport urbain correspondant à une agglomération de 120 000 habitants* ». La plupart des interlocuteurs en effet salue la montée en compétence de l'EPCI qui accorde, depuis 2012, une place importante au transport. D'autre part, à l'époque de la communauté de communes et selon les dires de M. Théolade (Mairie de Cayenne) : « *Pendant très longtemps le transport en commun s'est limité à être un transport intra-muros Cayenne* ». En effet, beaucoup sont critiques vis-à-vis de l'ancienne configuration du système de transport collectif (ex. SMTTC) qui, dans un PTU trop restreint, ne permettait une prise en compte des besoins de mobilité à l'échelle de l'agglomération. De plus, à l'image de M. Canavy (Conseil Général) qui précise : « *Je veux dire qu'aujourd'hui l'agglo' est un prototype. Un prototype en matière de circulation, donc les transports* », la CACL doit jouer un rôle de précurseur à l'échelle de la Guyane. En effet les actions mises en place sur le territoire feront l'objet d'une attention particulière dans la mesure où les mêmes problématiques seront amenées à se présenter ailleurs en Guyane dans les années à venir. Ce sera notamment le cas dans l'Ouest Guyanais, à Saint-Laurent-du-Maroni, le long de la frontière avec le Surinam.

2. UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES TC QUI DOIT FAIRE FACE A UN ATTACHEMENT FORT A LA VP

Le constat est le même pour la plupart des acteurs : « *L'agglo' souffre fortement d'une absence de vrai transport urbain* » (M. Lereun). D'après M. Dumoulin, directeur de la RCT, il n'est pas juste de parler de « réseau » pour caractériser le fonctionnement des transports sur l'agglomération. Ce dernier explique en effet que l'on assiste davantage à une superposition d'acteurs, sans réelle harmonisation entre eux. Par ailleurs, avant même la mise en place d'un système de BHNS, il se prononce en faveur d'une dynamisation du réseau urbain actuel. Selon lui, il est avant tout nécessaire de mener l'existant à saturation au travers de différents leviers tels que la tarification, la communication ou encore le stationnement payant. Pour plus de performance, le directeur de la RCT est aussi favorable à la refonte d'un réseau urbain qui couvre l'ensemble des communes de l'île de Cayenne, complété par des liaisons périurbaines fiables et performantes ainsi qu'un système de transport à la demande plus sectorisé sur les communes rurales, notamment Roura. « *Le regard très dévalorisé* » (M. Boujot, EPAG) qui est porté aujourd'hui sur les transports en commun s'explique aussi par le manque de fiabilité des liaisons périurbaines ainsi que la matérialisation et l'aménagement des points d'arrêts. En effet, les infrastructures de transport n'intègrent pas les aménagements connexes nécessaires à leur bon fonctionnement. D'après M. Varvois (Rémire-Montjoly) : « *Il est parfois difficile même de se rendre de son domicile au point de ramassage* ». Lorsqu'on

connait les conditions climatiques en Guyane (chaleur et/ou fortes précipitations) il est évident que ces éléments ne contribuent pas à renforcer l'attractivité des transports publics.

L'autre élément primordial avec lequel il faut composer concerne l'attachement prononcé qu'ont les populations locales au véhicule particulier. D'après M. Théolade : « *Ici, les gens aiment plus leur véhicule que leur maison* ». Si cette pratique s'explique en partie par les évolutions urbaines qui se sont faites pour et autour de la voiture, elle tient aussi compte d'un niveau de confort et de performance du véhicule personnel, aussi symbole de réussite sociale. Cette performance tient notamment compte des temps de parcours. Face à l'allongement des distances, favorisé par l'étalement urbain, la voiture s'est en effet imposée comme mode de transport privilégié pour les ménages qui y avaient accès. Ce contexte particulier amène les acteurs du transport à s'interroger sur la question et les conditions du report modal. Tous semblent favorables à la mise en place d'infrastructures de stationnement dédiées aux entrées du cœur de l'agglomération à l'image de M. Girou (DEAL) qui précise : « *que ce qu'il y a à prévoir pour ceux qui laissent leur véhicule à un endroit donné, pour ensuite prendre les transports en commun, soit opérationnel* ». Toutefois la limitation de la voiture ne tient pas uniquement compte de l'offre en transport collectif qui est proposée. Elle nécessite aussi d'agir sur d'autres leviers tels que l'usage des modes doux ou encore la mise en place d'un stationnement payant. Si la nécessité d'instaurer un stationnement payant, dans le centre de Cayenne, semble être aujourd'hui partagée¹², on dénonce encore l'absence d'une volonté politique forte. Par ailleurs M. Théolade rappelle les obligations avant la mise en place d'un stationnement payant : « *Vous devez offrir en périphérie un certain nombre de places. Donc nous nous attelons d'abord à cette tâche* ».

3. POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES DÉPLACEMENTS DOUX

Une nouvelle fois l'ensemble des interlocuteurs rencontrés semble s'entendre sur la nécessaire prise en considération des modes de déplacements doux, non seulement en lien avec l'infrastructure du BHNS mais aussi plus largement sur l'ensemble de l'agglomération. Une analyse approfondie des déplacements montre que même lorsque les conditions optimales de sécurité ne sont pas réunies, l'usage des modes doux reste répandu. Il convient donc d'encourager et d'accompagner ces usages en renforçant la mise en place d'infrastructures dédiées. Par ailleurs, M. Canavy (Conseil Général) rappelle que bon nombre des utilisateurs du réseau routier n'ont pas les moyens de se procurer une voiture, cependant « *On a l'impression que tout est fait pour la voiture...* ». Selon M. Varvois : « *Quand on élabore un projet [...] il faut peut-être rajouter une piste cyclable ou une piste multifonctions de manière à mettre sur la table les différents usages et apporter les solutions aux différents utilisateurs* ». En ce qui concerne les services de la DEAL pour les projets du réseau routier national, M. Lereun, qui rappelle les difficultés de motorisation des ménages, précise : « *Dans tous nos projets, maintenant, on intègre les déplacements*

¹² Afin de proposer un plan d'actions en cohérence avec les spécificités du territoire de la CA CL, les études relatives au PDU, lancées en juin 2015, intègrent la réalisation d'une enquête stationnement dans le centre historique de Cayenne.

doux, donc piétons et cycles ». Cette volonté d'intégration des modes de déplacements actifs à l'ensemble du réseau tient notamment compte de la sécurité des usagers. Sans prendre en compte les cyclomoteurs, beaucoup dénoncent en effet les nombreux conflits d'usages qui persistent entre les modes motorisés d'une part et les modes doux d'autre part. D'après les rapports d'accidentologie, ces conflits sont à l'origine de la plupart des accidents sur le territoire guyanais¹³.

4. UN ENJEU DE COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE QUI PASSE PAR LA DENSIFICATION ET LA REQUALIFICATION DES ESPACES URBAINS

Certains acteurs saluent le parti pris par la CACL dans la réalisation du projet de BHNS. En effet, plus qu'une simple vocation transport ce projet a pour objectif de faire levier sur le reste du territoire notamment en favorisant la cohésion urbaine. Cette recherche d'une meilleure cohérence territoriale pourra se décliner autour de deux volets :

- D'une part au travers d'une requalification et/ou une certaine redynamisation des espaces traversés. C'est notamment le cas pour le centre historique de Cayenne. M. Canavy explique : « *On a une ville qui aujourd'hui a vieilli [...] Il y a toute une revitalisation de l'espace urbain qui est à reprendre notamment sur le centre de Cayenne* ». Ce dernier se prononce également en faveur de la création d'espaces de vie, de lieux de rassemblement permettant aux générations de se retrouver. A son tour, M. Théolade souhaite qu'une réalisation de type façade à façade permette une certaine « *réhabilitation* » ainsi qu'une « *vision d'aménagement d'ensemble* » sans se contenter « *d'une simple plateforme de circulation* » pour le BHNS. D'autres comme M. Boujot expliquent que le BHNS pourra « *être un support, une possibilité de faire la restructuration de certaines zones* » périphériques du centre-ville comme à Rémire-Montjoly par exemple.
- D'autre part le BHNS se veut vecteur de développement urbain et de densification. En effet le maître d'ouvrage souhaite que l'infrastructure puisse irriguer des zones non développées ou encore en projet de développement (ZAC Hibiscus, ZAC Jasmins...). Cette potentialité de densification tient compte des emprises qui restent disponibles sur le territoire. Ces emprises territoriales encore disponibles incitent notamment les différents acteurs de l'aménagement à privilégier la mise en place du BHNS dès que possible. Avec la croissance démographique et le développement urbain qui continue, une attente prolongée conduirait à des situations de blocage. M. Girou résume bien cette situation : « *Il y a au final quand même aujourd'hui sur l'agglo' suffisamment de place pour faire correctement les choses si on les fait maintenant* ». Il insiste par ailleurs sur la notion d'« *anticipation* », qui a trop souvent fait défaut dans les précédentes politiques d'aménagement et précise par rapport au projet de BHNS : « *Le vrai enjeu c'est de le réussir. Et le réussir sans perdre de temps.* ».

¹³ Selon le rapport d'accidentologie de la DEAL Guyane, en 2014, sur 28 personnes tuées sur les routes, 12 concernaient des piétons, motards ou utilisateurs d'autres véhicules à deux-roues.

A l'image du directeur de la RCT, M. Dumoulin ou de M. Canavy, Conseiller Général qui préconise plutôt la création de plusieurs voies de bus sur l'ensemble de l'agglomération, certains avis sur le projet de BHNS porté par la CACL sont partagés. Toutefois, la plupart des acteurs sont d'accord sur un point : « Le faire, oui. Mais c'est maintenant. »

II. FLUIDIFIER, HIERARCHISER, RESTRUCTURER : UN PROJET QUI REPOND AUX OBJECTIFS DU PGTD

Les grandes orientations stratégiques en termes de transport sur le territoire guyanais pour les vingt prochaines années sont celles du Plan Global de Transports et Déplacements réalisé en 2011. Concernant le territoire de la CACL, le diagnostic du PGTD a montré qu'il était nécessaire, d'une part de développer la voirie et son maillage afin de mieux desservir l'urbanisation actuelle et celle à venir. D'autre part, le constat a identifié comme enjeu essentiel le développement d'un véritable réseau de transports en commun, notamment via la création d'une ligne de TCSP. Afin de décliner ces orientations au niveau opérationnel, le PGTD a établi un ensemble de 8 « fiches actions » propres au territoire communautaire qui nous intéresse. Il semble intéressant de voir comment le projet de BHNS en lui-même est une infrastructure d'envergure qui permettra de répondre aux actions préconisées par le PGTD (*Tableau 5*).

**Tableau 5 : Intérêt du projet de BHNS par rapport aux actions préconisées par le PGTD
(Réalisation personnelle)**

	Intitulé	Intérêt du BHNS
Action N° 1	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale	+
Action N° 2	Aménagement du réseau routier national	
Action N° 3	Création d'une ligne de TCSP	+++
Action N° 4	Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération	++
Action N° 5	Création de pôles de mobilité sur la CACL	+
Action N° 6	Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula	
Action N° 7	Refonte de la politique de stationnement de la CACL	++
Action N° 8	Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL	+

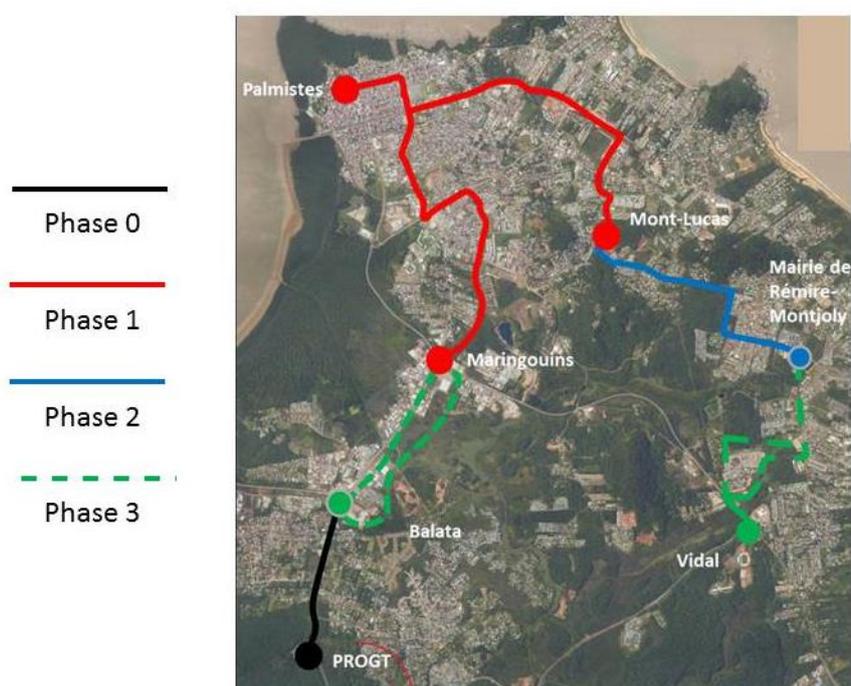
Le tableau ci-dessus montre toute la pertinence du projet de BHNS par rapport aux actions stratégiques recommandées par le PGTD. En effet, on observe que la mise en place de cette infrastructure devrait avoir un impact positif pour 6 des 8 actions préconisées dans le document de planification. Fluidifier les conditions de mobilité et hiérarchiser le réseau tout en renforçant son attractivité et donc la fréquentation des transports en commun sont les objectifs essentiels du projet de BHNS. Toutefois, il ne faut pas oublier et nous verrons que ce projet possède également un intérêt urbanistique majeur en termes de lien, de cohésion et de dynamisme territorial.

III. VERITABLE RESEAU DE TRANSPORT ET MOBILITE DURABLE

1. UN PROJET TRES AMBITIEUX QUI NECESSITE UN PHASAGE OPERATIONNEL

L'ambition de la CACL consiste en la réalisation de deux lignes de TCSP reliant Cayenne aux communes de la première couronne que sont Rémire-Montjoly et Matoury. Cependant à l'issue des études d'opportunités, pour des questions de financement mais aussi en raison d'un manque de visibilité sur certains projets d'aménagement futurs, il a été retenu de phaser le projet en trois étapes (*Carte 12*).

Carte 12 : Phasage du projet de TCSP de la CACL (*Etude préalable, CACL, 2013*)



La **phase 1** est celle qui est l'objet de notre étude (*Carte 12*). C'est aussi cette seule phase du projet qui a été présentée au troisième appel à projets « Transports Collectifs et Mobilité Durable » et a obtenu une subvention de l'Etat de 20,1 millions d'€. La réalisation de cette phase a été jugée prioritaire notamment en raison des prévisions trafic. C'est en effet le secteur de l'agglomération où l'on observe les plus fortes montées en charge et donc où le trafic attendu est le plus important. Par ailleurs nous verrons que cette zone centrale revêt un intérêt tout particulier en termes de dynamisme et de revitalisation urbaine.

La **phase 2** du projet concerne le prolongement de la ligne B depuis Mont-Lucas jusqu'à la Mairie de Rémire-Montjoly. Elle devra permettre de relier le centre de Cayenne à Rémire-Montjoly au moyen d'un système de transport fiable et performant. Ce

prolongement se voudra aussi vecteur de réorganisation et de structuration des espaces traversés comme le secteur des Ames Claires à Montjoly par exemple.

Enfin, la **phase 3** du projet nécessite d'affiner la stratégie de densification des secteurs traversés. La réalisation de cette phase comprend l'aménagement de la section entre Balata et le Palais Régional Omnisport Georges Théolade (PROGT). La mise en service de cette **phase 0**, dont les travaux ont débuté à l'été 2015 et qui intègre la réalisation de voies dédiées à la circulation des bus, est prévue pour 2017. Ainsi, la troisième phase du projet permettra, d'une part avec la ligne A, de relier le PROGT depuis Cayenne en irrigant le bourg de Matoury. Elle favorisera, d'autre part la desserte du bourg de Rémire en prolongeant la ligne B jusqu'à Vidal dans la zone du futur éco-quartier.

Le projet retenu par la CACL pour la réalisation de la phase 1 est donc un BHNS de type « mixte » (Figure 4).

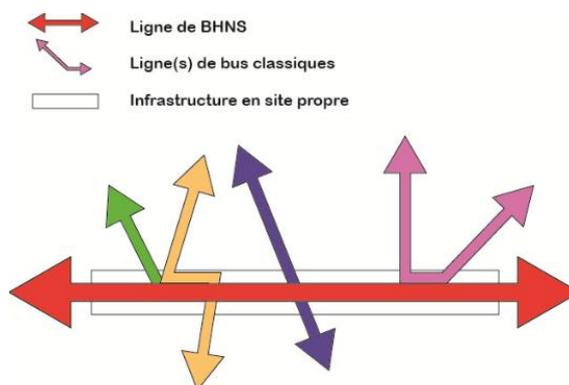


Figure 4 : Schéma de fonctionnement d'un BHNS de type "mixte" (Certu, 2009)

Afin de rentabiliser l'espace tout en optimisant le fonctionnement du réseau, ce type d'infrastructure permet de faire profiter du site propre aux autres lignes urbaines empruntant le même itinéraire. L'intérêt pour ces autres lignes concerne un gain de régularité et donc de performance. Toutefois, cette utilisation du site propre par d'autres lignes se doit d'être limitée afin de ne pas déréguler les lignes du BHNS. D'après le Certu, il s'agit en effet dans ce type de configuration de « trouver le bon équilibre entre les objectifs de performance du système et l'utilisation optimale de l'espace réservé »¹⁴. Il convient de préciser que ce choix de système résulte de l'évaluation préliminaire du projet. Toutefois, il est encore possible que le mode d'exploitation de l'infrastructure du TCSP évolue vers un système de type « fermé », c'est-à-dire exclusivement dédié au BHNS. On notera par ailleurs la présence d'un site banalisé (environ 300 mètres) le long du tracé en raison d'une emprise insuffisante pour la mise en place d'un site propre.

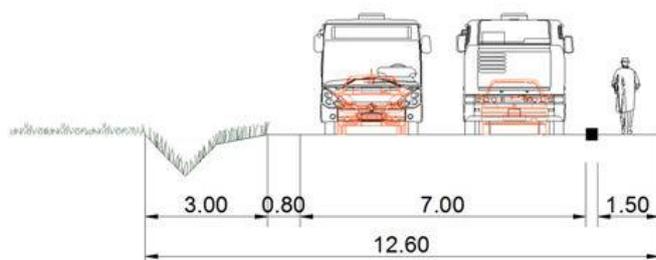


Figure 5 : Exemple d'insertion d'un site banalisé (Etude préliminaire, CACL, 2013)

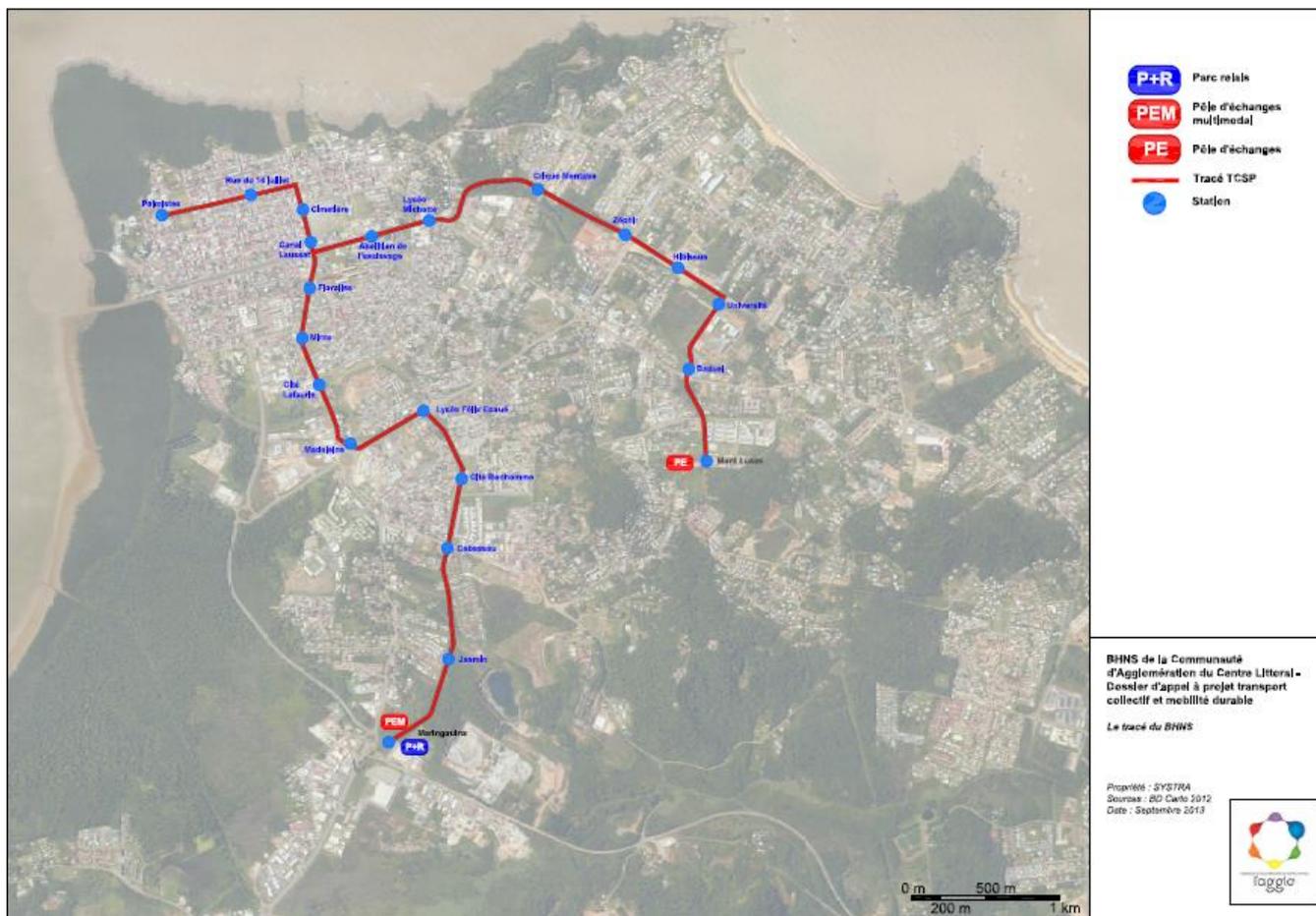
¹⁴ Certu (2009), Bus à Haut Niveau de Service : Du choix du système à sa mise en œuvre, 159 pages. (Page 27)

Les principales caractéristiques du projet sont présentées, dans la *Figure 5*, ainsi que son tracé en *Carte 13*.

Figure 6 : Caractéristiques principales de la phase 1 du projet de BHNS de la CACL

- ⊗ Deux lignes de BHNS pour un total de 10,7 km de site propre :
 - **Ligne A** : 5,9 km et 13 stations
 - **Ligne B** : 5,8 km et 12 stations
- ⊗ Tronc commun : 1,4 km et 4 stations dans l'hypercentre
- ⊗ Interstation moyenne : 530 mètres
- ⊗ Matériel roulant : 12 bus hybrides articulés d'une capacité de 110 places
- ⊗ Coût du projet : 124,9M€ HT (valeur 2012)
- ⊗ Mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur (SAEIV)
- ⊗ Création de deux pôles d'échanges multimodaux et d'un parc relais
- ⊗ Conditions d'exploitation :
 - Vitesse commerciale : 20km/h sur les deux lignes
 - Temps de parcours : 18 minutes pour les deux lignes
 - Fréquences* : 10 min en HP matin, 20 min en HC jour et 30 min en HC nuit
 - Amplitudes : 19 heures en semaine et 18 heures samedis et dimanches

Carte 13 : Tracé de la phase 1 du projet de BHNS - Lignes A et B

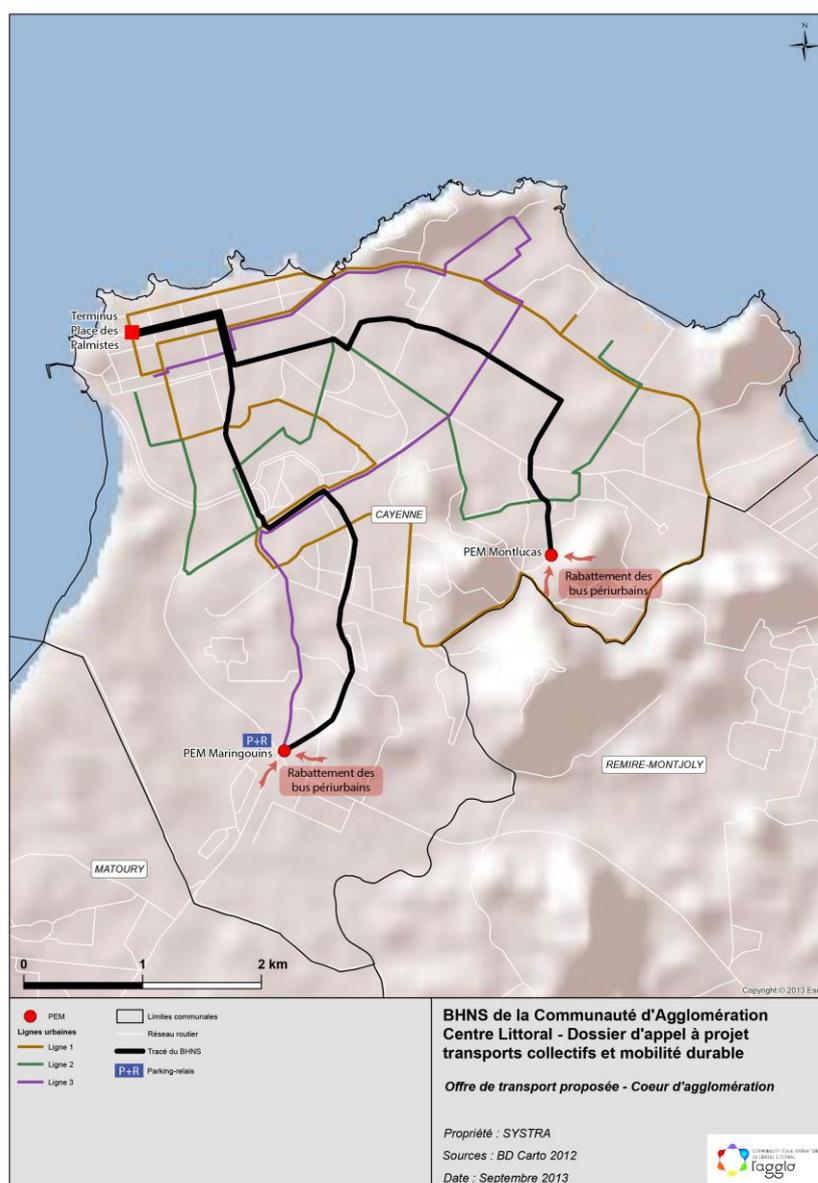


2. HIERARCHISATION, STRUCTURATION ET AUGMENTATION DE LA FREQUENTATION : VERS LA CONSTITUTION D'UN VERITABLE RESEAU DE TRANSPORT URBAIN

a. Le BHNS comme armature du réseau de transport urbain

Le diagnostic réalisé ainsi que les données recueillies par entretien montrent toutes les limites du réseau de transport urbain actuel. Avec la mise en place des deux lignes de BHNS, la CACL souhaite développer et compléter les infrastructures existantes de manière à constituer un véritable réseau de transport performant et attractif, au service de la population.

Carte 14 : Une offre de transport hiérarchisée dans le cœur de l'agglomération



Tout d'abord, ce projet, accompagné de la restructuration des lignes existantes, intègre bien la volonté de hiérarchiser un réseau qui disposera désormais d'une double colonne vertébrale dans le cœur de l'agglomération (Carte 14). Cette armature reposera en effet sur les deux lignes de BHNS, qui circuleront en tronc commun dans l'hyper centre de Cayenne, avec un niveau de service élevé (Cf. Figure 4). Au travers d'une restructuration du réseau urbain, dont l'objectif est de limiter les itinéraires concurrents du TCSP, la CACL envisage de compléter le maillage de la ville de Cayenne et d'assurer la desserte interne du cœur de l'agglomération autour de trois autres lignes urbaines (Carte 14). La création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) aux terminus des lignes, que sont le Carrefour des Maringouins (Ligne A) et la Cité Mont-Lucas (Ligne B), a pour objet de favoriser l'interconnexion entre les réseaux. Par

Par

conséquent, ces emprises permettront de connecter directement au BHNS, d'une part, les lignes urbaines qui irriguent les communes de Rémire-Montjoly ou Matoury et, d'autre part, les lignes périurbaines assurant une liaison entre l'île de Cayenne et les communes de Macouria, Montsinéry-Tonégrande et Roura. La réalisation de ces PEM marque la volonté d'offrir un fonctionnement en « réseau » aux différentes structures de transport en commun opérant sur l'ensemble du territoire communautaire. Une carte présentant l'organisation de l'ensemble des lignes périurbaines à l'horizon du projet de BHNS est annexée au présent document (*Annexe 10, p.91*).

b. Un projet qui favorise la fréquentation des TC

Le tracé du TCSP s'inscrit dans un corridor où les densités de population ainsi que la demande en déplacements sont élevées. Le *Tableau 6* présente la clientèle potentielle desservie par l'infrastructure dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre du tracé.

Tableau 6 : Clientèle potentielle du TCSP (*Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013*)

<i>(Dans un rayon de 500 mètres)</i>	ACTUEL Lignes A et B	2020 Lignes A et B
Population	17 600	25 500
Emplois	17 200	20 400
Scolaires	16 000	16 000
TOTAL	50 800	62 000
<i>Total / Km</i>	<i>5 600</i>	<i>6 100</i>

Aujourd'hui c'est plus de 30% des habitants de Cayenne qui résident à moins de 500 mètres du futur tracé du TCSP. En 2020, plus de 40% de la population sera située à proximité de l'infrastructure. Concernant les emplois on estime aussi que près de 40% seront directement accessibles depuis le TCSP (*Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013*). Il s'agit donc d'un projet qui revêt un intérêt particulier pour ce territoire dynamique et incontournable de l'agglomération, tout au moins en ce qui concerne les navettes domicile-travail.

A la lecture de ces données il est possible d'envisager un niveau de fréquentation significatif à la mise en service des deux lignes de BHNS. L'étude préliminaire du projet prévoit une fréquentation de l'ordre de 16 300 voyageurs/jour sur ces deux lignes (*Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013*). Concernant l'intégralité du réseau urbain la fréquentation journalière sera de 24 700 contre 10 000 voyageurs/jour en 2014. Cette évolution représente une augmentation de l'ordre de 60% de la fréquentation des lignes de transport urbaines. Cette évolution est d'autant plus significative lorsqu'on la compare à l'évolution des kilomètres commerciaux produits. En effet à l'horizon du projet et à l'issue de la restructuration du réseau, l'offre kilométrique n'augmente que de 4%. Un autre indicateur

permet de montrer la performance du réseau à l'horizon 2020. Le taux de correspondance attendu, ratio entre les voyages et les déplacements effectués sur le réseau, est de 1,15 (Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013). Or, aujourd'hui compte tenu des systèmes billettiques dont dispose la RCT, il n'est pas possible de définir un taux de correspondance précis à l'échelle du réseau. Toutefois, il n'est pas exagéré d'avancer que ce taux est quasi nul sur le réseau existant. Cette caractéristique du réseau s'explique en partie au regard de la tarification appliquée qui n'est pas du tout incitative.

Si l'impact sur la fréquentation et la performance attendue est remarquable, il faut toutefois nuancer ces données issues d'une évaluation préalable potentiellement surestimée. Cependant il faut garder à l'esprit que l'attractivité des lignes de BHNS sera également renforcée par le niveau d'offre ainsi que par la fiabilité du système qui aujourd'hui font cruellement défaut au réseau de transport urbain.

3. UN PROJET VECTEUR DE MOBILITE DURABLE

Parallèlement à la performance pure des transports publics, le projet de BHNS s'accompagne de mesures et d'aménagements ayant vocation à favoriser la mobilité durable. La mobilité durable¹⁵, aussi qualifiée d'éco-mobilité, se traduit par une politique d'aménagement de la ville en faveur d'une mobilité pratique, respectueuse de l'environnement et du cadre de vie. Elle repose sur des principes d'organisation qui favorisent l'usage des transports en commun et des modes alternatifs de déplacement au profit de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le lancement récent des études portant sur le PDU de la CACL témoigne tout autant de cette orientation nouvelle de l'EPCI pour le développement de nouvelles formes et conditions de mobilité au sein de l'espace communautaire.

a. L'enjeu du report modal

Comme il a été précisé auparavant, la population guyanaise montre un attachement tout particulier au véhicule personnel. L'enjeu premier du projet consiste donc à proposer une offre performante et fiable de manière à ce que les usagers de la voiture soient en mesure de se reporter sur les transports en commun.

D'après l'étude préliminaire de la CACL, le taux de report modal estimé du projet est de 27%. C'est un taux relativement élevé par rapport à d'autres projets similaires. En effet, on remarque que plus d'un quart des utilisateurs du TCSP seraient des usagers qui précédemment utilisaient leur véhicule particulier. L'estimation du report modal tient compte de la création d'un premier parc relais, infrastructure à part entière du PEM de Maringouins, à l'entrée de la ville. En effet, cette aire de stationnement dimensionnée pour accueillir 200 places de parking, doit permettre aux usagers de délaissé leur véhicule

¹⁵ D'après l'OCDE, la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement ».

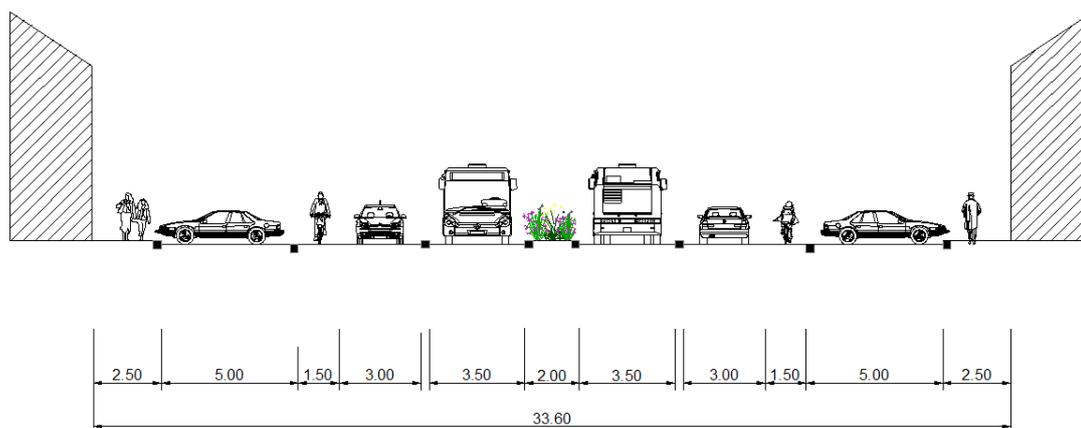
en périphérie pour se reporter sur le transport public afin d'accéder au cœur de l'agglomération.

b. L'opportunité de développer et sécuriser l'usage des modes doux

La mise en place d'une infrastructure de BHNS est l'occasion pour la collectivité d'entreprendre des actions en faveur de l'intermodalité, notamment le renforcement de la pratique des modes de déplacements actifs et/ou alternatifs. Comme précisé dans la phase de diagnostic, l'usage des modes actifs est assez répandu pour se déplacer au sein de la CACL. Il est par ailleurs renforcé par un taux de motorisation relativement faible. Cette pratique n'est pourtant pas encouragée par le manque d'infrastructures dédiées aux déplacements doux qui est bien visible.

La volonté d'encourager et de sécuriser ces pratiques de mobilité douce est bien celle du projet de la CACL. En effet, le projet intègre bien la création de pistes cyclables et de trottoirs, en accompagnement du TCSP, pour soutenir la bonne pratique actuelle mais aussi faciliter le rabattement sur les stations du BHNS. Ces mesures seront respectées dès lors que les emprises au sol le permettent. L'illustration suivante (*Figure 6*) présente un exemple d'insertion de ces formes de déplacement en complément du BHNS. Plus encore que d'encourager les pratiques, on peut penser que ce type d'aménagement et d'intégration des modes actifs aura un impact direct favorable sur la sécurité routière en diminuant les risques de conflits avec les modes motorisés.

Figure 7 : Exemple d'insertion du BHNS et de l'intégration des modes doux sur un boulevard d'accès au centre-ville (*Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013*)



c. Un bilan CO² nettement favorable

En encourageant le report modal et en favorisant l'utilisation des modes de déplacement doux, le projet de BHNS devra permettre de réduire les émissions polluantes liées à la circulation automobile sur l'agglomération. Par ailleurs, la collectivité a fait le choix d'équiper l'infrastructure du BHNS avec un matériel roulant plus respectueux de l'environnement. Il s'agit de bus hybrides thermiques/électriques qui contribuent à diminuer la consommation de carburant ainsi que toutes les émissions polluantes associées.

Si on se réfère à l'impact environnemental du projet, on constate une économie de 3,359 tonnes équivalent CO² pour une année. Sur la période d'évaluation du projet, longue de 30 ans, on note une économie réalisée supérieure à 103 tonnes équivalent CO².

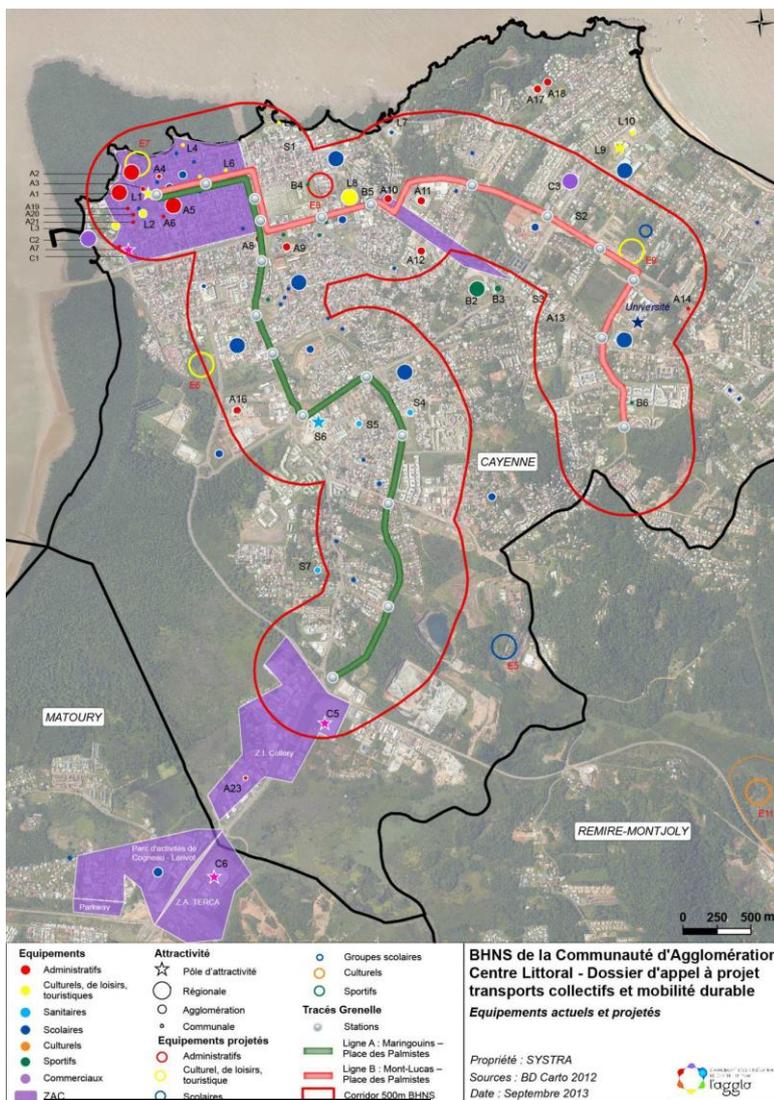
Les impacts sur l'environnement ne se limitant pas aux rejets de gaz à effet de serre, il faut également mentionner les avantages induits du BHNS sur le bruit et les vibrations dans la ville. En effet, compte tenu de son type de motorisation hybride le matériel roulant devra permettre de limiter ces nuisances. Toutefois, dans un souci de réduction optimale de ces mêmes nuisances, il faudra aussi veiller au bon entretien de la chaussée qui se dégrade très vite sur le sol guyanais.

IV. UN PROJET QUI REPOND A LA POLITIQUE DE LA VILLE

Plus qu'une simple vocation « transport », le projet de la CACL a pour ambition de rattraper la ville en assurant une certaine cohésion urbaine. Henson & Essex (2003) le rappelle : « *Le transport est un élément capital du fonctionnement des zones urbaines* »¹⁶. En créant un lien fort entre les différentes polarités de l'agglomération, le BHNS et le redéploiement prévu des autres lignes marquent cette volonté de cohérence entre les espaces urbains. Au travers de son projet, la CACL répond donc à deux orientations majeures de l'aménagement communautaire qui sont : la rénovation du centre ancien de Cayenne et la structuration du tissu urbain périphérique hérité du processus de desserrement de l'urbanisation.

1. LA DESSERTE OPTIMALE DES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS DU CŒUR DE L'AGGLOMERATION

Carte 15 : Principaux générateurs de déplacements dans le corridor du TCSP



Comme tout projet de transport urbain, le TCSP a pour objet d'assurer la desserte des principales zones d'attractivité du territoire. On observe, à l'aide de la Carte 15 que la majeure partie de ces zones génératrices de déplacements se situe dans la zone d'influence du BHNS qui correspond à un rayon de 500 mètres de part et d'autres de l'infrastructure dédiée à la circulation des bus.

En favorisant l'accès au centre-ville de Cayenne le BHNS garantit aux usagers la desserte des principaux équipements d'importance communautaire et même régionale. Des établissements tels que la Préfecture, le Conseil Général, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Guyane (CCIG) ou encore le Palais de Justice sont en effet implantés dans le centre historique. La desserte des équipements scolaires est aussi l'un des enjeux du projet.

¹⁶ Ralph Henson et Stephen Essex, « Conception, organisation et évaluation de réseaux de transport locaux durables », Revue internationale des sciences sociales 2003/2 (n° 176), p. 243-260. DOI 10.3917/riss.176.0243

Dans le corridor du TCSP, on ne dénombre pas moins de 9 établissements scolaires secondaires (collèges et lycées) regroupant près de 7500 élèves. Au vu de la jeunesse de la population, ces établissements sont des pôles majeurs, générateurs de déplacement sur l'agglomération. L'implantation du système prévoit également de desservir le Pôle Universitaire de Guyane qui regroupe en 2015 plus de 2500 étudiants.

En parallèle, le BHNS offrira une desserte d'autres types d'équipements. Tout d'abord les équipements sanitaires tels que les différentes cliniques du centre de l'agglomération mais surtout le Centre Hospitalier Andrée Rosemond (CHAR) de Cayenne, établissement à rayonnement régional. Ensuite le projet intègre la desserte d'équipements culturels et touristiques. On peut citer entre autres, la Place des Palmistes, la bibliothèque départementale ou encore le jardin botanique de Cayenne. Les équipements sportifs ne sont pas en reste dans la définition du tracé puisqu'il comprend notamment la desserte du plateau sportif de Baduel ou encore du stade nautique de Cayenne. Enfin, le tracé ne néglige pas les pôles d'activités commerciales puisqu'il offrira un accès direct à des espaces comme le marché de Cayenne, le marché au poisson et aussi l'importante zone industrielle de Collery en son terminus.

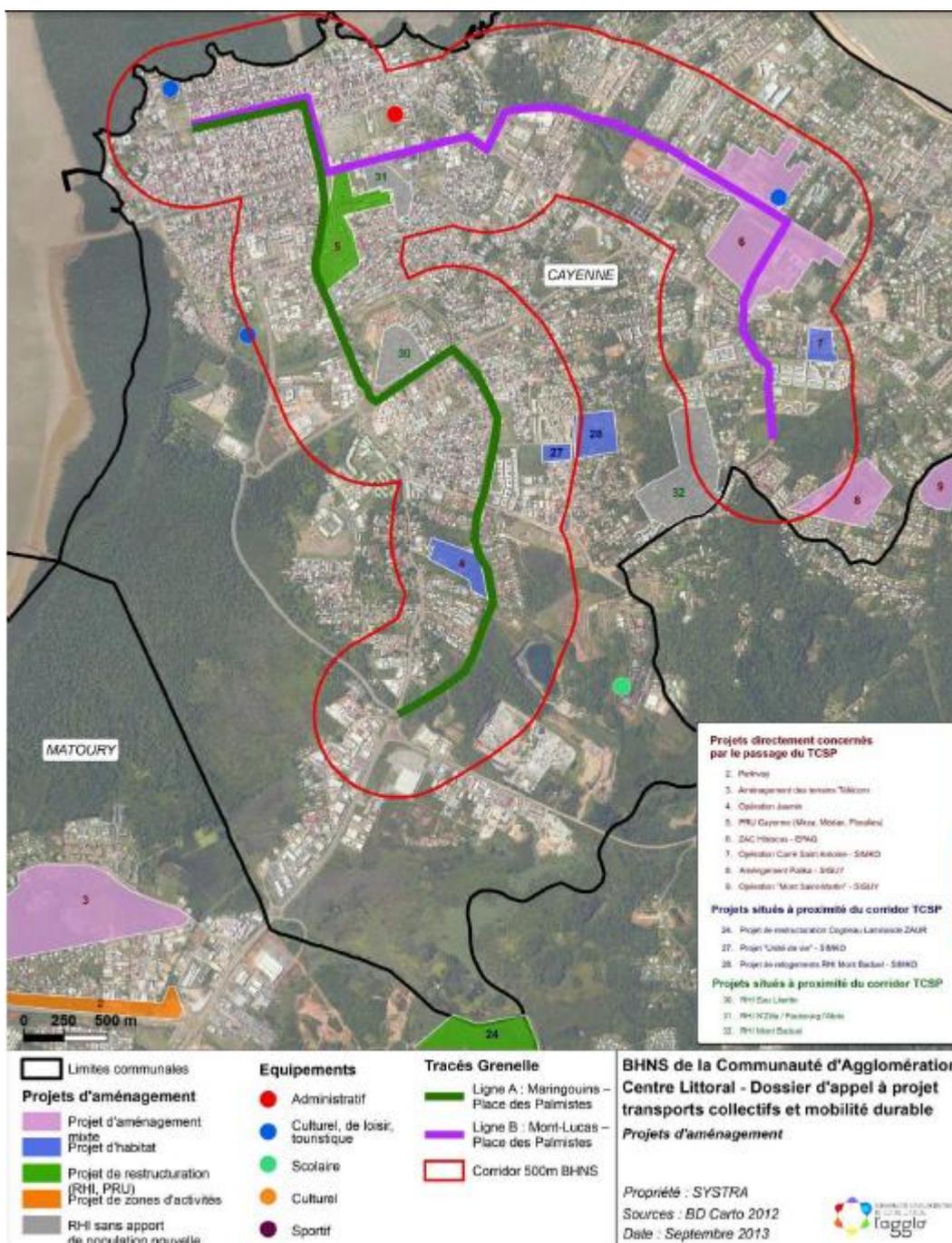
En optimisant la desserte entre ces nombreux équipements, émetteurs ou récepteurs d'importants flux de mobilité, le réseau de BHNS s'impose donc comme véritable axe structurant pour les communications au sein de l'agglomération.

2. UN PROJET EN ADEQUATION AVEC LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

En s'inscrivant dans une démarche de planification anticipative de l'urbanisation, le tracé du BHNS a pour vocation de desservir certaines zones de projets urbains. C'est ici qu'il convient de rappeler l'éternel débat qui anime les professionnels de l'aménagement et du transport : les infrastructures de transports permettent de développer la ville en favorisant l'urbanisme ou bien l'urbanisme et l'allongement des distances appellent et entraînent le développement des infrastructures de transport. Dans le cas de l'agglomération du Centre Littoral on se place dans un contexte quelque peu particulier. En effet, et nous l'avons précisé, la ville s'est longtemps développée au gré des disponibilités foncières et au profit de l'utilisation de la voiture sans intégration particulière des systèmes de transports en commun. Il semble aujourd'hui que le projet de BHNS marque un tournant dans la façon de voir et de concevoir l'urbanisme en y intégrant les transports publics. « Anticiper » est aujourd'hui le maître mot des acteurs de l'aménagement au sein de l'EPCI mais également à l'échelle régionale.

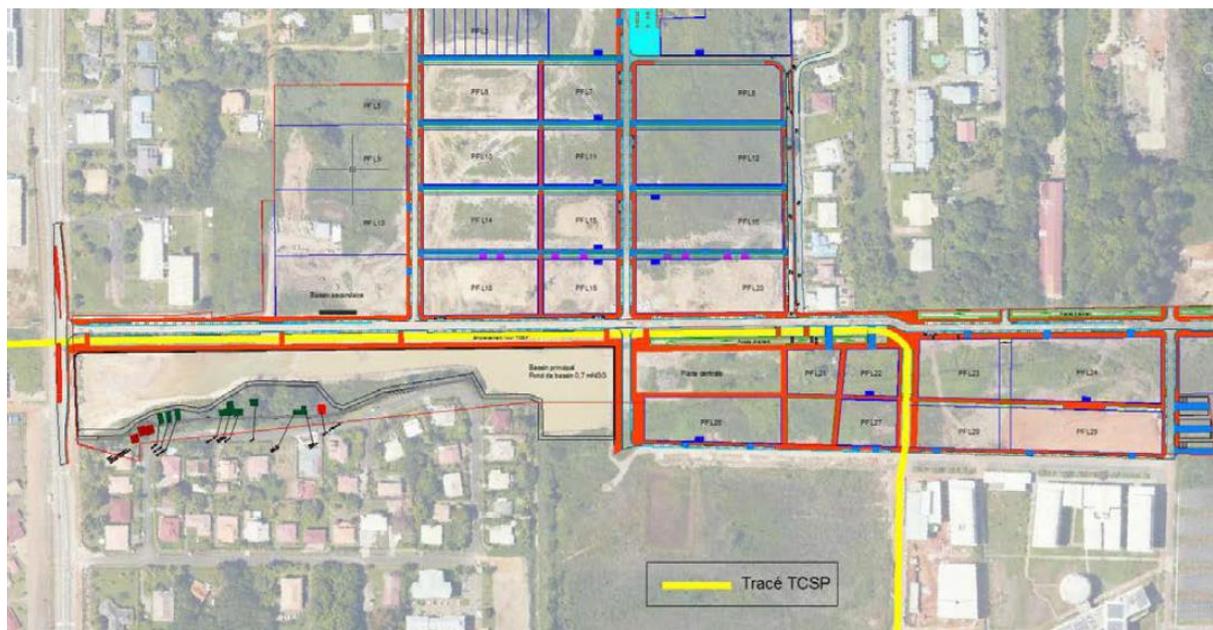
C'est donc à juste titre que le tracé du BHNS prévoit de desservir les zones du cœur de l'agglomération en cours de réalisation ou qui ont vocation à se développer prochainement. Afin de localiser ces espaces, il convient sur la *Carte 16* de se reporter aux zones qui apparaissent en bleu (projets d'habitat) ou en rose (projets d'aménagement mixte).

Carte 16 : Zones de projets urbains dans le corridor du TCSP



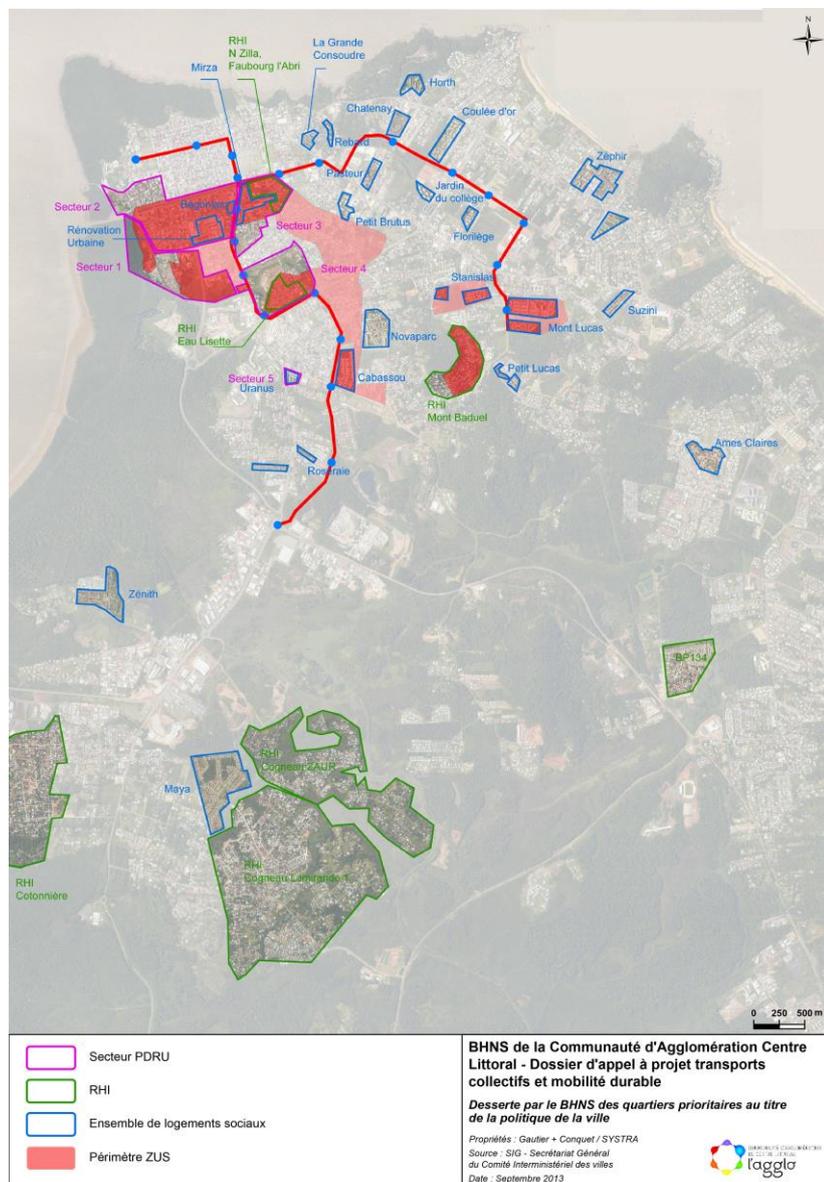
Si d'autres projets seront directement concernés par le passage du TCSP, l'exemple le plus marquant de cette volonté d'intégration d'une infrastructure de transport au projet d'aménagement est celui de la ZAC Hibiscus (n°6). Cette Zone d'Aménagement Concertée, en cours de réalisation et sous maîtrise d'ouvrage de l'EPAG, intègre bien l'emprise nécessaire au TCSP qui viendra ensuite desservir directement l'Université de Guyane (Carte 17).

Carte 17 : Plan de masse de la ZAC Hibiscus avec emprise réservée au TCSP
(Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013)



3. RENOVATION, REDYNAMISATION ET DESENCLAVEMENT : UN PROJET VECTEUR DE COHESION URBAINE

Carte 18 : Quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville



Le projet de TCSP est aussi un instrument en faveur du renouveau urbain. L'infrastructure se doit également de répondre aux déficits de mobilité des populations les plus fragilisées économiquement et socialement. Les deux lignes du BHNS auront l'avantage d'offrir une desserte fine du cœur de l'agglomération, fortement marqué par la présence de zones d'habitat social ou encore de quartiers jugés prioritaires dans le cadre de la politique de la ville (Carte 18).

Le tracé s'articule autour des cinq secteurs ciblés dans le Plan de Développement et de Rénovation Urbaine (PDRU) de la ville de Cayenne. Ce PDRU a notamment pour vocation « d'élargir le centre-ville de Cayenne en y intégrant les populations périphériques »¹⁷. Le passage du BHNS dans ces secteurs doit permettre d'améliorer de façon significative les conditions de mobilités des habitants. Il

contribue donc au développement de l'accessibilité des équipements et services pour ces populations défavorisées. Ce gain d'accessibilité au centre-ville est d'autant plus important pour les quartiers d'habitat social fortement peuplés tels que Mont-Lucas ou encore Cabassou. Toutefois il ne faut pas négliger son impact en termes de redynamisation urbaine. L'aménagement de type façade à façade quand l'emprise le permettra, doit effectivement permettre une certaine revalorisation de l'espace public ainsi qu'un apaisement des conditions de circulation le long des axes empruntés par le BHNS. La Carte 18 montre aussi l'impact du projet en termes d'amélioration des conditions de vie. On observe en effet que certains secteurs, identifiés au plan de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI), seront directement impactés par le BHNS.

¹⁷ Marie-Laure Phinéra-Horth, Maire de Cayenne, interview du 5 mai 2015 pour Guyane Première

V. SYNTHESE PARTIELLE

Il a été question dans cette seconde partie de montrer comment le projet de BHNS pouvait répondre aux problématiques du territoire identifiées dans le diagnostic.

Tout d'abord, la rencontre des principaux acteurs de l'aménagement, qu'ils soient politiques ou publics, a largement permis de valider la légitimité du projet. Il a ensuite été question de vérifier dans quelles mesures la mise en service des deux lignes de BHNS favorisait la constitution d'un véritable réseau de transport urbain. En raison de sa performance, de son attractivité mais aussi de son influence attendue sur les pratiques de déplacements (report modal), il est possible d'avancer que le BHNS sera un outil favorisant l'usage des transports publics sur le territoire en limitant la congestion des axes routiers. De plus nous avons montré que l'approche « mixte » du système permettait de favoriser la dynamique du TCSP tout en améliorant la performance des autres lignes de bus et par conséquent du réseau dans son intégralité. Toutefois, l'infrastructure en elle-même n'étant pas suffisante, il ne faut pas négliger les mesures d'accompagnement du projet telles que la restructuration des lignes existantes ou encore la création d'un parc-relais.

Ensuite, la démonstration s'est attachée à montrer l'influence du projet en termes de cohérence urbaine. Cette volonté d'intégration du transport avec l'urbanisme a guidé le maître d'ouvrage tout au long de la conception du projet. C'est la raison pour laquelle, le tracé des deux lignes de BHNS se retrouve aujourd'hui étroitement lié avec les projets urbains du territoire. Ces projets, qu'ils soient en faveur de la requalification, de la redynamisation ou de la densification du centre de l'île de Cayenne, sont aujourd'hui tous vecteurs d'une meilleure cohérence urbaine et sociale. Ce projet est donc légitime en raison de son influence dans la manière de voir et de concevoir la ville de demain pour la collectivité.

Partie 3

le projet de BHNS, un montage complexe

AVANT



APRÈS



Le BHNS de l'agglo

I. LA DEFINITION DU PROJET

La conception d'un projet de TCSP repose en premier lieu sur une phase de programmation. Les objectifs de cette première étape sont multiples. Il s'agit tout d'abord de déterminer l'opportunité du projet de TCSP. Il est ensuite question de définir les problématiques et besoins de déplacements des usagers sur le territoire de manière à proposer un corridor de passage de l'infrastructure. Enfin cette phase de programmation doit fournir un programme précis de l'opération. Cette partie présente donc les grandes orientations retenues pour le projet de BHNS à l'issue de la phase de programmation.

1. *LE CHOIX D'UN SYSTEME PERFORMANT, ATTRACTIF ET EVOLUTIF*

La définition du projet de BHNS de la CA CL est le résultat des études préliminaires réalisées.

Cette première phase, fondamentale pour tous les projets de TCSP, a tout d'abord permis au maître d'ouvrage de s'arrêter sur le choix d'un mode BHNS plutôt que sur l'implantation de couloirs bus ou autres infrastructures permettant la remontée de file au carrefour. Cette solution a été retenue puisqu'elle permet d'envisager une meilleure attractivité du système en termes de temps de parcours et de régularité. Ces deux éléments sont la condition essentielle pour améliorer la productivité du réseau de transport urbain. Par ailleurs, le système BHNS comprend une forte capacité évolutive liée à la croissance démographique et à l'augmentation de la demande en déplacement qui en découle. A plus long terme, le système sera donc en mesure de s'étoffer par un renforcement des fréquences, l'acquisition d'un matériel roulant plus capacitaire. Il est aussi intéressant de préciser que le tracé de BHNS, tel qu'il a été défini et les angles de giration qu'il implique, est compatible pour une évolution vers un mode tramway.

2. *DES COÛTS MAITRISES*

Depuis plusieurs années la tendance est la même pour les différentes collectivités. Les budgets alloués aux transports diminuent. C'est dans ce contexte que la CA CL a souhaité limiter ses coûts d'investissement tout en optimisant les coûts d'exploitation du réseau amenés par la nouvelle infrastructure.

Le coût d'investissement total de la phase 1 du projet est estimé à 124,9 millions d'€²⁰¹², soit un coût de 11,7 millions d'€ au kilomètre. Il faut préciser qu'il s'agit d'une estimation issue de l'étude de faisabilité. Ce coût devra faire l'objet d'une confirmation à l'occasion des études préliminaires ou encore d'Avant-Projet. On observe toutefois que le coût au kilomètre estimé ressort environ 30% plus cher que pour des projets similaires réalisés en métropole. En effet, l'estimation de l'investissement intègre les surcoûts dits

de « tropicalisation » qui s'appliquent en Guyane. Ces surcoûts sont principalement liés au prix des matières premières nécessaires à la réalisation de l'infrastructure qui est plus élevé sur le territoire guyanais. Le chiffrage précis de l'investissement, conformément à la décomposition CERTU, est annexé au présent document (*Annexe 11, p.92*). Pour mémoire, le taux de TVA est nul en Guyane, les coûts annoncés « HT », sont donc « TTC ».

En 2012, à l'occasion de sa prise de compétence en matière de transport la CACL a mené une étude financière de ses dépenses d'exploitation. L'objectif qui ressort de cette étude consiste à réduire les coûts d'exploitation au kilomètre de la RCT. Cette optimisation des coûts nécessite de rationaliser les kilomètres produits sur le réseau tout en dynamisant sa fréquentation. En permettant de rabattre certaines lignes sur le BHNS, le projet de TCSP offre une diminution substantielle des kilomètres produits sur les lignes urbaines. L'étude préliminaire annonce en effet une diminution des véhicules-kilomètres de l'ordre de 25%. Cette diminution significative permet de réaliser des économies importantes. En 2020 à la mise en service du BHNS, les prévisions de coût du véhicule-kilomètre (en €²⁰¹²) sont les suivantes : 4,5€ sur le réseau urbain et 3€ sur le réseau périurbain ainsi que les lignes scolaires.

3. UNE MEILLEURE VISIBILITE

Au travers de la définition du tracé et du calendrier prévisionnel de l'opération, les études préliminaires offrent une meilleure vision de ce que sera le projet à horizon 2020.

Tout d'abord la détermination du tracé préférentiel est importante en termes de communication. Elle permet vraisemblablement de dispenser une première information aux habitants de la CACL mais aussi à l'ensemble des acteurs concernés. Avec la diffusion de ce support visuel il est possible de recueillir des avis ou impressions en amont même de la phase de concertation prévue dans le cadre de la procédure d'enquête publique. Cette remontée d'informations peut ensuite permettre au maître d'ouvrage d'affiner les caractéristiques de son projet tout au long de la phase d'étude.

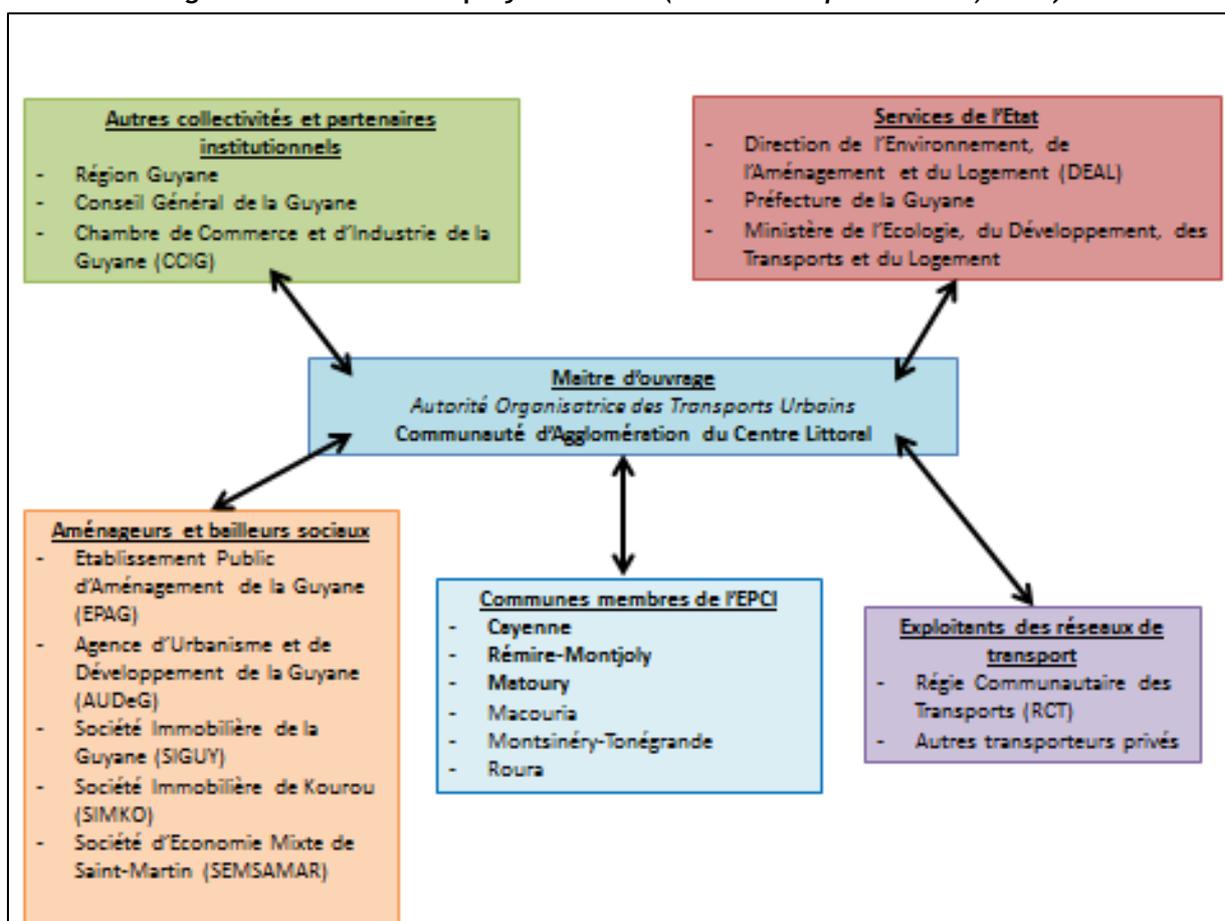
L'élaboration du programme de l'opération est aussi un élément fondamental de la réalisation du projet. En intégrant notamment l'ensemble des procédures administratives obligatoires au projet de TCSP, il permet au maître d'ouvrage de prendre en compte les délais de réalisation les plus contraignants (enquête publique, déclaration d'utilité publique, acquisitions foncières, expropriations...).

Compte tenu des différents retards accumulés, notamment en raison de la déclaration de subvention de l'appel à projets qui a été retardée, le calendrier prévisionnel de l'opération résultant de l'étude préliminaire n'est ici pas présenté. Le calendrier, mis à jour dans le cadre d'une des missions de stage, sera présenté ultérieurement (cf. Partie 3, III. 3.).

II. UN PILOTAGE INTEGRE

La réussite d'un projet de TCSP tient compte de la mobilisation d'une multitude d'acteurs. De plus, la dispersion des compétences (politique de déplacements, urbanisme, gestion de la voirie...) ne facilite pas toujours la cohérence du projet. Si dans le cas d'un projet tramway le portage politique est suffisamment fort, ce n'est pas toujours le cas pour un projet de BHNS qui peut faire l'objet de négociations difficiles entre les différentes institutions¹⁸ Le schéma suivant (*Figure 7*) présente le jeu d'acteurs qui s'est développé pour faire émerger les grandes orientations du projet de la CACL.

Figure 8 : Le BHNS - Un projet commun (*Réalisation personnelle, 2015*)



En tant que maitre d'ouvrage du projet, la CACL a souhaité fédérer et intégrer l'ensemble des acteurs concernés par cette réalisation.

L'Etat est partenaire et acteur majeur des projets de mobilités portés par la CACL. Il apporte tout d'abord une aide financière au travers de l'appel à projets lancé par le Ministère de l'Écologie, du Développement, des Transports et du Logement. Les services de la DEAL accompagnent ensuite le maitre d'ouvrage tout au long de la conception. La DEAL

¹⁸ Certu (2009), Bus à Haut Niveau de Service : Du choix du système à sa mise en œuvre, 159 p.

joue à ce titre un rôle moteur puisqu'elle participe à fixer les grandes orientations du territoire en matière de transport, notamment via l'élaboration du PGTD qu'elle a réalisé avec le concours du Conseil Général et de la Région.

En raison des prescriptions qu'elle fixe, issues du SAR ou encore du Schéma Régional des Transports (SRT), la **Région** est aussi un acteur à part entière du projet. La collectivité intervient aussi dans le cadre du financement du projet puisque c'est l'instance responsable du processus d'obtention et de gestion des fonds européens (FEDER). En tant que gestionnaire du réseau routier départemental et autorité organisatrice des transports interurbains, le **Conseil Général** est un acteur incontournable du projet. La fonction de cette collectivité est renforcée par sa connaissance du réseau interurbain et scolaire puisqu'elle exerçait le rôle d'autorité organisatrice avant la prise de compétence de la CACL en 2012. En décembre 2015, le Conseil Général fusionnera avec la Région pour créer la **Collectivité Territoriale de Guyane**. A l'issue de cette fusion, la nouvelle collectivité conservera les compétences des deux entités et disposera d'un budget équivalent à celui des deux formes actuelles.

Dans le cadre des opérations urbaines qu'ils réalisent, notamment celles qui sont en interface directe avec le BHNS, les **aménageurs** sont des interlocuteurs privilégiés du projet. L'**EPAG** par exemple, aménageur de l'Etat sur le sol guyanais, est responsable de la production de terrains à bâtir. Il est par ailleurs question que l'organisme soit, dans le cadre d'une convention, en charge du portage foncier du projet de BHNS.

Enfin, de par leur connaissance du terrain et leur intérêt à voir se développer l'usage des transports publics, les **exploitants** des différents réseaux de transports (RCT ou transporteurs privés) sont aussi des partenaires associés au projet.

Il apparaît à la lecture de cette présentation des partenaires que la pertinence et l'opportunité du BHNS sur l'île de Cayenne semblent partagées par l'ensemble des acteurs qui ont participé à la définition du projet. Il est par ailleurs important de préciser que si la CACL opère en tant que maître d'ouvrage, les **communes** membres de l'EPCI ont tout de même été associées à la réflexion en individuel. C'est notamment le cas pour les municipalités de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury, plus directement concernées par le projet.

Pour permettre de réunir ces acteurs le maître d'ouvrage dispose de deux types d'instances. Il s'agit des comités de pilotage (COFIL) ou encore les comités techniques (COTECH). Ces ateliers qui ont pour but de fixer les grandes lignes directrices et les caractéristiques du projet sont préalables au Conseil Communautaire, instance ultime qui permet de valider les orientations retenues.

III. LES ETUDES PREALABLES ET LA PHASE PRE-OPERATIONNELLE, UNE ETAPE CRUCIALE AVEC DES DELAIS DE REALISATION CONTRAINTS

A l'issue de la phase de programmation qui permet de donner le cadre général du projet, il s'agit, au travers des études préalables et pré-opérationnelles, de consolider les orientations alors retenues. Pour l'accompagner dans la conduite de ce grand projet, le maître d'ouvrage a sollicité une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO).

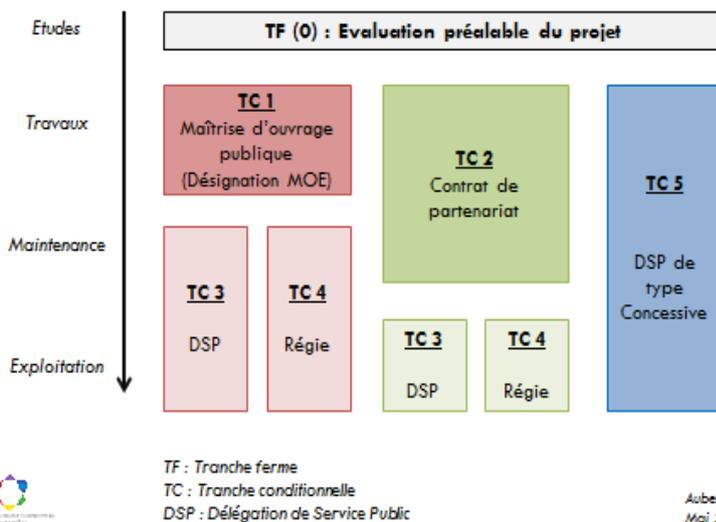
1. LANCEMENT D'UNE PROCEDURE D'APPEL D'OFFRES POUR LA CONTRACTUALISATION DU PROJET DE TCSP

D'après le Cahier des Clauses Administratives et Particulières (CCAP), l'appel d'offres rentre dans le cadre d'un marché de prestations intellectuelles. Par l'intermédiaire de ce marché à tranches conditionnelles, les objectifs recherchés par la CACL au travers de cette AMO sont les suivants¹⁹ :

- ❁ La maîtrise du calendrier, tant du point de vue de la procédure que du déploiement, permettant la mise à disposition dès que possible de l'infrastructure aux populations.
- ❁ Une optimisation des interfaces permettant l'articulation des phases d'investissement et d'exploitation.
- ❁ Une optimisation financière.
- ❁ Une réflexion sur le portage de la dette du projet.
- ❁ Une bonne articulation de la mise à disposition de l'infrastructure au regard des délégataires de service public et de la régie en charge de l'exploitation du réseau.

Le marché, dont la procédure a été lancée le 20 juillet dernier, se décompose en deux lots. Le maître d'ouvrage sollicite, d'une part une assistance juridique et financière (Lot 1) et d'autre part, une assistance technique (Lot 2). Chacun des lots possède une tranche ferme qui concerne l'évaluation préalable, et plusieurs tranches conditionnelles qui sont alternatives selon le choix du montage qui sera retenu. Afin de mieux visualiser les combinaisons possibles entre ces tranches, l'illustration ci-contre a été produite (Figure 8).

Figure 9 : Combinaisons possibles entre les différentes tranches du marché (CACL, 2015, réalisation personnelle)



¹⁹ Ces objectifs apparaissent ici tels qu'ils sont mentionnés dans le Cahier des Clauses Techniques et Particulières (CCTP)

2. ENJEUX DE L'ETUDE PREALABLE ET DE LA PHASE PRE-OPERATIONNELLE

En raison de leur portée pour la suite du projet mais aussi à l'issue de sa mise en service, les études préalables constituent une étape cruciale. C'est en effet ces études qui vont permettre de déterminer le mode de réalisation, de financement mais aussi d'exploitation qui sera retenu pour le projet.

Dans le contexte de la CACL, jeune autorité organisatrice, les résultats issus des études préalables auront un impact significatif. Plus que de définir le mode d'exploitation du simple projet de BHNS, les choix effectués pourront remettre en question l'exploitation du réseau urbain dans son intégralité. Concernant les modes d'exploitation envisageables, le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) dans le cadre du marché d'AMO ne ferme aucune porte (DSP, Régie, Concession). Il en est de même pour le mode de réalisation du projet qui pourrait se faire sous forme d'une maîtrise d'ouvrage publique, impliquant la désignation d'un maître d'œuvre, sous forme d'un contrat de partenariat ou encore au travers d'une DSP de type concessive (Cf. Figure 7). On notera par ailleurs que dans le cadre d'un contrat de partenariat la réalisation de l'évaluation préalable est régie par l'article L1414-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Enfin cette phase d'étude préalable comprend d'autres volets déterminants à la bonne conduite du projet. Il s'agit tout d'abord de la consolidation du plan de financement ou encore du planning prévisionnel, tous deux établis lors de l'étude préliminaire. Enfin ces études ont pour objectif de définir la matrice des risques du projet. Il est aussi important de préciser que le choix du mode de réalisation du projet doit faire l'objet d'une validation en comité de pilotage puis en conseil communautaire. C'est cette validation qui sera ensuite l'élément déclencheur des autres procédures relatives à la réalisation d'un projet de TCSP (Sélection d'un maître d'œuvre, études d'avant-projet, études projet, études environnementales...).

Concernant le projet de BHNS de la CACL, il est prévu que les études pré-opérationnelles se superposent à la phase d'étude préalable.

3. DES DELAIS DE REALISATION CONTRAINTS

La réalisation d'un tel projet implique le respect de nombreuses procédures échelonnées dans un calendrier reflétant le programme de l'opération. L'une des missions de stage consistait à mettre à jour le programme de l'opération en lien avec le lancement de l'appel d'offre pour la contractualisation de l'AMO. Cette tâche, essentielle pour la visibilité à moyen terme, nécessite une bonne connaissance des étapes de la réalisation d'un projet. En accord avec le maître d'ouvrage et à partir du lancement de l'appel d'offre il a donc été question d'échelonner l'enchaînement des différentes procédures. La principale difficulté concernait le délai d'affermissement des tranches du marché de l'AMO. D'après le Code des Marchés Publics, la définition de ce délai est à la charge du pouvoir adjudicateur. Pour prétendre au versement de la subvention de 20,1 millions d'€ au titre de l'appel à projets, la CACL se doit d'avoir engagé 25% des dépenses propres au

IV. LES RESSOURCES FINANCIERES DE LA CACL

Afin de vérifier de la faisabilité financière du projet de BHNS, il convient dans cette dernière partie, de donner un aperçu des sources de financement dont dispose l'autorité organisatrice. Le montant total du projet est estimé à 124,90 millions d'euros²⁰¹² dont 71,07 millions d'euros²⁰¹² éligibles à une subvention.

Tout d'abord, en tant que lauréat du dernier appel à projets « Transports Collectifs et Mobilité Durable » la CACL s'est vue octroyer une subvention de 20,1 millions d'euros. Il s'agit d'un apport financier conséquent qui est par ailleurs supérieur à la subvention sollicitée par l'EPCI (16,05M d'€). La participation de l'Etat dans la réalisation de ce projet s'élève donc à 16% de son coût total.

Ensuite, le projet de TCSP étant éligible aux grands projets européens, la CACL par l'intermédiaire de la Région, sollicite également une subvention du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). Le montant de cette subvention, tel qu'il est défini dans le programme opérationnel de la Région (2014-2020) est de 40 millions d'euros, soit 32% du montant total du projet.

La collectivité dispose également de sources de financement qui lui sont propres. Tout d'abord le Versement Transport²⁰ (VT), pour lequel la réalisation du TCSP va engendrer une augmentation de son taux. L'évolution du taux de VT (*Tableau 7*) telle qu'elle a été programmée lors de l'étude préliminaire est présentée ci-dessous :

Tableau 7 : Evolution du taux de VT (*Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013*)

2014	0,55%
2015	1,00%
2016	1,00%
2017	1,80%
2018	1,80%
2019	1,80%
2020	2,00%

Avec cette évolution rendue possible au titre de la réalisation du TCSP, la recette du VT, de 3,4 millions²¹ d'euros en 2014, pourrait ainsi représenter 9 millions d'euros en 2020. Il est à noter que depuis juillet 2015 le taux du VT a été fixé à 1,05%. Par ailleurs, la possibilité d'instaurer un VT à 2,00% à horizon 2020 tient compte du changement de statut de la ville de Cayenne comme commune touristique.

Ensuite dans le cadre de ses ressources financières, la CACL dispose des recettes d'exploitation perçues auprès de la RCT. En 2013, ces recettes représentaient 2,8 millions d'euros et elles sont appelées à augmenter une fois les deux lignes de BHNS en service. Au titre des transports scolaires, le Conseil Général doit également reverser une compensation de 9,6 millions d'euros par an.

²⁰ Pour information, le versement transport est une taxe sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés intégrées au PTU. Cette contribution, dont les taux varient en fonction des collectivités, est destinée à financer les transports en commun.

²¹ Ce montant du VT pour l'année 2014 inclue des compléments de recettes perçus au titre des années 2012 et 2013.

Enfin, en plus de toutes ces ressources mentionnées, le budget transport de la CACL est aussi constitué du Fonds d'Investissement Routier et des Transports (FIRT). Le FIRT est alimenté par les recettes de la Taxe Spéciale de Consommation (TSC) sur les carburants. Il s'agit d'un programme de financement propre aux Départements d'Outre-Mer. En 2012, ce sont 3% des recettes totales du FIRT (soit 1,7 M€) qui ont été affectées à la CACL au titre du service public de transport urbain de personnes.

V. SYNTHESE PARTIELLE

A la lecture de cette troisième et dernière partie, on comprend que la conception et la réalisation d'un projet de TCSP est une tâche longue et complexe. D'autant plus pour une jeune autorité organisatrice, comme la CACL, qui ne dispose d'aucun retour sur expérience dans la conduite d'un tel projet. Si elle a pour but de donner une certaine visibilité sur le projet, cette partie pourra également permettre de laisser une trace sur les différents éléments qui ont guidé la conception de l'infrastructure.

Ainsi il a été question de revenir sur le jeu d'acteurs mis en place par le maître d'ouvrage. Ce volet montre la volonté d'intégration de la CACL autour de son projet et la bonne coopération établie entre les différents partenaires concernés.

Afin de justifier les grandes orientations de projet, il a aussi été question de revenir sur la phase de définition du projet au travers de la synthèse des études préliminaires. C'est ensuite que la démonstration s'est orientée sur les étapes à venir du projet. Il a notamment fallu traiter la procédure de sélection de l'AMO qui va permettre, dans un premier temps, de définir le choix du mode de réalisation ainsi que le tracé définitif des deux lignes. A ce stade il reste encore des variantes de tracé à étudier. Dans un second temps, il faudra définir le mode d'exploitation des deux lignes de BHNS qui rappelons-le, pourra avoir une incidence sur l'exploitation du réseau dans son intégralité.

Enfin, au travers d'un dernier point, il a été question de présenter les ressources financières dont dispose la CACL de manière à justifier la soutenabilité économique du projet en question.

CONCLUSION GENERALE

La réalisation de ce mémoire est le fruit d'un stage de 22 semaines réalisé dans le cadre de la formation professionnelle du master TURP et pour le compte de la CACL. Cette production fait l'objet d'une démarche d'évaluation et de justification de projet. Le projet en question concerne la réalisation de deux lignes de BHNS sur le territoire de l'île de Cayenne, en Guyane française

L'enjeu premier du mémoire, mais plus largement du stage, consistait à dresser un diagnostic fiable du territoire concerné. En s'intéressant de près aux caractéristiques sociodémographiques de la population, de l'urbanisme mais encore aux conditions de mobilité sur le territoire communautaire, la première partie permet de visualiser les enjeux, les limites mais aussi les orientations que la collectivité se doit de suivre pour favoriser l'usage des transports collectifs. Cette tâche s'avère d'autant plus complexe dans un contexte où la voiture personnelle apparaît comme l'élément principal du développement et de la réussite sociale.

Il a ensuite été question de s'intéresser davantage au projet de BHNS. L'enjeu consistait à savoir dans quelles mesures la réalisation d'une telle infrastructure de transport peut permettre de rattraper la ville. Si la volonté d'intégration urbanisme/transport est aujourd'hui bien présente à l'image de la loi SRU (2000), ce n'est pas toujours le cas dans toutes les collectivités. En effet, au sein de la CACL cette notion de rattrapage est bien révélatrice d'un manque d'anticipation dans la manière de concevoir la ville jusqu'ici, tant en termes d'urbanisation que de déploiement des transports publics. Il a donc fallu insister sur les notions suivantes : lien urbain, axe structurant, densification, redynamisation, performance des transports publics, ou encore report modal... Toutes ces notions montrent bien les intérêts du BHNS comme vecteur de structuration urbaine, d'attractivité des transports publics ou encore de cohésion sociale. En termes de transport ce projet a pour ambition d'amorcer la création d'un réseau de transports urbains qui ne s'adresse plus seulement aux captifs. Il est aussi souhaitable de saluer la volonté du maître d'ouvrage qui a toujours privilégié l'intégration du projet de transport avec les projets urbains de la communauté. On peut aussi féliciter la vision à long terme qui a été adoptée dans la conception de ce projet. En effet plutôt que de concentrer tous les efforts sur une seule infrastructure réalisée en très peu de temps, l'autorité organisatrice a souhaité échelonner son projet de manière à desservir son territoire le plus largement possible d'ici à 20 ans. C'est aussi ici l'opportunité de mentionner l'une des limites du projet. On peut en effet critiquer l'absence de chartes ou de contrat d'axe en lien direct avec le projet. En initiant un effet collectif et pédagogique pour les collectivités territoriales, ces outils contribuent, d'après le Cerema, à la réussite d'un projet de BHNS en termes d'intégration urbanisme/transport.

L'ultime partie de ce mémoire s'intéresse plus précisément au montage du projet. Cette phase longue et cruciale pour la réussite et la performance de l'infrastructure nécessite entre autres une bonne intégration des acteurs mais aussi la mobilisation de bonnes capacités anticipatives. En mentionnant les différentes étapes relatives à la conception d'un projet de TCSP, cette partie a notamment été l'occasion de revenir sur la

préparation du dossier de consultation des entreprises dans le cadre de l'appel d'offres pour l'AMO, mission principale du stage.

Depuis plusieurs années le concept du BHNS semble s'imposer dans les agglomérations moyennes de l'Hexagone et contribue notamment à revaloriser l'image du bus. Compte tenu du contexte du territoire guyanais, c'est un véritable défi que relève la CACL pour la réalisation de son projet. Par conséquent il sera intéressant de mener une évaluation à l'issue de la mise en service. Cette évaluation permettra de valider ou non les impacts du BHNS aujourd'hui escomptés, mais aussi de vérifier la compatibilité d'un tel système entre les agglomérations métropolitaines et le cas d'un territoire d'outre-mer au contexte atypique.

BIBLIOGRAPHIE

Sources principales :

- **Anne Hecker**, « Mobilité en site propre et forme urbaine : une possible interaction ? », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 04 février 2013, consulté le 02 juin 2015. URL : <http://rge.revues.org/3623>
- **CACL** (2012), Appel à Projets Transports Collectifs et Mobilité Durable, Dossier de candidature, 142 pages.
- **Cerema** (2014), Projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) : Recommandations pour la mise en œuvre, 248 pages
- **Certu** (2009), Bus à Haut Niveau de Service : Du choix du système à sa mise en œuvre, 159 pages.
- **CETE Normandie** (2011), Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, EMD Cayenne, Rapport d'exploitation, 106 pages
- **Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** (2011), Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane, 66 pages.
- **Ralph Henson et Stephen Essex**, « Conception, organisation et évaluation de réseaux de transport locaux durables », Revue internationale des sciences sociales 2003/2 (n° 176), p. 243-260. DOI 10.3917/riss.176.0243

Sites régulièrement consultés :

- <http://www.territoires-ville.cerema.fr/>
- <http://www.certu-catalogue.fr/>
- <https://www.gart.org/>
- <http://www.uitp.org/>
- <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/?page=statistiques-locales.htm>
- <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- <http://www.mobilicites.com/>

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Croissance démographique au sein de la CACL depuis 1982.....	11
Figure 2 : Répartition de la population par classe d'âge au sein de la CACL.....	13
Figure 3 : Répartition modale des déplacements (EMD, 2010).....	20
Figure 4 : Schéma de fonctionnement d'un BHNS de type "mixte" (Certu, 2009).....	33
Figure 5 : Exemple d'insertion d'un site banalisé.....	33
Figure 6 : Caractéristiques principales de la phase 1 du projet de BHNS de la CACL.....	34
Figure 7 : Exemple d'insertion du BHNS et de l'intégration des modes doux sur un boulevard d'accès au centre-ville (Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013).....	38
Figure 8 : Le BHNS - Un projet commun (Réalisation personnelle, 2015).....	49
Figure 9 : Combinaisons possibles entre les différentes tranches du marché (CACL, 2015, réalisation personnelle).....	51
Figure 10 : Calendrier du programme de l'opération BHNS (Réalisation personnelle).....	53
Carte 1 : La CACL au sein du territoire guyanais (CACL, 2015).....	7
Carte 2 : Densités de population sur l'île de Cayenne (Rapport EMD, 2011).....	10
Carte 3 : Plan de masse de la ZAC de Soula (Document EPAG, 2014).....	12
Carte 4 : CACL vs Grand Paris (Données IGN, réalisation personnelle, 2015).....	15
Carte 5 : Contraintes spatiales sur le territoire de la CACL (SCOT du Centre Littoral, 2011).....	16
Carte 6 : Répartition des lieux d'activités au sein de la CACL (Rapport EMD, 2011).....	17
Carte 7 : Localisation des grands pôles d'attraction de la CACL (SCOT du Centre Littoral, 2011)....	17
Carte 8 : Principales voiries de liaison sur l'île de Cayenne (SCOT, 2011).....	18
Carte 9 : Saturation du réseau viaire sur l'île de Cayenne (SCOT, 2011).....	19
Carte 10 : Taux de motorisation par personne sur l'île de Cayenne (Rapport EMD, 2010).....	21
Carte 11 : Plan du réseau de transport urbain (CACL, 2015).....	22
Carte 12 : Phasage du projet de TCSP de la CACL (Etude préalable, CACL, 2013).....	32
Carte 13 : Tracé de la phase 1 du projet de BHNS - Lignes A et B.....	34
Carte 14 : Une offre de transport hiérarchisée dans le cœur de l'agglomération.....	35
Carte 15 : Principaux générateurs de déplacements dans le corridor du TCSP.....	40
Carte 16 : Zones de projets urbains dans le corridor du TCSP.....	42
Carte 17 : Plan de masse de la ZAC Hibiscus avec emprise réservée au TCSP.....	43
Carte 18 : Quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.....	44
Tableau 1 : Communes de la CACL (Insee, RP2012 exploitations principales).....	10
Tableau 2 : Répartition du nombre d'emplois au sein de la CACL (Insee, RP 1999 - 2010 exploitations principales).....	13
Tableau 3 : Revenus des ménages au sein de la CACL (Insee, 2012).....	14
Tableau 4 : Liste des entretiens réalisés.....	27
Tableau 5 : Intérêt du projet de BHNS par rapport aux actions préconisées par le PGTD (Réalisation personnelle).....	31
Tableau 6 : Clientèle potentielle du TCSP (Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013).....	36
Tableau 7 : Evolution du taux de VT (Dossier d'Appel à Projets, CACL, 2013).....	54

TABLE DES MATIERES

INDEX	6
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LA CACL, UN TERRITOIRE DE DEFIS	9
I. Une démographie exponentielle dans un contexte économique tendu	11
1. Une croissance démographique soutenue et des perspectives hors du commun	11
2. Un habitat dense sur la ville centre qui favorise l'étalement urbain	11
3. Croissance du nombre d'emplois	13
4. Une population jeune soumise à un contexte économique tendu	13
II. Un territoire étendu avec une concentration des activités sur la ville centre	15
1. Rappel du contexte historique qui a profondément marqué l'urbanisation	15
2. Un territoire étendu mais très contraint	15
3. Cayenne, ville centre de l'agglomération	17
III. Un réseau routier peu maillé et saturé face à une demande en déplacement toujours plus importante	18
1. Caractéristiques du réseau routier sur l'île de Cayenne	18
2. Caractéristiques des déplacements sur l'île de Cayenne	20
3. Un réseau de transports collectifs urbains très limité	22
IV. Synthèse : Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces (AFOM) sur le territoire de la CACL	24
PARTIE 2 : LE PROJET DE BHNS, UNE REPONSE AUX ENJEUX DE L'AGGLOMERATION	26
I. Des volontés politiques partagées pour le développement du TCSP	27
1. Une nouvelle gouvernance pour laquelle l'aménagement et les transports constituent un axe stratégique fort	28
2. Une stratégie de développement des TC qui doit faire face à un attachement fort à la VP	28
3. Pour une meilleure prise en compte des déplacements doux	29
4. Un enjeu de cohésion sociale et territoriale qui passe par la densification et la requalification des espaces urbains	30
II. Fluidifier, hiérarchiser, restructurer : un projet qui répond aux objectifs du PGTD	31
III. Véritable réseau de transport et mobilité durable	32
1. Un projet très ambitieux qui nécessite un phasage opérationnel	32
2. Hiérarchisation, structuration et augmentation de la fréquentation : vers la constitution d'un véritable réseau de transport urbain	35
3. Un projet vecteur de mobilité durable	37

IV. Un projet qui répond à la politique de la ville	40
1. La desserte optimale des générateurs de déplacements du cœur de l'agglomération	40
2. Un projet en adéquation avec la stratégie de développement urbain	41
3. Rénovation, redynamisation et désenclavement : un projet vecteur de cohésion urbaine	44
V. Synthèse partielle	45
 PARTIE 3 : LE PROJET DE BHNS, UN MONTAGE COMPLEXE	 46
I. La définition du projet	47
1. Le choix d'un système performant, attractif et évolutif	47
2. Des coûts maîtrisés	47
3. Une meilleure visibilité	48
II. Un pilotage intégré	49
III. Les études préalables et la phase pré-opérationnelle, une étape cruciale avec des délais de réalisation contraints	51
1. Lancement d'une procédure d'appel d'offres pour la contractualisation du projet de TCSP	51
2. Enjeux de l'étude préalable et de la phase pré-opérationnelle	52
3. Des délais de réalisation contraints	52
IV. Les ressources financières de la CACL	54
V. Synthèse partielle	55
 CONCLUSION GENERALE	 56
 BIBLIOGRAPHIE	 58
 TABLES DES ILLUSTRATIONS	 59
 TABLE DES MATIERES	 60
 ANNEXES	 62
 TABLE DES ANNEXES	 63

Annexes



TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Comptages sur les principaux axes du réseau routier national	64
Annexe 2 : Caractéristiques des lignes urbaines exploitées par la RCT	65
Annexe 3 : Compte rendu d'entretien - M. Dumoulin, Directeur de la RCT	66
Annexe 4 : Retranscription d'entretien - M. Girou, DEAL	68
Annexe 5 : Retranscription d'entretien - M. Lereun, DEAL	72
Annexe 6 : Retranscription d'entretien - M. Theolade, Mairie de Cayenne	76
Annexe 7 : Retranscription d'entretien - M. Canavy, Conseil Général	79
Annexe 8 : Retranscription d'entretien - M. Boujot, EPAG	83
Annexe 9 : Retranscription d'entretien - M. VARVOIS, Mairie de Rémire-Montjoly	87
Annexe 10 : Plan des lignes péri et interurbaines à l'horizon 2020	91
Annexe 11 : Chiffrage du projet de BHNS selon la décomposition des postes Certu	92

Annexe 1

Comptages sur les principaux axes du réseau routier national (DEAL, 2013)

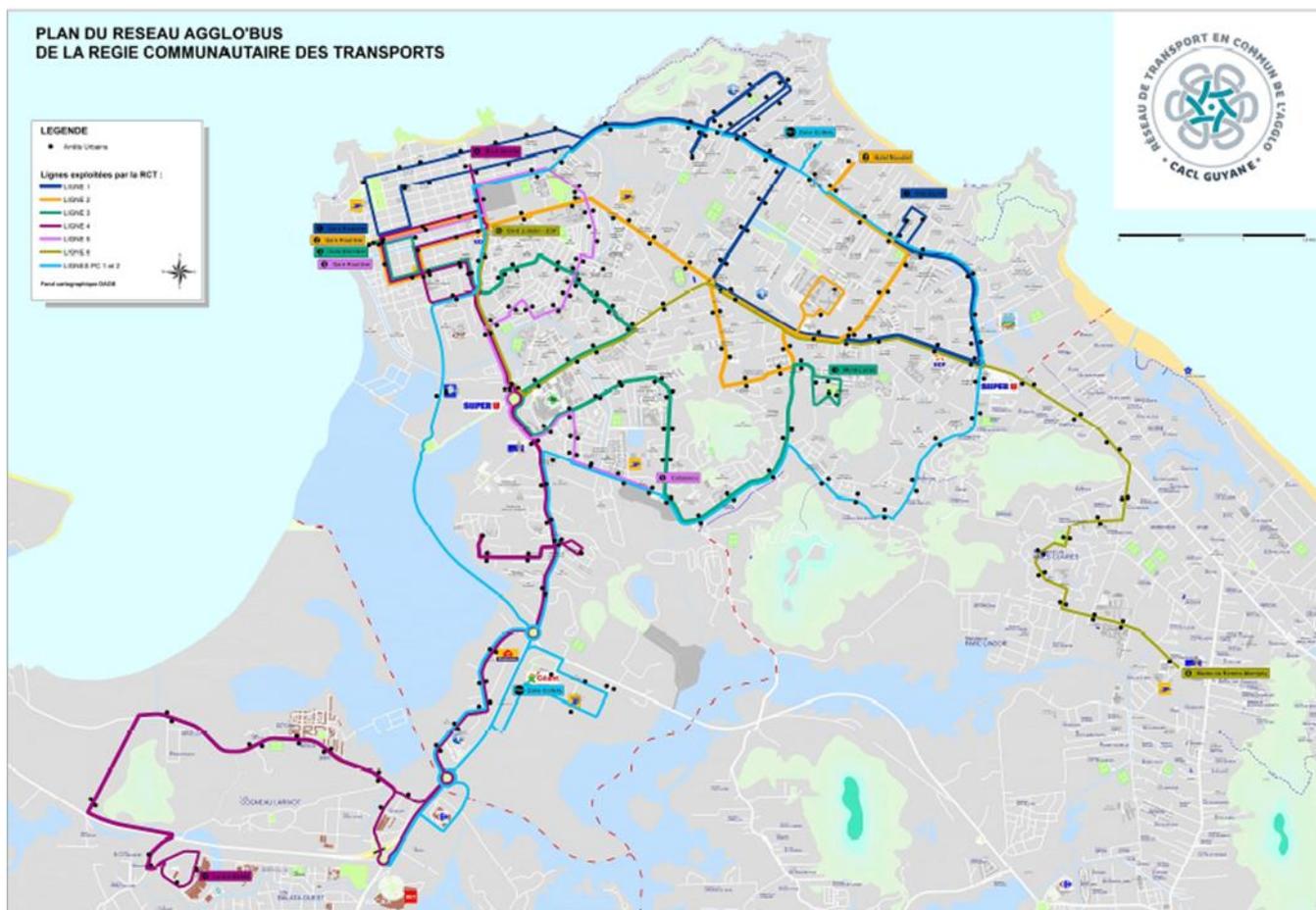


Annexe 2

Caractéristiques des lignes urbaines exploitées par la RCT (Rapport d'activités, RCT, 2014)

LIGNE	ITINERAIRE	DISTANCE (KM)		FREQUENCE (Minutes)
		ALLER	RETOUR	
1	Place du Marché - Zéphir	10,56	10,88	40
2	Place du Marché - Novotel	8,42	9,89	41
3	Place du Marché - Mont Lucas	9,87	10	35
4	Boulevard Mandela - Lycée Balata	12,78	11,28	27
5	Place du Marché - Cimetière Cabassou	6,57	6,63	35
6	Boulevard Mandela - Mairie de Moontjoly	9,12	9,1	46
PC 1	Encre - Zone Terca - Encre	29,33		60
PC 2	Gemo - Zone Terca - Gemo	29,87		60

Rappel du plan des lignes :



Annexe 3

Compte rendu d'entretien (2 pages) - M. Dumoulin, Directeur de la RCT (27/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. DUMOULIN Michée	Date : 27/07/15
--------------------------	-----------------

Organisme : RCT	Heure : 14h30
-----------------	---------------

Poste/fonction : Directeur	Durée : 1h 30
----------------------------	---------------

Pas d'enregistrement

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

Caractéristiques de la RCT :

- 135 personnes dont 60 conducteurs (objectif à court terme : 70 conducteurs)
- Parc de véhicules : 40 bus dont 2 minicars
- Directeur : M. DUMOULIN, prise de fonction en décembre 2013 (ancien Véolia-Transdev)

Point de vue sur le contexte actuel :

L'agglomération connaît un très fort potentiel de développement à différents niveaux, cependant aujourd'hui il faut faire face à un réel manque de concordance et de cohérence entre les actions qui sont entreprises. Il y a un manque d'unité lié au trop grand nombre d'acteurs qui opèrent sur le territoire.

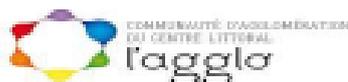
On relève une certaine saturation des voiries. Cependant le réseau viaire actuel est suffisant. Cette congestion tient compte d'un manque de volonté politique d'une part et de l'attachement de la population locale à la voiture particulière d'autre part, véritable symbole de réussite sociale. Il est plus souhaitable, pour réduire ce phénomène de congestion, d'agir sur des leviers tels que le stationnement payant ou encore le développement d'infrastructures (aires de stationnement, parking relais ou encore la mise en place d'une véritable gare routière). Il est primordial que les lignes du TIG (Transport Interurbain de la Guyane) desservent le centre-ville de Cayenne. On ne peut pas imaginer une rupture de charge en entrée d'agglomération pour les usagers qui arrivent de l'Ouest guyanais (leurs temps de parcours sont déjà trop élevés).

Il faut aussi dénoncer le manque de communication et de coopération entre les acteurs. Pour avancer, une meilleure collaboration entre les services est souhaitable. Pour une efficacité optimale, les municipalités ne sont que trop peu impliquées (ex : mise en place des abribus qui revient à la charge de la CACL, gestion et maintenance de la voirie communale, aucune communication préalable sur les arrêtés de circulation qui pourtant impactent fortement l'exploitation des lignes de la RCT...). La RCT a besoin de se recentrer sur son cœur de métier qui concerne l'exploitation d'un service de transport public et non la gestion de la voirie ou d'autres types d'aménagement. Plutôt considérée comme un service de l'agglomération que comme une véritable structure dédiée au transport de voyageurs, la RCT a besoin d'un accompagnement plus étroit de manière à favoriser sa montée en compétence (exemple : signature d'un contrat d'objectifs entre l'exploitant et l'autorité organisatrice). Il est primordial que « tout le monde avance dans le même sens ».

Compte rendu d'entretien



1



AUBERTIN Maxime

07/2015

Point de vue sur le réseau de transport urbain actuel :

Aujourd'hui il n'est pas juste de parler de « réseau » pour caractériser le fonctionnement des transports sur l'agglomération. On assiste davantage à une superposition d'acteurs, à l'image des nouvelles délégations de services publics, sans réelle harmonisation entre eux.

Par ailleurs, la RCT opère dans une situation anormale vis-à-vis du transport scolaire pour les élèves du premier degré. Dans la norme, il y a peu ou pas de réseau urbain qui prennent en charge ces élèves.

Avant même la mise en place du BHNS, il y a une nécessité de dynamiser le réseau actuel. Il s'agit en priorité de « faire fonctionner l'existant ». Les conditions d'exploitation et le niveau d'offre actuel ne sont pas à l'image d'un réseau urbain (« la meilleure fréquence est de 18 minutes en heure de pointe »). Il est possible de mener le réseau à saturation, pour justifier la mise en place d'un nouveau projet, au travers de différents leviers tels que la tarification, la communication ou encore le stationnement payant. Afin d'améliorer la lisibilité de son réseau la RCT prévoit la réduction de certaines boucles aujourd'hui effectuées par les véhicules.

La performance et la constitution d'un véritable réseau passe par la réorganisation et la réduction du nombre d'acteurs impliqués. L'idéal serait la création d'un grand réseau (urbain et interurbain) qui couvre les 6 communes de l'agglomération et le tout géré par un seul et unique exploitant, avec possibilité de sous-traitance. C'est un véritable avantage pour l'autorité organisatrice qui traite avec un seul interlocuteur.

- Refonte du réseau urbain qui couvre les communes centres de l'agglomération ;
- Mise en place de liaisons interurbaines performantes et fiables pour assurer les liaisons depuis Macouria, voire Montsinéry, vers le centre de l'agglomération ;
- Développement d'un Transport à la Demande sectorisé, de type trottoir à trottoir notamment sur la commune de Roura.

Point de vue sur le projet de BHNS de la CAEL :

Il est très délicat pour la RCT de se prononcer sur ce projet dans la mesure où la structure ne connaît pas le rôle qu'elle tient dans la mise en place de ce projet. Pour la réalisation de ce type d'infrastructure il est essentiel de définir préalablement quelle sera la place de l'exploitant. Le fait de solliciter une assistance à maîtrise d'ouvrage n'exonère pas la nécessité de préciser le rôle des acteurs en amont du projet.

L'arrivée du BHNS doit être préparée. Il ne faut pas mettre « la charrue avant les bœufs » au risque de créer un réseau à deux vitesses. Si ce projet n'est pas intégré, et associé à l'ensemble des acteurs, il ne sera qu'une nouvelle couche que l'on vient superposer sur un existant qui aujourd'hui n'a pas encore été assez dynamisé.

L'approche du projet semble donc peu naturelle (il n'y a aucune saturation du réseau de transport public à l'heure actuelle). Sur le plan technique, c'est une erreur de ne pas s'appuyer sur les points d'arrêts déjà existants. L'objectif premier de cette infrastructure sera en effet de récupérer les captifs du réseau qui ont été pénalisés et ont délaissés les transports collectifs au cours de l'opération travaux. La mise en place de nouveaux points d'arrêts peut contraindre ces usagers anciennement captifs qui délaieront définitivement les transports publics. La définition du tracé semble expliquer le contournement de certaines difficultés techniques au risque de desservir des zones aujourd'hui peu urbanisées et donc non génératrices d'une forte demande en déplacements. Cependant ce projet de BHNS est une attente des individus dans la mesure où il s'agit d'une infrastructure moderne, performante et structurante. Il est toutefois important de préciser que pour conserver son caractère innovant et performant, le BHNS doit se développer avec les systèmes annexes tels que la radio, la vidéo, les distributeurs automatiques de titres, le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV).

Annexe 4

Retranscription d'entretien (4 pages) - M. Girou, DEAL (09/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. GIROU Denis	Date : 9/07/15
Organisme : DEAL Guyane	Heure : 8H00
Poste/fonction : Directeur	Durée : 23 minutes

Entretien enregistré

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

- ☞ *Pour commencer, j'aimerais connaître votre ressenti sur le développement de l'agglomération au cours des dix dernières années ?*

Alors je suis directeur de la DEAL depuis 2013. Je connais le territoire depuis 1989 mais je n'exerçais pas les mêmes fonctions. Pour moi le développement de l'agglo est assez simple. C'est à dire que l'on doit passer maintenant d'un développement on va dire au fil de l'eau, sur lequel on pouvait concevoir une Guyane à 80 - 100 000 habitants quand je suis arrivé (en 1989) à une Guyane à 500 000 habitants. Avec 500 000 habitants on va dire qu'un certain nombre de choses qui se faisaient notamment en urbanisme, comme les lotissements en arêtes de poissons, de non prévision, de non planification de transport à l'échelle de l'agglo, de non structuration spatiale, qui aujourd'hui ne peut plus se faire. On doit passer maintenant, mais c'est maintenant, pas dans 5 ou 10 ans, notamment sur la région de Cayenne et aussi Saint-Laurent à une vraie structuration spatiale du territoire, planifiée et respectée et prenant en compte la totalité des paramètres de vie des gens. Donc pas que la construction de logements mais aussi les activités économiques et les zones vertes. Il y a aussi la prévention des inondations mais également les corridors écologiques en tant que tels qui ne peuvent se réduire uniquement aux zones inondables par exemple. Et là-dedans, le paramètre transport, communication est fondamental. Notamment le transport en commun qui est une très grande faiblesse aujourd'hui. On est sur une faiblesse, mais en même temps si on compare, je ne sais pas moi, avec la Martinique par exemple, on a encore, notamment sur les questions de TCSP sur l'île de Cayenne, on a encore de la place pour l'organiser. On n'est pas comme en Martinique, où on rajoute un sparadrap par rapport à un truc qui n'a pas été pensé comme ça il y a vingt ans, au moment où il fallait le faire. Et c'est pour ça que c'est pareil pour les questions d'urbanisation organisée. Il y a au final quand même aujourd'hui sur l'agglo suffisamment de place pour faire correctement les choses si on les fait maintenant. Ce qui n'est pas forcément le cas dans d'autres agglomérations en métropole où il n'y a pas l'espace libre.

Donc voilà pour résumer, c'est maintenant que l'on doit passer à un aménagement plus structuré avec une vision globale et pluridisciplinaire. Le tout bien sur concerté et respecté derrière en prenant en compte tous les paramètres de l'aménagement.

- ☞ *Et donc vous êtes optimiste pour l'amélioration des conditions de mobilités compte tenu des emprises foncières qui restent disponibles...*

Oui, la ville de Cayenne est certes un petit peu dense mais enfin bon, si on prend l'ensemble de l'agglo, à Macouria, Rémire ou Montsinéry il y a de quoi faire. Par contre ça va, si on respecte l'aménagement. Je veux dire par là, si on définit des zones agricoles dans lesquelles tout le monde construit des choses qui n'ont rien à voir avec l'agriculture, là ça ne marche plus.

Compte rendu d'entretien



1

- ☉ *Pourriez-vous rappeler quelles sont les problématiques majeures aujourd'hui en termes de déplacements sur l'agglomération ?*

C'est très simple. Quand on fait les enquêtes mobilités ou les enquêtes satisfaction auprès des habitants de logements sociaux etc. La première critique de ces habitants c'est quand il n'y a pas de transport en commun. Mais loin devant, c'est avant même l'état du logement. C'est ce qui sort en premier quand les gens ne sont pas contents de leur logement. Après, il peut y avoir, l'état du logement, la proximité des écoles. Le premier motif de déplacement c'est l'école donc ça se recoupe. Car ça veut dire que les gens qui ont besoin de se déplacer, très souvent n'ont pas le permis. Donc, il y a besoin de plus de transports en commun. Il y a certes aussi un besoin d'aménagement du territoire quant à la localisation des lycées et collèges là où il y a du monde et pas forcément qu'en fonction des opportunités foncières. L'exemple de Matoury où vous avez un lycée qui d'un côté est sur la route de Kourou et de l'autre côté est à Rémire-Montjoly. Les jeunes de Matoury ils sont condamnés à prendre les transports en commun pour aller d'un côté ou de l'autre. Aujourd'hui il est question de minimiser les transports et notamment les transports individuels. Ça veut dire, réfléchir mieux qu'avant sur l'implantation prospective de ce qui attire beaucoup de monde. A commencer par les établissements scolaires mais également les zones d'activités économiques conçues en tant que telles, il n'y en a pas tant que ça. Et dans un second temps, voire en même temps, que les transports collectifs soient réellement mis en place. Si on prend l'exemple de la zone de Soula à Macouria, aujourd'hui il y a des gens qui habitent mais ce n'est pas encore réalisé niveau transport. Du coup ça a un effet repoussoir.

La zone de Soula, il n'y a pas d'école, il n'y a pas de lycée, ça viendra mais comme pour l'instant il n'y a pas de transport... Vous avez un territoire qui est enclavé niveau transport en plus d'être enclavé au niveau numérique (pas de haut débit). Les gens vont y aller parce que la pression démographique joue beaucoup mais ça ne se fait pas dans les bonnes conditions et c'est quelque chose qu'il faut éviter. Donc voilà et tous les bailleurs sociaux vous le diront, quand les gens ne sont pas content de leur logement, il y a certes des logements en très mauvais état mais la première raison concerne le manque de transports et les contraintes que cela implique, notamment pour les enfants.

- ☉ *Je vous propose maintenant d'aborder plus précisément le projet de BHNS. Selon vous ce projet est-il opportun ?*

Oui, nous avons participé au montage avec l'agglo et nous l'avons défendu au ministère, donc oui, il est opportun croyez-moi.

- ☉ *Dans quelles mesures pensez-vous que l'infrastructure pourra influencer les pratiques de mobilités des usagers ?*

S'il y a le débit suffisant, oui ça va fonctionner.

- ☉ *Donc pour vous c'est un niveau d'offre élevé et fiable qui est primordial ?*

Oui, il faut que ça puisse permettre un transport fiable. Le tracé dessert pas mal d'écoles donc en pratique il faut que ça puisse permettre une solution opérationnelle pour que les enfants aillent à l'école ou au collège avec déjà. Et ensuite que les gens puissent venir travailler ou faire leurs formalités avec. Et ça c'est la régularité de l'horaire, avec un site propre ça devrait aller, et les fréquences. C'est sûr que si on reste sur un système de bus à trois rotations par jour, il sera peu utilisé.

Pour moi il y aura aussi les questions d'échanges intermodaux. Aux Maringouins ou à Vidal, quand ça arrivera jusqu'à Vidal (Phase 2 et 3). Il ne faut pas que les gens en aient pour deux heures à se garer.

- ☉ *Donc vous pointez l'importance des infrastructures en parallèle du TCSP qui auront pour but d'inciter au report modal ?*

Oui voilà. On n'est pas à Tokyo non plus mais que ce qu'il y a à prévoir pour ceux qui laissent leur véhicule à un endroit donné pour ensuite prendre les transports en commun soit opérationnel.

- ☉ *Concernant les mentalités, pensez-vous que c'est uniquement le niveau d'offre qui va influencer les usagers ou peut-être sera-t-il nécessaire d'insister sur le confort ou encore la politique de communication ?*

AUBERTIN Maxime

07/2015

Vous avez des gens qui ont les moyens d'avoir une voiture, climatisée, pour qui le bus, quel qu'il soit, ne peut pas ou ne sera pas attractif. Sauf peut-être dans certains cas. Mais il y a beaucoup de gens qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture, donc qui circulent en deux roues, en stop, à pied, en vélo. Pour ces gens c'est une alternative crédible. Quelqu'un qui vient de Montjoly ou Matoury, qui est dans sa voiture climatisée tous les matins, il a des conditions de confort qui lui vont bien. Après il y a le temps. Donc s'il a des conditions de transport raisonnablement comparables avec un bus climatisé où il voyage bien sauf qu'il mettra 10 minutes au lieu d'une heure, il y aura une attractivité réelle. C'est vraiment sur le temps de trajet que tout va se jouer. Si c'est pour être comme dans le métro à Paris, je ne suis pas sûr que ça fonctionne aussi bien. Par contre il y a des gens en Guyane qui de toute façon voyagent dans des conditions qui ne sont pas bonnes, sous la pluie notamment. Pour ces gens là, le bus apportera bien évidemment des meilleures conditions de transport. Et si en plus il y a la régularité, parce que c'est ça la régularité des horaires qui est très importante. On a des exemples. A Kourou par exemple un raté monumental. Le réseau mis en place par la mairie qui circule à vide quasiment toute la journée. Sur l'agglo, si les choses sont bien faites, il n'y a pas de raisons pour que ça ne marche pas.

- ❶ *Quel est votre regard sur la sécurité routière et notamment l'aménagement de voies cyclables et cheminements piétonniers en parallèle du TCSP ?*

Quand je disais qu'on change la façon d'aménager, la prise en compte des piétons et des deux roues, aujourd'hui c'est quelque chose que l'on fait systématiquement sur tous les projets. Alors nous on s'occupe que du réseau national, mais sur toutes les nationales et tous les ronds-points, il y a vraiment les voies voitures et les voies deux roues qui sont prévues dès le départ. On prévoit aussi des voies vertes le long de certains axes. Des choses qui n'étaient pas faites avant. On ne peut pas considérer que l'élargissement de la route de Montabo, même si c'est très utilisé, soit une vraie infrastructure cyclable. Il y a des piétons, des vélos, des scooters mais cela sert aussi de voie d'insertion ou même de bande d'arrêt d'urgence. Tous les aménagements qui sont prévus aujourd'hui sur les routes nationales, y compris hors agglomération, intègrent les usagers fragiles on va dire. On sait que l'accidentologie sur le réseau national, elle est notamment liée au fait que l'on a, sur une même voie, des gens qui circulent à des allures différentes. Sans même parler d'excès de vitesse. Vous avez des scooters où il y a toujours de fait deux ou trois personnes dessus, avec les enfants, qui roulent à 40km/h et puis des camions et voitures qui roulent à 90km/h. Donc ça on essaye de l'organiser. Encore une fois, c'est primordial quand on a une Guyane qui passe de 100 000 à 500 000 habitants. Et toute nos perspectives c'est la Guyane à 500 000 habitants. Si ce n'est pas 2030, ce sera 2035 ou 2040. C'est inévitable, dans quelques années il y aura 100 000 habitants à Saint Laurent et 200 000 sur l'agglomération de Cayenne. C'est sur ça qu'il faut dimensionner et structurer les infrastructures. Donc ça prend en compte le transport mais pas seulement. Il y a aussi les équipements, l'épuration des eaux et surtout le cadre de vie, qui est souvent oublié. C'est ce que je disais tout à l'heure sur les zones vertes. Ces zones ce n'est pas que des zones inondables et inconstructibles. Il y a aussi des zones vertes en tant que telles pour le cadre de vie et pour les corridors écologiques naturels. Comme je le dis souvent, il faut faire une ville amazonienne, on n'est pas à Sarcelles.

- ❷ *Pour finir, est-ce qu'en tant que directeur de la DEAL vous avez des attentes propres vis-à-vis de ce projet de TCSP ou encore d'autres recommandations ou idées à soumettre pour améliorer les conditions de déplacement et la ville en général ?*

C'est ce que je disais au début. Compte tenu des raisons de déplacement qui sont essentiellement des raisons scolaires et après les raisons professionnelles, l'aménagement du territoire dans le sens de la localisation des établissements scolaires en priorité puis des services publics et des zones d'activités économiques est fondamental. Et ce qui va avec aussi. Vous faites une zone d'activités économiques, s'il n'y a pas avec, une école ou une crèche, vous allez générer pour les gens qui travaillent avec des enfants des déplacements inutiles. Si vous faites une zone d'activités économiques où pour des raisons X ou Y il n'y a pas accès au haut débit, les entreprises elles n'iront pas. En 1980, elles y allaient quand même. En 2020 elles n'iront pas ! C'est cet aménagement intégré et multifactoriel qui est essentiel. Il n'y a pas que la spéculation foncière ou l'opportunité foncière. On se retrouve aujourd'hui à discuter de l'aménagement de zones d'activités sur des terrains inondables, techniquement on va le faire, ce sera fait. Mais bon c'est des choses, pour le même prix, on pourrait le faire ailleurs. Du coup il faut le faire en intégrant bien et en pensant à la vie des hommes sur ces lieux. Une zone d'activités, ce n'est pas juste une succession de magasins. Voilà il y a des centaines de personnes qui vont, qui mangent, qui ont des besoins d'éducation, de crèches... Mais voilà, c'est embryonnaire pour l'instant. On voit bien les très longs déplacements, que ce



AUBERTIN Maxime

07/2015

soit en véhicule personnel ou en deux roues, qui sont générés par des choses qui dans un aménagement futur pourraient réellement être diminuées. C'est très fréquent de voir des gens qui habitent à Matoury, qui vont poser leurs enfants au lycée à Balata, puis après ils reviennent et se prennent tous les embouteillages pour aller travailler à Cayenne. Si en plus il y en a un au collège et l'autre au lycée ce n'est pas le même endroit donc ça génère encore des déplacements supplémentaires. Et ça c'est un vrai enjeu. Et le transport en commun là-dedans à un rôle fondamental à jouer.

Après, moi je pense qu'il y a un projet qui est déjà ambitieux, le vrai enjeu c'est de le réussir, et le réussir sans perdre de temps. Pour moi c'est clair, ce projet au niveau du ministère il est validé et financé, ce qui est déjà un bon socle de départ. L'enjeu pour moi en priorité c'est qu'il marche et qu'il marche vite. Sur la première phase du projet, le tracé défini, c'est les endroits les plus embouteillés. Donc c'est là qu'il y a le plus de gains en termes de temps. Même si le fait qu'il y ait petit à petit des administrations et des entreprises qui sortent du centre de Cayenne, ce qui pose d'autres problèmes pour l'animation et la vie du centre de Cayenne, mais ça limite un petit peu les embouteillages dans Cayenne pour le travail. Et on est dans un système où il y a beaucoup d'écoles dans Cayenne, alors qu'il n'y a plus tant de gens que ça qui y habitent en proportion. A Rémire-Montjoly, il y a très peu d'écoles, alors que c'est la principale zone de développement depuis 15-20 ans. Il y a aujourd'hui trop de gens qui habitent à Montjoly et qui déposent leurs enfants à Cayenne. Donc ça c'est dans un système des années 1980 où tout le monde travaillait entre le Place des Palmistes et le Boulevard Jubelin (Centre historique de Cayenne). Maintenant que c'est plus le cas, vous avez des gens qui viennent vers Cayenne pour l'école et qui repartent pour le travail. Ce raisonnement là il ne peut se faire qu'au sein de l'agglo, parce que chaque Maire individuellement préférerait avoir uniquement les habitations et pas les contraintes, les taxes et pas les charges. Que ce soit pour l'aménagement urbain, que ce soit pour la prévoyance écologique, que ce soit pour la lutte contre les inondations, cette planification ne peut se faire que par l'agglo. Alors aujourd'hui l'agglo pas uniquement Cayenne, Rémire et Matoury. Macouria par exemple, pour les transports doit être intégré. La zone de Soula en est une caricature. C'est l'anticipation qui est primordiale. Je veux dire, cette zone elle n'est pas sortie en 4 jours. On sait que dans quatre ans il y aura du monde. C'est donc l'anticipation qui est le maître mot et il y a un véritable enjeu à ne pas perdre de temps au démarrage.

Annexe 5

Retranscription d'entretien (4 pages) - M. Lereun, DEAL (09/07/15)

AUBERTIN Maxime  07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. LERBUN Claude	Date : 9/07/15
Organisme : DEAL	Heure : 9H00
Poste/fonction : Directeur Infrastructures et Sécurité Routière	Durée : 22 minutes

Entretien enregistré

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

- ☉ Pour commencer, j'aimerais connaître vos impressions sur le développement de l'agglomération au cours de ces dix dernières années ?

Donc moi je suis là depuis 11 ans. Donc en effet les dix dernières années je connais. Et c'est mon deuxième séjour, donc j'avais déjà travaillé 7 ans en Guyane. Donc je connais bien la Guyane. Et je connais bien les images que peut avoir la Guyane en métropole, ce qui n'est pas toujours celles que l'on ressent lorsqu'on est sur place.

Entre les années 1990 et 2015 il y a en effet une évolution extrêmement importante. Quand je suis arrivé la population de la Guyane devait être à 110/120 000 habitants. C'est 250 000 aujourd'hui. Donc vous voyez c'est une évolution significative. En matière de... Donc principalement sur l'extension de l'agglomération. Que ce soit sur l'agglomération cayennaise et Kourou également. Et Saint-Laurent bien évidemment. Sur... Donc c'est ce qui crée cette augmentation de l'ordre de 3, 4% par an. Cela crée des besoins énormes en matière de logement, en matière sanitaire, en matière scolaire et ce qui inclut aussi des besoins importants en matière de déplacements. En matière de déplacements et d'infrastructures réalisées il n'y a pas eu énormément d'infrastructures. Il y a eu principalement une pénétrante importante qui permet d'entrer sur l'agglomération. La 2*2 voies en entrée d'agglomération. En matière de transport il n'y a pas eu non plus de grosse évolution significative. C'est à dire que l'agglo souffre fortement d'une absence de vrai transport urbain.

- ☉ Comme vous anticipez la plupart de mes questions je vous laisse poursuivre.

Tant mieux alors. Il y avait à l'époque un PTU qui couvrait uniquement l'agglomération de Cayenne jusqu'à l'entrée en vigueur, enfin, la constitution de la CACL. Donc jusqu'à 2012 il y avait un PTU qui couvrait uniquement l'agglo, enfin la commune de Cayenne. Il y avait eu une idée d'extension de ce PTU à un moment donné, dans les années 1990, aux autres communes de l'agglomération, mais qui avait été abandonnée pour des questions de disfonctionnements avec la régie des transports urbains. Sur le reste du territoire, la compétence AOTU était au département. Et le reste est toujours au département par ailleurs. Donc voilà, ce n'était pas très bien organisé ni d'un côté, ni de l'autre. Ni au sein de la commune de Cayenne, ni sur le reste du territoire. Donc le département a mis en place une DSP un peu plus structurée dans les années 2010-2011 avec ce que l'on appelle aujourd'hui le TIG, le transport interurbain en Guyane. Malgré les quelques conflits qui persistent c'est aujourd'hui un peu mieux organisé. Enfin peut être pas organisé, mais disons que... Le TIG est réalisé par des petits transporteurs individuels qui ont des petits bus de 9/10 voire 20 places. Mais ce n'est quand même pas une organisation très cohérente, très satisfaisante. Je pense qu'il y a encore beaucoup de lacunes dans cette organisation. Ce qui apporte un plus c'est vraiment la constitution de la CACL qui, je pense... enfin la prise de compétence transport de la CACL qui apporte une vraie réflexion sur la constitution d'un réseau de transport urbain correspondant à une agglomération de 120 000 habitants. Donc ça c'était un vrai plus.

Moi j'avais participé en 2005 à un séminaire sur les transports urbains... euh... les déplacements sur l'ensemble de la Guyane. Tous les acteurs qui participaient, c'est à dire l'Etat (le préfet), la Région, le Département, les communes et la Communauté de Commune de Centre Littoral étaient d'accord sur le besoin, l'importance de gérer ces déplacements sur l'ensemble de la Guyane. Il y avait trois groupes de travail constitués et pilotés par des collectivités qui ce sont, à ma connaissance, jamais réunis. Ça veut dire qu'il y avait des affichages, de... de la nécessité, de l'importance de la prise en compte de cette problématique mais derrière il n'y a pas eu d'action. Donc clairement, la prise en charge par la CACL, qui est une collectivité qui fonctionne bien dans ce domaine a fait changer les lignes et nous donne des perspectives intéressantes pour la mise en place dans les années à venir d'un vrai réseau de transport en commun. Ce qui n'était vraiment pas le cas avant la CACL.

☞ *On se situe donc aujourd'hui sur une nouvelle dynamique plus cohérente ?*

Oui, à tel point que sur un projet d'aménagement qui va de Balata au PROGT, vous connaissez. On avait envisagé, enfin c'est une étude qui date du début de l'année 2008. On n'avait pas envisagé la mise en place d'une voie spécifique dédiée au TC parce que bon, on ne voyait pas l'intérêt, ou très difficilement l'intérêt ni la façon dont ça allait être géré.

☞ *D'accord donc c'est un élément du projet qui a été intégré très récemment ?*

Ça a été intégré oui, et qui paraît depuis beaucoup plus cohérent parce que justement il y a cette volonté de la CACL de mettre en place un vrai transport urbain. Alors on va parler de ce qui se passe plutôt sur la commune de Cayenne parce que c'est en effet là que la population est la plus conséquente mais on a aussi un maillon du réseau TC qui sera de Balata au PROGT (phase 0) qui va pratiquement jusqu'à la commune de Matoury. Pour le maillon manquant il faudra trouver des solutions en temps voulu.

☞ *Pourriez-vous maintenant me présenter quelles sont les problématiques de déplacements selon-vous sur l'agglomération ?*

Alors ce qui bloque c'est qu'on a un réseau qui a été conçu dans les années 1990 et a un moment donné où la population était d'un peu plus de 100 000 habitants, où on envisageait un fort développement mais que depuis, notamment à quelques nœuds importants pas grand chose ne s'est fait si ce n'est l'échangeur de Balata qui a été livré l'an dernier, l'échangeur de Maringouins qui sera bientôt lancé... Enfin, on a trois points de blocage sur l'agglomération, euh non quatre, en matière d'infrastructures routières du réseau national. On avait l'échangeur de Balata qui a été réalisé. Donc on a supprimé le blocage sur un axe de circulation. On a l'échangeur des Maringouins qui va être réalisé dans les deux ou trois années qui viennent. On a la section entre Balata et le Progt qui va être réalisée aussi dans les deux trois années qui viennent avec une phase préliminaire cette année. Et on a à travailler sur la section qui va de Balata à Tonate, parce que le gros du développement de l'habitat dans les années qui viennent c'est Tonate. Enfin les quelques années passées et les années à venir. Ce qui fait que là aussi on est à saturation. Une fois qu'on a réalisé ça faut arrêter parce que la réponse aux besoins de déplacements passe par la mise en place d'un réseau de transport en commun. On ne peut pas réfléchir « tout voiture » ce n'est pas possible. Donc de toute façon on arrive à une saturation à un moment donné. Quel que soit l'endroit. On repousse un petit peu les nœuds. Là on va débloquent encore quelques nœuds de blocage mais il faut passer absolument par un réseau de TC performant.

☞ *Donc vous pensez qu'on assiste peut-être à un changement dans la façon de voir et de concevoir l'espace communautaire ?*

Oui, je pense que ce n'est pas trop dans la culture guyanaise, et même antillaise, d'utiliser les TC. Mais il faut y venir. En métropole certes les raisons sont anciennes mais il y a eu un changement aussi. Quand on parle avec nos collègues de métropole, certains projet que l'on est en train de réaliser, ils nous disent maintenant en métropole on ne fait plus ça, parce que on évite de favoriser les déplacements en véhicule individuel en favorisant les TC. Sauf qu'en Guyane on n'a pas les TC. Donc il n'est pas aujourd'hui socialement acceptable de ne pas faire ces quelques projets mais il faut vraiment passer à des réseaux de TC sinon on va dans le mur. C'est clair. Donc les gens ont un peu de mal à l'assimiler. Il faut dire aussi qu'ils ont eu des images de TC qui ne sont pas très bonnes. Donc ça s'améliore là aussi par la prise en charge par la CACL depuis 2012. Mais on avait des bus, chargés, non climatisés, vraiment pas agréables. Et c'est pareil hors agglo avec des bus très souvent non climatisés. Ça s'améliore là aussi... Mais les bus sont toujours

AUBERTIN Maxime

07/2015

surchargés, avec une organisation des départs mal calée dans le temps. Quand le bus était plein il partait. Ce n'est pas facile pour s'organiser et ce n'est pas les bonnes conditions de déplacement. L'état d'esprit change doucement mais de toute façon il faut provoquer. C'est la poule et l'œuf. Tant qu'il n'y a pas un vrai réseau de TC les gens ne le prendront pas et comme les gens ne le prennent pas, ça développe l'usage du véhicule. Et le jour où l'on aura un vrai réseau de TC avec des vrais véhicules adaptés, l'image va changer donc les gens le prendront.

- ☞ *Justement, maintenant que vous avez présenté le contexte du développement et des mobilités sur l'agglomération, dans quelles mesures est ce que vous pensez que l'infrastructure du projet va permettre de changer ces pratiques de mobilités ? Est-ce que cela tient compte uniquement du niveau d'offre proposé ? Est-ce que c'est le confort qui est primordial ?*

C'est une combinaison. Il faut le confort et il faut la fréquence. Il y a beaucoup de déplacements au sein de l'agglo. Actuellement on améliore quelques accès à partir du réseau routier national mais qui ne dessert qu'une partie de l'agglo. Donc qui dessert la partie Sud/Sud-Ouest de l'agglomération. Et la partie Est est desservie par un réseau de voiries départementales complètement saturé. Dès qu'il y aura un vrai projet, voilà je pense que les gens vont l'utiliser parce que de toute façon sinon ils sont à saturation... Il y a deux effets : l'effet saturation parce que donc impossibilité de déplacements ou temps de parcours très longs du fait des bouchons et d'autre part si on améliore le confort et la régularité il n'y a aucune raison pour que les gens ne l'utilisent pas. Et puis il y a un autre point qu'on ne soulève pas non plus, enfin que je n'ai pas soulevé. Il y a une bonne partie de la population qui n'a pas les capacités d'avoir un véhicule. On a beaucoup de déplacements en scooter sur l'agglo. Je crois qu'à certains endroits on est entre 5 et 10% de scooters sur certains axes. Ça franchit les 10% à certains horaires. Ce qui est énorme et qui n'existe vraiment pas en métropole. Donc déjà il faut aussi trouver une place pour ces types de déplacements.

- ☞ *Vous parlez de la prise en compte des deux-roues. Est-ce que le développement des infrastructures réservées au mode de déplacement doux est aussi l'une de vos attentes ?*

Nous dans tous nos projets maintenant on intègre les déplacements doux, donc piétons et cycles. Ça clairement. Les scooters on ne peut pas les intégrer dans les zones cyclables et piétonnes, donc ils sont intégrés à la circulation générale et ils roulent à 50km/h. Dans l'agglomération ce n'est pas trop gênant parce que c'est vraiment la vitesse aussi des véhicules. Aux abords de l'agglo c'est un peu plus embêtant. Mais en tout cas ça démontre bien qu'il y a des difficultés de motorisation des ménages. Donc là je prends le scooter mais il y a aussi beaucoup de personnes qui n'ont même pas la capacité de s'acheter un scooter. Donc ils ont vraiment besoin d'avoir... un scooter ça va pour les déplacements courts mais quand on est un petit peu loin comme du côté de Tonate où il y a aussi beaucoup de besoins de déplacements et il y en aura de plus en plus parce que l'agglomération se développe dans ce secteur là. En scooter c'est un peu loin, donc il y a un vrai besoin de mise en place d'un réseau régulier de transport. Donc c'est lié aussi à ça, il y a vraiment vis à vis de cette population qui n'a pas les moyens financiers de s'acheter une voiture ou un scooter il faut mettre en place un vrai réseau de transport.

- ☞ *En ce qui concerne le développement urbain et notamment la localisation des équipements et autres générateurs de déplacements, est-ce que vous pensez que le tracé du BHNS peut répondre aux dynamiques actuelles ?*

Il a été conçu comme ça. Moi je n'ai pas toutes les informations parce que c'est vrai que c'est une réflexion qui a plutôt intégré les collègues qui s'occupent de la rénovation ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) sur l'agglo de Cayenne et de Matoury. Mais c'est vrai qu'il va s'implanter, enfin il a été conçu pour s'implanter au niveau des principaux générateurs. Donc dans l'étude qui a été faite et que j'ai parcourue, on voit bien que la ligne passe au milieu des générateurs d'habitats au moins.

- ☞ *Des générateurs existants et aussi en devenir...*

Exactement. Une bonne partie en devenir d'ailleurs. On a par rapport aux Antilles en Guyane, on a encore de la place pour faire passer un réseau sans que ce soit trop compliqué. Aux Antilles ils ont des grosses difficultés. Que ce soit à Fort-de-France où à Point-à-Pitre ils ont pendant de nombreuses années tout misé sur le tout voiture. C'était la tendance générale et ils sont en totale saturation. Donc ils essayent de mettre en place un réseau de TC sur Fort de France. Ils ont les pires difficultés parce qu'il passe dans un milieu urbain déjà très dense avec des voies, des échangeurs existants. Ils ont de grosses difficultés pour le

Compte rendu d'entretien

3

réaliser et ça représente des coûts faramineux. Point-à-Pitre se lance aussi avec des coûts beaucoup plus importants que ce qui est prévu sur l'agglomération de Cayenne. Ils ont et ils auront encore des difficultés parce que c'est un milieu très densifié. En Guyane on a encore la possibilité. Il y a encore des espaces libres sur une bonne partie du projet qui est prévu là. Moi je l'ai parcouru ce tronçon là un peu avec les gens qui ont fait l'étude, donc les gens de Systra qui ont fait l'étude. On a bien vu que à l'arrière des quartiers... En fait le réseau structurant purement routier, il est ancien. Il est très ancien et que ce soit la RD 2 et 3 ou la RN aussi. Et ce réseau il est bordé d'habitat individuel alors que l'habitat collectif il s'est souvent implanté plus en arrière. On ne le voit pas beaucoup quand on passe sur les axes principaux. Plus en arrière, où va s'implanter le TCSP. Ce qui fait que ça donne... disons qu'à proximité de ces quartiers il y a encore des espaces pour faire passer une voie de transport en commun. Donc en fait c'est une chance pour la Guyane, pour l'agglomération. On a des possibilités de réalisation sans... enfin c'est jamais simple, mais sans les mêmes difficultés que vous rencontrez aux Antilles. Donc voilà. Mais c'est une étape à ne pas rater maintenant. Voilà, il faut le faire dans les dix ans à venir. Parce que après on ne pourra plus. Après ce sera encore beaucoup plus difficile. Plus on attend plus c'est difficile. Actuellement il y a encore de la place. On a vraiment une fenêtre de tir de quelques années qu'il faut saisir.

☞ *C'est un sentiment partagé par l'ensemble des acteurs sur le territoire ?*

Alors les élus en sont semble-t-il assez convaincus mais comme ils ont tellement de priorité en matière de logement, en matière scolaire, en matière d'éducation, de santé, d'aménagement, que voilà c'est... il faut rentrer cette priorité parmi les autres mais ce n'est pas toujours ça.

☞ *C'est sans doute à ce niveau là que le rôle de la CACL, en tant que jeune AOTU qui porte le projet, doit permettre de fédérer les acteurs tout en priorisant les actions...*

Oui oui oui. Il faut que ce soit la CACL. Mais le problème parfois et que les élus de la CACL sont des élus des collectivités donc il faut aussi faire avec... Moi on me pose souvent la question pourquoi vous ne faites pas ça ou ça ? Tiens par exemple « pourquoi vous ne faites pas une voie qui irait du pont du Larivot au giratoire de la Foir'Fouille ? » Mais ça pose des gros problèmes, c'est très coûteux. Ça pose des problèmes techniques, environnementaux, financiers... Et surtout pourquoi faire ? Parce que on va amener des gens plus proche du centre-ville mais de toute façon ça va saturer. Ils ne vont pas pouvoir se garer. Donc il faut changer, et maintenant partir sur une réflexion TC.

Annexe 6

Retranscription d'entretien (3 pages) - M. Theolade, Mairie de Cayenne (28/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. THEOLADE Eric	Date : 28/07/15
Organisme : Mairie de Cayenne	Heure : 9H00
Poste/fonction : Directeur général des Services Techniques	Durée : 17 minutes

Entretien enregistré

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

- ☞ Pour commencer, j'aimerais connaître vos impressions sur le développement de l'agglomération au cours des dix dernières années ?*

Je suis en fonction ici depuis 1998. Alors le développement sur les dix dernières années... C'est à dire que l'EPCL, enfin aujourd'hui la CACL, est une collectivité qui est montée en compétence progressivement et en dimension. C'était une communauté de communes et c'est aujourd'hui une communauté d'agglomération. La communauté de communes n'avait pas de compétence obligatoire que la communauté d'agglo a. Donc on a l'aménagement du territoire, c'est assez récent du point de vue de l'EPCL. Il faut savoir qu'avant, on avait plutôt des compétences optionnelles plus que des compétences obligatoires. C'est à dire l'eau, l'assainissement et les déchets. Aujourd'hui ils ont la compétence transport, le développement économique, l'aménagement du territoire. Pour l'instant ils n'en sont qu'à des plans stratégiques, de grandes lignes directrices mais il n'y a pas encore eu de réalisations opérationnelles. Alors justement, le TCSP est l'un des vecteurs d'aménagement du territoire. Pour nous, nous avons accueilli ça très chaleureusement. Alors nous avons un peu travaillé avec eux, amendés notamment sur le circuit, le tracé. Parce qu'ils avaient fait des propositions de tracé donc nous nous avons fait, sur certaines parties du tracé, des observations et des contre-propositions. Par rapport à l'intérêt de desservir certaines zones qui avaient une potentialité en termes de transport mais aussi le poumon économique. Par exemple le BHNS au départ devait arriver sur la Place des Palmistes. Nous nous envisageons de le faire arriver plutôt vers le marché pour utiliser sur l'entrée de la ville d'autres axes routiers. Parce qu'il y a d'autres éléments, c'est que le poumon économique de Cayenne où tout le monde se rend, c'est le marché. Il y a l'avantage aussi de se situer tout près de la Pointe Liberté et donc l'opportunité de pouvoir coupler le transport fluvial au transport terrestre avec la création d'un HUB qui serait multimodal.

- ☞ Cela permettrait aussi une certaine proximité avec la gare routière.*

Et à proximité de la gare routière. Donc pour nous le TCSP est un vecteur de développement, oui.

- ☞ Quelles sont vos impressions sur la démographie ou encore l'urbanisation sur le territoire ?*

Alors la démographie en Guyane, c'est un euphémisme de dire qu'elle est galopante. Plus sur l'Est, mais sur le territoire de la CACL il commence à y avoir un rééquilibrage tout en sachant que la ville de Cayenne, restant quand même la ville administrative, elle a la caractéristique d'une ville de centralité. Donc nous avons des dépenses liées à la centralité. Tout le monde vient à Cayenne pour travailler et nous n'en avons pas toujours les recettes.

- ☞ Justement, que pensez-vous des conditions de circulation et notamment pour l'accès à la ville de Cayenne ?*

AUBERTIN Maxime

07/2015

C'est totalement sclérosé. Totalement. Il y a encore dix ans c'était des congestions pendulaires, aujourd'hui elles sont journalières et c'est pire. Alors c'est vrai que l'accent se sent plus fort quand on rentre aux heures de travail sur Cayenne et quand le travail est fini pour quitter Cayenne. C'est plutôt dans ce sens là. Mais l'intérêt et l'avantage du TCSP c'est que... pourquoi le transport en commun n'a pas pu très bien se développer ? C'est parce que il y avait des difficultés de respect des fréquences, de respect des heures de passage...

- ☞ *Justement vous anticipez ma prochaine question. J'aimerais savoir ce que vous pensez du réseau de transport urbain actuel ?*

Alors vous savez, ici il ne faut pas déconnecter... Je vais essayer de trouver les mots justes. Nous sommes du Sud. Alors encore plus que ceux dans l'hexagone qui eux aussi sont du sud (rires). Vous comprenez ce que je veux dire. Et, culturellement la voiture est une évolution sociale. Donc pendant très longtemps les locaux ne prenaient pas le transport en commun. Ils se donnaient les moyens d'acquérir leur propre véhicule. Et c'était bien souvent les étrangers qui utilisaient le transport en commun. Donc ça stigmatise un peu certains types de population. Un parce que les bus n'étaient pas adaptés. C'était il n'y a pas très longtemps que les bus ont commencé à être adaptés avec un certain confort. Vous aviez des petits vans que des privés achetaient et puis ils faisaient du transport. Donc ça ce n'était pas efficace parce qu'en fin de compte ils ne démarraient du point de départ que quand le véhicule était rempli. Donc voilà, ils avaient des pertes de rentabilité enfin bref... Le transport en commun, j'ai beaucoup critiqué moi le transport en commun qui n'était pas du tout, du tout, du tout efficace. Et puis parallèlement, vous êtes dans une circulation qui est déjà congestionnée. Donc quand vous venez mettre le transport en commun sur les mêmes lignes de circulation que l'ensemble des automobilistes, vous ne gagnez rien. Alors maintenant il y a eu un peu d'améliorations. Par contre ce qui est compliqué, et ça c'est un retour des administrés, la problématique reste quand même le non-aménagement des arrêts. Donc la fréquence, donc l'exactitude, voilà tout ça. Et aussi, alors maintenant ça a beaucoup évolué aussi depuis que la CACL a repris la compétence transport, mais c'est aussi les zones desservies. Parce que enfin de compte vous avez très peu de bus... pendant très longtemps le transport en commun s'est limité à être un transport intra-muros Cayenne. Parce qu'en fin de compte la CACL a repris une compétence qui était celle du SMTC. Or le SMTC ce n'était pas une collectivité mais un syndicat donc c'était la participation des membres. Et il n'y avait que deux membres qui participaient, c'était la ville de Cayenne et le Conseil Général. Donc les communes de Matoury et de Rémyre-Montjoly n'étaient pas desservies. C'est ce qui crée ce double circuit parallèle, avec les « marrons » entre guillemets et puis les officiels.

Et aujourd'hui il manque cet élément qui est le TCSP. Ce TCSP qui permet d'avoir cette rapidité de circulation même si après vous avez du transport en commun normal qui ramène les gens sur les pôles pour utiliser ce TCSP. En tout état de cause, dans toutes les villes où l'on a mis un TCSP on a bien vu une évolution concernant les voyageurs et une amélioration.

- ☞ *Je crois comprendre que vous pensez que ce projet est opportun. Vous confirmez ?*

Absolument oui.

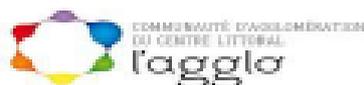
- ☞ *Est-ce que vous pensez que l'infrastructure en elle-même va permettre d'influencer les pratiques de mobilité ?*

Alors je pense que oui, pourquoi ? Parce que les habitants ils aiment bien avoir à très peu de minutes l'ensemble des services dont ils ont besoin. C'est à dire qu'il y a quand même un paradoxe dans ce pays, c'est que l'on voudrait avoir un cadre de vie urbain tout en étant rural. Ça veut dire tous les services mais sans les contraintes. C'est qui est un peu compliqué (rires). Non, non mais moi je pense que le transport c'est l'élément fondamental aujourd'hui parce que si on n'y pense pas aujourd'hui, même la création et le maillage de voies ne règlera pas la problématique de la circulation et du stationnement. Parce que Cayenne a de gros problèmes de stationnement. Cayenne est un cul-de-sac. Quand vous y arrivez, vous êtes obligés de faire demi-tour. Donc c'est vraiment problématique. Et je pense que c'est le moment où jamais de mettre en place ce genre de transport en commun pour faciliter l'aménagement au sens large du territoire.

Compte rendu d'entretien

2

AUBERTIN Maxime



07/2015

- ☞ *Puisque que vous parlez de la problématique du stationnement... Le projet prévoit la mise en place de parcs relais aux entrées de la ville. Est-ce que vous pensez qu'il est souhaitable d'agir sur d'autres leviers comme par exemple la mise en place d'un stationnement payant dans le centre de Cayenne ?*

Là vous touchez un point sensible. Je ne vais pas vous répondre du point de vue politique parce que c'est un système fort du point de vue politique à Cayenne. Je pense qu'il n'y a jamais eu encore de stationnement payant sur Cayenne parce qu'il n'y a pas encore cette volonté forte de l'instaurer. Par contre, il y a des obligations avant d'instaurer un stationnement payant. Vous devez offrir en périphérie un certain nombre de places. Donc nous nous attelons d'abord à cette tâche. C'est la raison pour laquelle nous avons, il y a un certain nombre d'années réalisé ce boulevard avec des places. Nous avons réalisé le parking à Nelson Mandela... Donc offrir des places à la périphérie proche du centre-ville pour essayer de juguler un peu les poches de stationnement. Nous sommes en train de travailler avec la CACL sur leur PDU. Et pour nous la problématique du stationnement, qu'on le veuille ou ne le veuille pas on arrivera tôt ou tard à du stationnement payant. Maintenant comment se fera-t-il ? Sera-t-il sur les voies publiques ? Sera-t-il sur des poches de stationnement dédiées ? Sera-t-il géré en régie municipale ou alors confié par délégation de service public à un gestionnaire ? Peu importe. Mais je pense qu'aujourd'hui il est grand temps de mettre en place des poches de stationnement et d'anticiper. En fin de compte il y a le stigmate ici des parkings à étages mais qui ne sont pas munis d'une enveloppe. C'est à dire qu'ils ne sont pas intégrés dans l'environnement urbain. A partir du moment où c'est intégré dans l'environnement urbain, ça ressemble à un bâtiment comme un autre. La problématique par rapport au stationnement et c'est pour ça, je fais un peu la parallèle aux pôles d'échanges dont vous parlez, c'est que les gens ne laisseront leur véhicule que si ils ont la garantie qu'il est en sécurité.

- ☞ *Donc ce n'est pas uniquement le fait d'avoir une offre de transport collectif performante mais surtout la question de la sécurité qui importe selon vous ?*

Oui. Parce que je refais le lien, la voiture c'est un progrès social, c'est un ascenseur social. Donc que ce soit des structures liées au stationnement ou des pôles d'échanges multimodaux, il faut qu'ils garantissent à la personne la sécurité de son véhicule. Ici les gens aiment plus leur véhicule que leur maison.

- ☞ *Pour finir j'aimerais connaître, en tant que Directeur des Services Techniques de la ville de Cayenne, quelles sont vos attentes propres vis-à-vis du projet ?*

Alors moi mes attentes propres c'est qu'ils (CACL) nous accompagnent aussi sur nos difficultés. C'est à dire qu'ils vont utiliser par moment des emprises réservées. Sur ces emprises le TCSP doit être vecteur de réalisation. Et sur les voies déjà existantes où on l'envisage, et bien de faire un aménagement cohérent. C'est à dire que ce qui est intéressant c'est que l'on puisse utiliser ce TCSP pour aménager un secteur où passe le TCSP et non pas se limiter à la bande roulante du TCSP.

- ☞ *Donc vous êtes favorable à un aménagement de type « façade à façade »...*

D'emprise à emprise. Oui façade à façade, c'est ça, exactement. D'ailleurs c'est ce que l'on fait nous parce que dans le cadre du PDRU (Projet de Développement et de Renovation Urbaine), nous avons un projet d'aménagement du canal Laussat. Or, le choix du tracé original faisait que le TCSP rentrait à Nelson Mandela puis allait à la Place des Palmistes. Nous, nous avons proposé qu'il longe les berges du canal Laussat. Dans le cadre du PDRU, même si en termes opérationnels on ne va pas simplement mettre juste notre réflexion et allait de façade à façade en y intégrant le BHNS. Donc effectivement, là où le BHNS doit passer on ne doit pas se contenter d'une simple plate-forme mais que l'on ait une vision d'aménagement d'ensemble. Parce que en fin de compte, et ça on l'a vu même sur les voies normales... Nous avons réalisé des réhabilitations de voies où on ne s'est pas contenté de travailler que sur la voirie mais on est allés de façade à façade et instinctivement les administrés ont bonifié leurs habitations. Ça crée un entraînement.

- ☞ *Oui c'est vecteur de développement urbain ou au moins d'une certaine redynamisation...*

Et également vecteur de développement économique. Parce qu'on constate que de plus en plus les actions économiques se développent le long de ces axes routiers.

Annexe 7

Retranscription d'entretien (4 pages) - M. Canavy, Conseil Général (16/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. CANAVY Fabien

Date : 16/07/15

Organisme : Conseil Général

Heure : 12H00

Poste/fonction : 1^{er} Vice-Président / Conseiller Général Cayenne Sud

Durée : 26 minutes

Entretien enregistré

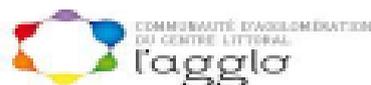
II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

🗣️ *Pour commencer, j'aimerais connaître vos impressions sur le développement de l'agglomération au cours de ces dix dernières années ?*

L'agglo des dix dernières années ça nous amène dans les années 2000... 2005. Je pense que l'ancienne gouvernance avait beaucoup focalisé sur la question de l'eau potable. Donc ça apparaissait un petit peu comme un serpent de mer parce que je pense que ça a été le chantier de la première... c'était la CCCL à l'époque avant que ce soit l'agglo. Donc ça a été le chantier de la première gouvernance du Centre Littoral. Et donc je crois que c'est le docteur Lecante qui à l'époque... A l'époque ça avait été envisagé sur la Tonnégrande, donc le captage des eaux. Et puis c'est quelque chose qui est tombé un petit peu en désuétude. Après sous la gouvernance de M. Ganty c'était la question de l'assainissement qui avait été posée. Et puis on est revenu avec Rodolphe Alexandre sur l'eau. Et puis bien sur le transport, les déchets. Donc je pense que maintenant l'eau semble être derrière nous et les grosses problématiques qui apparaissent avec l'explosion démographique, c'est la question des transports et la question de la gestion des déchets, puisque bon plus de population, plus de consommation, plus de déchets... Et puis avec une autre idée sous-jacente mais qui apparaît quand même c'est le fait qu'il y ait un vieillissement en terme de profil... Je crois que c'est la population de l'agglo qui se rapproche le plus des pyramides de vieillissement des populations classiques que l'on a. C'est à dire qu'ailleurs le vieillissement apparaît de façon moins prégnante sur les courbes démographiques. Et disons que, je pense que en terme de stratégie... au même titre que ce qui concerne le département en terme de stratégie de développement social, nous nous orientons vers l'Ouest, parce que c'est là que les dynamiques de population sont les plus fortes. Et je pense qu'en terme de vieillissement de population on devrait anticiper sur l'agglo. C'est par de là les deux problématiques que j'ai citées, je pense que la question du vieillissement est posée.

Alors en termes maintenant géomorphiques, on pourrait dire, je ne sais pas si c'est le bon terme. Je pense qu'il y a quand même le clivage commune urbaine/commune rurale qui reste. C'est à dire qu'on a trois communes urbaines, trois communes rurales, même si bon Macouria est euh... au plan de l'urbanisme il y a Soula, mais je veux dire que, à mon avis euh... Avec le report de l'OIN, qui revient suite à la grève du BTP, qui revient sur le tapis... Une DIN qu'on veut construire un peu verticalement, d'après ce que j'ai compris. Moi je pense qu'il y a des problématiques sociales qu'il ne faut pas négliger, et qui vont à mon avis impacter l'agglo. C'est à dire que moi on me dit, et je l'ai ressenti aussi, on a par exemple construit à Soula, mais qu'est qu'on fait pour les jeunes ? Quel environnement ? C'est après coup que l'on va construire un centre œcuménique... Moi je veux bien mais je veux dire qu'en termes de développement de la croissance de la population et de la croissance des individus... Vous êtes enfants, adolescents etc... Et on a mesuré dans d'autres zones de Cayenne, je pense que c'est une problématique qui va impacter la Guyane. Donc je veux dire qu'aujourd'hui l'agglo est un prototype. Un prototype en matière de circulation, donc les transports. En matière de gestion des déchets. En matière de vieillissement de la population. Et aussi en matière d'animation. Enfin, animation, emploi, pour les jeunes et les adultes. La thématique est posée pour

AUBERTIN Maxime



07/2015

un quartier neuf comme celui de Soula et en terme aussi d'articulation des espaces ruraux et urbains, je pense que l'agglo elle a ce profil là.

- ☞ *Donc c'est en quelque sorte un rôle d'Observatoire que doit jouer l'agglo dans la mesure où les mêmes problématiques vont apparaître dans l'Ouest Guyanais.*

Oui c'est ça, ce qui sera fait ici on va le retrouver ailleurs.

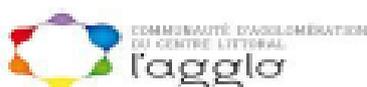
Et pour Soula on a des exemples très anciens qui montrent qu'on ne peut pas construire du logement à tout va. Je pense que dans la construction du logement il faut mettre de la qualité de vie, il faut mettre de l'animation et malheureusement on ne le retrouve pas dans ce projet. Aujourd'hui j'étais à Montsinéry. Bon, quand on rentre dans Montsinéry on a deux barres là... voilà, je pense qu'on aurait pu faire autre chose.

- ☞ *Que pensez-vous des conditions de mobilités sur le territoire de la CAEL à l'heure actuelle ?*

Je pense qu'en matière de déplacements notre territoire a beaucoup souffert, je parle de la Guyane, d'esprit de clocher. C'est à dire qu'il y a eu un préfigurateur qui était le SMTC... non même pas le SMTC, il avait un autre nom et il y a même eu un contentieux parce que le périmètre était réduit à l'agglomération de Cayenne. Parce que les maires, de Montjoly et Matoury pour ne pas les citer, certainement sous le coup de pressions n'ont pas voulu intégrer ce syndicat mixte de transport et après pour des questions de fâcheries politiques Macouria s'est retiré. Donc on s'est retrouvé avec un transport urbain qui était réduit à Cayenne et c'est en train de changer maintenant puisqu'on voit que les bus de l'agglo investissent les communes environnantes. C'est une bonne chose. Mais je pense qu'il y a... Par de là l'agglo ça devrait être une stratégie de territoire, donc du territoire guyanais, de développement des transports collectifs pour que ce soit véritablement une alternative à l'automobile. Et par de là les problèmes de contraintes environnementales, la pollution de l'air etc... Moi je pense que la question sociale est posée parce que du fait de cet absence de régularité, de tarifs attractifs, de ponctualité, de formule diversifiée, les gens ne prennent pas le bus. Moi j'habite Montjoly. Bon ça m'est arrivé de façon très occasionnelle de prendre les minibus à des périodes très diverses... Bon je suis désolé, ça m'est arrivé une fois très récemment. Il y a six mois je devais aller sur Cayenne. Je me dis bon je vais prendre le bus comme j'avais un problème de véhicule. Bon j'ai attendu trois quarts d'heure. Et j'attendais sur le banc. Et c'est le bus que j'ai vu passer dans un sens, qui allait à Rémitre, que j'ai pris à son retour. Je veux dire qu'il y a un problème de régularité qui est posé. Bon je ne demande pas un dispositif comme à Paris où on vous dit le bus arrive dans deux minutes. Mais s'il y a une régularité où on sait que le bus passe toutes les demi-heures, il n'y a pas de problème. Mais c'est trop aléatoire. Donc après, on n'est pas enclin à dire : « bon j'ai rendez-vous à Cayenne à telle heure donc je vais prendre tel bus ». Et pour moi je pense que les transports collectifs, et même les transports collectifs prioritaires, donc dans l'agglo, sont un instrument, vraiment des outils de la cohésion sociale. Parce que c'est des lieux de mixité. Quand j'ai eu à prendre le bus, je rencontre un peu Monsieur « Toutdemonde ». Vous pouvez même engager une conversation si votre voisin est dans de bonnes dispositions. Donc c'est un lieu de mixité sociale. Ça peut faire des économies aussi parce que aujourd'hui les gens sont surendettés. Donc on a un territoire où souvent les gens paye deux voitures.

- ☞ *Oui, il y a aussi certains ménages qui n'ont pas accès à la voiture...*

Oui absolument. Alors moi je ne suis pas le bon exemple puisque j'ai toujours dit que j'avais deux japonaises quand on avait posé la question du patrimoine des élus. J'avais donc dit que moi je n'ai rien mais j'ai deux japonaises mais enfin c'est pour le fun. Cela dit ça dépanne dans mon foyer. Je peux prêter mon véhicule à ma fille quand elle vient en vacances. Mais je veux dire que c'est parce que l'offre n'est pas attractive. Je veux dire, bon, aujourd'hui, le cinéma s'est déplacé. Moi j'aurais bien aimé prendre le bus pour aller en ville à l'époque quand il y avait l'Eldorado (ancien cinéma) à Cayenne à la place des Palmistes. Flâner place des Palmistes et après le cinéma à 23 heures prendre le bus pour rentrer chez moi. J'ai eu la chance d'aller au premier forum social mondial à Porto Allegre en 2001. C'était 2001 il me semble... Je devais être bien à une vingtaine de kilomètres du centre-ville parce que c'est là que j'avais trouvé à être hébergé. Et c'était des grandes agglo brésiliennes où ça fonctionne 24h/24 avec une réduction du trafic, avec... au lieu de faire 100 mètres pour prendre votre bus vous allez faire 500 mètres parce que il y a une ligne qui passe mais je veux dire qu'il y a un service 24/24. Et à partir de 4 ou 5 heures du matin, là ça redémarre à fond pour toute la journée. Donc je ne demande pas ça mais un système de bus qui s'arrête à minuit et qui recommence à 5H30 pour les gens qui travaillent. Et puis si c'est bien



AUBERTIN Maxime

07/2015

coordonné... c'est facteur d'emplois. Il faut que ce soit attractif pour que les gens ne prennent plus l'automobile. Et puis il faut mettre des systèmes d'abonnement. Il faut qu'il y ait des accès handicapés aussi. Donc voilà c'est des choses qui rentrent dans les mœurs et puis c'est le symbole d'une ville moderne. C'est le symbole d'une ville solidaire. D'une ville attractive où l'on a du transport collectif. Pour moi c'est ce regard là que j'ai sur la question du transport.

☞ Selon vous, le projet de BHNS est-il opportun pour l'agglomération ?

J'aurais été... j'aurais plus instillé des doses... Quand je dis cohérent, ça ne veut dire que le projet ne l'est pas. Il a sa cohérence propre. Mais des doses de transport collectif vous voyez sur des liaisons bien identifiées. J'aurais mis quelque chose de cohérent. Faire les choses progressivement vous voyez. Faire des voies prioritaires progressives. Travailler sur les horaires... Parce que là c'est des bus qui prennent une centaine de passagers.

☞ Oui, il s'agit de bus hybrides avec une capacité de 110 places.

Oui, donc après il faut des ramifications pour pouvoir ramener sur ces lignes.

☞ A la mise en service du TCSP le réseau existant sera effectivement amené à être transformé pour s'articuler autour du BHNS.

Et donc, j'aurais peut être opéré comme ça plutôt que de faire quelque chose qui est complètement emblématique. Mais bon c'est les politiques et les politiques de l'agglo qui décident. J'espère en tout cas que ça marchera. Donc ça veut dire qu'il y aura une rupture de charge pour le client qui habite Montjoly et qui voudra se connecter pour pouvoir rejoindre le centre-ville ?

☞ Ce sera sûrement le cas à l'horizon de la phase 1 du projet. L'infrastructure du BHNS sera sans doute amenée à être prolongée jusqu'à Rémire-Montjoly par la suite.

Oui il sera prolongé. Je sais bien. Et bon... je vais travailler par exemple... parce que on a la chance encore sur certains axes d'avoir des emprises qui sont suffisamment larges pour pouvoir mettre ces fameuses voies prioritaires, élargir, fermer des caniveaux, travailler sur l'assainissement, travailler sur les expropriations... Parce que bon il y a des travaux d'expropriation. Je vois que le département a fait des expropriations pour la route de Baduel et ce n'est pas encore soldé vis à vis des notaires. Donc c'est un travail de très très longue haleine. Mais j'aurais plutôt travaillé sur des petits segments qui me paraissent prioritaires et intéressants, et mettre peut être... parce que bon j'ai voyagé à Trinidad, à la Barbade et tout ça. Vous avez plus un système de micro... les petits bus là qui prennent une quinzaine de passagers, qui sillonnent un secteur. En fait c'est une espèce de noria. Ils partent dès qu'ils sont pleins ou des qu'ils estiment qu'ils ont un niveau de remplissage qui est suffisant. Le bus part sur la ligne et il descend du monde, il embarque du monde et ainsi de suite à la demande de client. Et en plus de ça à la Barbade ils ont un système de lignes régulières où là... Toute façon les deux ont un système de tarification différencié. Et les lignes s'arrêtent, je dirais tous les kilomètres sur des arrêts bien spécifiques. Alors que le petit est plus à la demande. Il rentre dans le quartier et vous dépose quasiment devant chez vous. Et quand je parlais d'emplois, je veux dire que c'est un système qui occupe du monde parce que vous avez toujours un chauffeur et un assistant qui récupère les sous et rend la monnaie. Et c'est un système qui sillonne vraiment la ville. Et je pense que premièrement les gens qui ont une voiture c'est rare. Et ceux qui utilisent une voiture c'est ceux qui ont un emploi où ils ont besoin de se déplacer. Et moi à mon avis par rapport à notre situation économique et sociale, il faut être une réponse à ça. Il faut être une alternative par rapport au fait que les gens s'endettent. Beaucoup circulent en deux-roues et on voit que la situation est quand même dangereuse, pour les automobilistes et pour ceux qui circulent en deux-roues.

☞ Seriez-vous justement attentif au fait qu'il y ait des infrastructures réservées aux deux-roues et également aux modes doux, qui soient développées en parallèle du projet ?

Oui pourquoi pas. Et moi je regrette beaucoup. Je le vois dans le développement de la ville. J'habite Montjoly, je travaille sur la commune de Montjoly. Bon je circule dans Cayenne parce que je suis élu d'un canton Sud de Cayenne qui est le deuxième canton en termes de population. Et moi ce que je regrette c'est les conflits qu'il y a parce qu'il n'y a pas de trottoirs. Aujourd'hui à Montjoly vous n'avez pas de trottoir. On a l'impression que tout est pour la voiture et plus les deux-roues... A Montjoly l'accotement il est souvent

Compte rendu d'entretien

3



AUBERTIN Maxime

07/2015

en herbe et donc les gens se mettent sur la chaussée. Et la chaussée vous retrouvez des deux-roues, des piétons et des voitures. Donc non, je pense qu'au contraire il faut favoriser ça. Alors le mode doux n'est pas intégré. C'est vrai qu'ici avec la chaleur et la pluie ce n'est pas évident. Peut-être que ça va venir chez les jeunes. Sinon il faut s'équiper. Equiper les bureaux avec des douches, des vestiaires pour se changer...

Après on peut aller vers plus. Je vois certaines agglo avec leur système de vélib' ou autre. Mais des vélos tordus, auxquels il manque une roue. Il y a du vandalisme c'est sûr. Mais je pense que dans leurs comptes ils intègrent cette part de vandalisme pour équilibrer. Mais bon je pense qu'ici ça prendra plus de temps pour entrer dans les mœurs. Ça veut dire que la question sous-jacente qui est posée sur le territoire guyanais, c'est le problème de l'accès à la citoyenneté. C'est à dire que vous avez des gens qui n'ont pas de papiers, qui ne sont pas en règle... Ils sont consommateurs, ils sont usagers mais ils n'ont pas de papiers donc ils ne peuvent pas se procurer de moyens de paiement etc... Donc ils sont vraiment sur le fil du rasoir dans leurs conditions d'existence. Mais je pense que progressivement ce territoire va favoriser l'accès à la citoyenneté et faire en sorte que ces gens aient accès justement aux moyens de transports.

- ☉ *Si on se recentre sur la thématique urbaine, est ce que vous pensez justement que le BHNS peut être une réponse aux enjeux urbains auxquels la CACL doit faire face ? Je pense à la redynamisation de certains lieux, la relocalisation de certaines activités ou encore la forte concentration d'établissements scolaires sur la ville de Cayenne.*

Alors pour la concentration des écoles, je pense que les établissements scolaires ont été implantés en fonction de la croissance démographique qu'il y avait à l'époque. On est avec une ville qui aujourd'hui a vieilli, qui s'est vidée, avec beaucoup de dents creuses... Il y a toute une revitalisation de l'espace urbain qui est à reprendre notamment sur le centre de Cayenne. Je pense que oui, c'est un facteur qui peut dynamiser la ville. Mais à condition d'avoir aussi la maîtrise du foncier urbain, ce qui n'est pas évident avec des coûts qui sont prohibitifs. Mais je pense que, si c'est un parti pris, en y mettant le prix, on peut effectivement avoir une stratégie de... de faire en sorte que cette voie là soit un facteur d'amélioration du cadre de vie, avec des services, de l'animation comme je dis, des points de regroupements etc... J'ai participé il y a déjà 4/5 ans à des réunions sur l'urbanisation de Cayenne. Je ne me rappelle plus si c'était dans le cadre du PLU ou autre chose. Le constat qu'on faisait c'est que l'on avait que la Place des Palmistes. Mais vous n'avez pas d'autres espaces qui permettent une concentration harmonieuse de populations parce que toutes les générations peuvent se retrouver etc. Et aujourd'hui moi ce que je regrette c'est que bon la Place des Palmistes devient une espèce de grand restaurant à ciel ouvert avec des odeurs de gras... Mais malgré ça, c'est quand même un lieu de rassemblement, de regroupement, de vie. Et on le voit bien. J'en parlais justement avec ma femme. On est allés au cinéma à Family Plaza. On est allés à la dernière séance donc on sort il est minuit/1 heure je crois. Et bon il y a un parking avec quatre voitures mais il n'y a rien quoi. Les commerces sont fermés, les gens prennent la voiture et rentre chez eux. A l'Eldorado, sur la Place des Palmistes, vous aviez encore de l'animation en sortant du cinéma. Donc oui le transport, peut être un moyen de revitaliser tout l'axe. Ça peut permettre d'ensemencer des points de dynamisation ou de revitalisation de l'espace urbain effectivement.

- ☉ *Pour finir, j'aimerais savoir si vous avez des attentes propres vis-à-vis du projet en tant que conseiller général de la ville de Cayenne ?*

Non. Enfin c'est à dire qu'il va passer par mon canton puisque je suis élu du canton Sud d'accord. Et donc pour moi c'est cet intérêt là que j'y trouve. Parce que j'ai parlé des fossés à ciel ouvert, des trottoirs, de lampadaires...

- ☉ *Donc vous privilégiez l'amélioration du cadre de vie en général.*

Oui voilà. Egalement au travers de la création de places, de lieux de rassemblement pour les jeunes. Il faut que les générations arrivent à se retrouver.

Annexe 8

Retranscription d'entretien (4 pages) - M. Boujot, EPAG (28/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. BOUJOT Aurélien

Date : 28/07/15

Organisme : EPAG

Heure : 14H00

Poste/fonction : Directeur de l'Aménagement Urbain

Durée : 21 minutes

Entretien enregistré

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

- ☉ *Pour commencer, j'aimerais connaître vos impressions sur le développement de l'agglomération au cours de ces dix dernières années ?*

Alors ça fait 4 ans que j'ai pris mes fonctions à l'EPAG mais ça fait quasiment 10 ans que je travaille en Guyane. Sur les dix dernières années il n'y a pas grand chose à en dire avant il y a 3 ans (constitution de la CACL en 2012). C'est à dire que à l'origine donc, communauté de communes, c'était la CCCL qui était vraiment repliée on va dire sur ses compétences obligatoires et compétences techniques autour de la gestion de l'eau, des déchets voilà. Et puis, depuis 3/4 ans, je dirais depuis l'arrivée du DGS actuel Xavier CHANTRE, donc là il y a eu une grosse accélération. Une accélération à la fois liée au fait que Rodolphe Alexandre (ancien président de la CACL) soit passé à la présidence du Conseil Régional et donc lâché la ville de Cayenne. Et donc s'est recentré à la fois conseil régional et CCCL. Donc le fait que cette collectivité passe en agglomération ça a engagé des mutations importantes avec la prise de compétences supplétives intéressantes. Donc forcément en passant agglomération elle devient AOT mais il y a eu des prises de compétences supplétives sur l'habitat etc... Des choses comme ça qui font preuve d'un bon dynamisme. Et c'est vrai qu'en période, on va dire 2011 jusqu'à 2013 elle a lancé un certain nombre de grands chantiers, dont, notamment le projet de TCSP qui a été très actif. Maintenant je dirais que ça fait... disons que ce qui a mis un petit coup de frein dans le dynamisme de la CACL, c'est l'attente par rapport à l'appel à projets et donc la reconnaissance de l'état sur ce projet là.

- ☉ *« Un coup de frein » c'est à dire ?*

Oui, parce qu'il y avait un bon dynamisme sur la conception avec les équipes de la CACL, avec Systra, l'équipe Gauthier Conquet... On a eu pas mal de réunions de travail assez larges, j'ai trouvé que la CACL faisait un bon travail de partenariat. On a été consultés plusieurs fois et on se sentait écoutés. Et suite à la formalisation de l'appel à projets, je ne me souviens plus exactement parce que le temps passe vite en Guyane...

- ☉ *La validation de l'appel à projets a eu lieu fin 2014.*

Alors que l'appel à projets était de fin 2013 c'est ça ?

- ☉ *Oui, il y a eu un délai plus long que prévu.*

Oui, il y a eu quasiment un an et pendant cette année là j'ai trouvé une perte de dynamisme. C'est à dire que même si on n'a pas d'argent on peut continuer à réfléchir notamment sur la structuration de l'ingénierie. Et il n'y a rien qui s'est passé. C'est à dire qu'aujourd'hui j'estime que la CACL par rapport au TCSP notamment... Bon je vais dire par rapport aux problématiques de déplacements de manière générale, PDU etc. est sous-dimensionnée, complètement sous-dimensionnée. Et autant ça pouvait se comprendre jusqu'à l'appel à projets, autant là, il fallait prendre ce temps là pour dire : « bon ben voilà,



AUBERTIN Maxime

07/2015

TCSP on sait ce qu'on aura s'il y a un déclenchement des financements. Il faudra une équipe de tant, composée de un tel, une telle, une AMO... voilà ». Quitte à déclencher qu'au moment où l'Etat a dit « banco je roule » en 2014. Et puis se dire surtout... C'est à dire que toute la partie AOT en dehors de ce projet là doit aussi rouler quoi. Il faut à un moment séparer les deux. Qu'il y ait une tête mais des équipes qui bossent de façon séparer. Parce que ce qu'on sent c'est que Mme Célestine, qui fait du bon boulot par exemple, elle est débordée.

Donc aujourd'hui le coup de frein, il est à cause de ça. C'est à dire que j'ai l'impression qu'il y a eu ce temps qui n'a pas été pris à parti pour bosser et c'est une question de temps dans un premier moment. Pourquoi une question de temps ? Entre Septembre 2013 et début 2014, c'est là où il y eu pas mal de pertes de temps non compréhensibles entre guillemets. Après il y a eu quelque chose de compréhensible, c'est qu'il y a eu les élections. Il y a eu tout un changement de l'exécutif avec des élus différents. Là où Alexandre avait une vision claire et puis je dirais ... non pas une mainmise mais une certaine autorité sur ses services pour dire : « voilà moi je veux ça » et puis il était en capacité de donner à ses cadres des objectifs assez clairs qui leur permettaient de s'organiser etc. Depuis les élections et le changement c'est plus tout à fait pareil. Il y a une recherche de consensus un peu dans tous les sens. Il y a de l'explosion de demandes... Voilà, j'ai l'impression que les cadres de la CACL ne savent plus trop où ils vont. Donc là, maintenant, ça se comprend comme ça, le frein.

Alors la question c'est : « Est-ce qu'au final le projet de TCSP c'est si important que ça ? ». Mme le Maire, euh Mme la Présidente a fait un article il n'y a pas longtemps en disant « oui, c'est une priorité pour moi » mais à part le dire... voilà est ce qu'elle le fait ? Je n'en suis pas tout à fait sûr, pourtant je ne suis pas à la CACL, mais vous vous savez ! Euh... voilà. En tout cas ce qui me fait penser à ça. C'est l'autre travail, en tout cas partenarial, que l'on a avec la CACL c'est justement la convention de portage foncier qui n'a pas avancée, qui d'ailleurs n'est toujours pas signée. Et quand on va voir Mme la Présidente sur ce sujet là, le DG est allé la voir il y a un mois : « ah mais c'est pas signé ? Mais je ne savais pas. ». Alors soit c'est la mémoire qui s'enfuit, soit les techniciens qui ne bossent pas, enfin qu'est-ce qu'il se passe quoi ?

Voilà, je pense qu'il y a aussi un changement de vision du partenariat CACL/EPAG qui était aussi relativement clair quand Rodolphe Alexandre était là. En disant l'EPAG aidera la CACL sur le portage foncier, uniquement sur le portage foncier, quelques zones de développement liées au TCSP, une zone notamment pourra être une zone EPAG, le reste c'est plutôt la CACL etc... Notamment la zone de Tigre/Maringouins, sur laquelle pour nous, au final ce qui était non précisé dans le partenariat mais qui était plutôt... On s'est dit l'EPAG va travailler et sera le maître d'ouvrage de l'étude de l'ensemble etc. Au final, il y a deux mois de ça, on a un changement complet en disant c'est plutôt la CACL qui reprend et vous vous faites une autre AMO. Bon, ce qui nous intéresse moyennement au final. Parce que c'est le même boulot mais toutes les parties administratives sont confiées à la CACL. Chez nous les parties administratives elles sont là et là ! C'est à dire qu'on n'est pas nombreux et puis les décisions se prennent rapidement quoi.

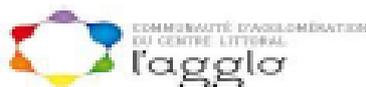
Je vous propose de continuer sur la thématique des mobilités plus précisément. Selon vous, quelles sont les problématiques en matière de déplacements sur l'agglo ?

Alors moi celles que je retiens, sachant que je ne suis pas un technicien de la chose... Moi ce que j'en retiens c'est une problématique de motorisation très faible. Du moins une motorisation assez faible des ménages pourtant une paupérisation de la population qui est très forte. Et donc, une population assez peu mobile avec des besoins quand même forts de soutien de services publics qui sont pour l'instant concentrés en plus dans la ville centre. Avec des petits efforts de déconcentration tout de même mais souvent mal réalisés comme la CAF par exemple qui se situe sur une rocade. Pas accessible à pied, enfin bon c'est un truc super dangereux. Voilà donc peu pensé d'un point de vue déplacement. Et donc une population qui a des besoins spécifiques. C'est à dire que aujourd'hui par exemple en Guyane on reste souvent sur du vivrier. On a besoin de gaz pour faire sa cuisine. Je ne sais pas si on a le droit de déplacer sa bouteille de gaz dans un bus. L'autre chose c'est que comme c'est vivrier, je ne sais pas non plus si on a le droit de déplacer ses volailles fraîches dans le bus. Et pourtant c'est un besoin réel de certains ménages ici. Voilà, donc aujourd'hui un regard très dévalorisé sur le transport en commun. A la fois parce que c'est une question de standing et à la fois...

Vous anticipez la question suivante, j'aimerais aussi savoir ce que vous pensez du réseau de transport collectif ?

Compte rendu d'entretien

2



AUBERTIN Maxime

07/2015

Ben c'est lié. Donc voilà, dévalorisé parce que ce n'est pas valorisant sur le plan personnel et d'autre part le réseau de transport collectif est lié à deux modes de transport. Un service de transport collectif, en bus au sein de Cayenne seulement, donc ancien SMTC, vous connaissez tout ça mieux que moi. Et puis sinon le taxi.

🕒 *Pour les Navions Interurbaines...*

Voilà. Et puis le service bus, de toute façon que ça passe ou que ça ne passe pas, le service est exécrable. Et le taxi c'est un peu à la tronche du client et puis je pars quand je suis plein. Donc ce n'est pas un service qui est fiable. Donc voilà, des thématiques de déplacements super importantes à avoir, sachant qu'on a un climat qui est rude pour le déplacement doux. Parce que soit ça cogne comme maintenant soit ça tombe sur la tronche à bloc. Peu d'espaces de déplacement doux formalisés, voire quasiment aucun. Donc une place du piéton difficile de ce fait là. Du fait aussi de l'état de vétusté des espaces de déplacement piétons si on regarde la ville de Cayenne par exemple. Pas de plan d'accessibilité voire donc il vaut mieux être en bonne forme pour se déplacer à pied sur l'île de Cayenne. Des distances importantes parce que ça reste une ville, qui n'a pas été conçue pour la voiture mais qui s'est développée autour de la voiture. Donc des distances importantes. Qu'est-ce que j'ai d'autre à en dire ? Sur les déplacements on va dire motorisés de types cycles pareil. On va dire à part quelques infrastructures dédiées on est plutôt sur de la bande blanche matérialisée au sol et ça cartonne dans tous le sens.

🕒 *Les différents modes de transports se retrouvent donc trop rapidement en conflit ?*

Des conflits sur des voies trop rapides effectivement et boom quel ! Voilà donc au final, moins on a de fric, moins on arrive à se déplacer, plus c'est dangereux. Voilà comment je le vois. Donc aujourd'hui, les thématiques sont les mêmes qu'en métropole sur le déplacement. On connaît le frein que c'est en matière de développement économique, de développement social, tout ce qu'on veut.

🕒 *Donc si je résume, vous faites l'état d'une offre de transport en commun trop faible pour concurrencer l'usage de la voiture, surtout quand on connaît l'attachement des populations locales à ce moyen de transport ?*

Oui. Oui, clairement parce que c'est le seul moyen en fait de survivre entre guillemets. Et puis il y le côté un peu, encore un peu standing qui reste très vrai.

🕒 *Je vous propose maintenant de nous intéresser plus précisément au projet de TCSP. Selon vous, ce projet est-il opportun ?*

Oui. Alors pour moi le fait qu'un projet soit opportun c'est... Est-ce qu'il permettrait de faire levier sur le reste du territoire ? Je pense que oui et je pense que la CACL a pris le bon parti de faire un projet de TCSP qui ne soit pas tourné sur la performance transport uniquement. Et notamment qui prenne le parti d'irriguer des zones soit non développées, donc à développer à terme en activités d'urbanisme avec toutes ses composantes. Activités, logements, etc... Ou voir, être un support, une possibilité de faire la restructuration de certaines zones. Je pense sur Rémire-Montjoly. Donc là c'est la deuxième tranche du projet mais sur Rémire-Montjoly au niveau des Ames Claires ou de Lindor par exemple. Donc aujourd'hui je pense qu'il est totalement opportun au vu justement des conditions de déplacement et du contexte urbain. Il faut aujourd'hui arriver pendant qu'il reste un tout petit peu de place à certains endroits, il faut mettre un transport en commun qui peut concurrencer la voiture dans son niveau de service.

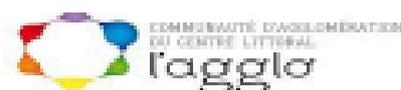
🕒 *Vous parlez de concurrencer la voiture. Pensez-vous justement que l'infrastructure en elle-même pourra permettre de faire évoluer les pratiques...*

Pas en elle-même.

🕒 *... ou qu'il faudra justement veiller à l'aménagement d'infrastructures et de mesures connexes ? Le stationnement payant par exemple.*

Forcément. Alors ça, peut être que ça a changé maintenant mais c'est les restes de ce qu'on m'a appris. C'est que le transport en commun il marche aussi si il est couplé à une politique d'absence de facilitation de la voiture. Puisque la voiture sera toujours plus confortable que le bus. Donc il faut arriver, en même temps, mais ce n'est pas une condition sine qua non. Ce n'est pas « si on n'embête la voiture, les gens vont

AUBERTIN Maxime



07/2015

se reporter sur le bus ». Il faut un service de bus qui soit attractif et de bonne qualité. C'est la base. Mais très très vite, il va falloir mettre en même temps en place des politiques de stationnement, des politiques de réduction de places de voiture, voilà. Et la création quand même d'autres axes viaires au niveau véhicule, donc VP, qui puissent délaissier les axes principaux qui aujourd'hui sont trop encombrés.

- ☉ *Nous l'avons déjà un peu abordé mais vous pensez que c'est un projet qui peut répondre aux enjeux urbains de la CACL ?*

Oui. C'est pour ça que nous on souhaite travailler sur Tigre/Maringouins en accompagnement par rapport à l'espace multimodal et puis par rapport à tout ce que ça peut apporter sur ce secteur qui fait quand même 200 hectares. Pareil sur Palika, alors ça c'est après Mont-Lucas donc la deuxième tranche du projet. Parce que sur le projet Hibiscus par exemple, on avait réservé déjà le fuseau pour le TCSP. On veut faire les mêmes choses sur les espaces que l'on peut aménager. Anticiper et garder les emprises nécessaires. La Guyane a trop souffert d'un manque d'anticipation sur des opérations précédentes.

- ☉ *En tant que directeur de l'aménagement urbain à l'EPAG, est-ce que vous avez des attentes propres vis-à-vis du projet ou bien d'autres suggestions qui pourraient améliorer les conditions de mobilité ?*

Alors il y en a tellement. Vis-à-vis du projet, déjà qu'il se réalise ce serait pas mal. Ça je pense un petit peu comme tout le monde. Moi ce qui m'intéresserait au-delà de sa réalisation, c'est qu'il puisse être accompagné d'une réflexion réelle sur l'accessibilité justement de la voirie et plus précisément du déplacement doux. Parce de toute façon le transport en commun ça reste quand même une charge. Vu le niveau... Le PIB par habitant continu de baisser. La population augmente, le PIB augmente mais la population augmente plus vite que le PIB. Donc ça veut dire que quelque part, le transport en commun qui est une charge pour la commune et la puissance publique, risque aussi à certains moments d'être quand même trop cher. Mais il faut aussi pouvoir se déplacer correctement par d'autres moyens, dont le moyen à pied pour des courtes distances. Donc ça veut dire qu'il faut absolument que l'on continue à avoir une vision de redéploiement des pôles de services, qu'ils soient économiques ou publics. Il faut qu'on arrive à continuer à accompagner le fait qu'on décentralise autour de la population actuelle. Il faut qu'on accompagne aussi, je dirais avec une politique de compacité, les espaces urbains. Et ça ce n'est pas évident en Guyane. Non pas parce que on pense qu'il y a du foncier partout et donc qu'on peut s'étaler. Mais c'est faux en plus parce que le foncier ici à une géotechnie très complexe liée au risque inondation. En fait c'est l'étalement urbain à fond à fond. Il n'y a jamais d'emprise d'un seul tenant pour tous les nouveaux projets. C'est ça le territoire guyanais en vrai. Parce que l'île de Cayenne bénéficie de tous les réseaux hydrographiques qui ont été faits depuis le XIX^{ème} siècle, le dernier a été taillé dans les années 1970 à Rémire. Donc ça a permis d'assainir et d'assécher pas mal de terrains. Mais sinon tout le reste de la Guyane et même dès Macouria ou le Sud de Matoury ce n'est pas le cas. L'étude que nous avons menée permet de dire que quand on prend une surface brute il n'y a à peu près que 40% qui est aménageable. Donc tout ça pour dire qu'il va falloir construire la ville compacte et ce n'est pas évident parce qu'il y a quand même des thématiques d'environnement et de respect des espaces naturels qui sont prises à une échelle un peu trop fine en fait. Vu l'explosion démographique il faut prendre ça à une échelle un peu plus large à mon avis. Donc voilà il y a ça et aussi se poser la question de ce qu'est le déplacement doux en Guyane. C'est un déplacement à l'abri du soleil et de la pluie. Aussi concevoir à mon avis à une échelle plus fine, parce que l'échelle des piétons c'est 250/300 mètres. Il faut concevoir les projets en ayant une structuration de déplacements doux. Je trouve que dans nos projets, même les notre, c'est des réflexions que l'on fait souvent en interne, les gens oublient trop souvent les échelles. Donc voilà il faut revenir sur des échelles qui soient pertinentes. Et généralement pour les déplacements ça marche bien une fois qu'on a les bonnes échelles. Et enfin il faut penser aux usages spécifiques. Le transport c'est bien mais un système de transport comme à Marseille ne pourra pas être performant sur un territoire atypique comme la Guyane. (Rires)

Annexe 9

 Retranscription d'entretien (4 pages) - M. VARVOIS, Mairie de Rémire-Montjoly
(16/07/15)

AUBERTIN Maxime



07/2015

COMpte RENDU D'ENTRETIEN

I. PROFIL DE L'INTERLOCUTEUR

Nom : M. VARVOIS Christophe	Date : 16/07/15
Organisme : Mairie de Rémire-Montjoly	Heure : 10H00
Poste/fonction : Responsable de l'Urbanisme	Durée : 20 minutes

Entretien enregistré

II. ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

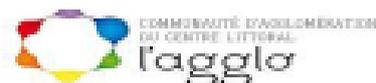
- ☉ Pour commencer, j'aimerais connaître vos impressions sur le développement de l'agglomération au cours de ces dix dernières années ?

Alors j'ai pris mes fonctions il y a 5 ans. Alors c'est vrai que je n'ai pas l'image, du moins la mémoire vivante de M. Lucenay (DST) qui est en mairie depuis presque 30 ans maintenant et qui a connu le développement de la commune et différentes mandatures. Il a connu deux mandatures exactement. Celle de M. Lama qui a tenu les rênes de la commune pendant 35 ans quasiment et puis M. Ganty depuis 2007 et le décès de M. Lama (2008).

Alors concernant le développement sur la commune, il est exponentiel, très marqué, même si l'impression visuelle qu'on peut en avoir... C'est des programmes de développement qui sont de plus en plus nombreux. Même si en examinant les chiffres on voit que c'est un développement qui est exponentiel puisque vous êtes passé de 2500/3000 habitants dans les années 1970 à rapidement 4000, 5000, 8000 puis 10 000 et 15 000. Et puis, avec le même taux de développement de 4 ou 5% par an évidemment quand vous avez déjà 20 000 ou 25 000 de base et bien ça crée un nombre d'opérations qui est important même si au final la tendance est assez linéaire sur la commune. C'est vrai donc qu'il y a une succession d'opérations. Tout l'enjeu de la commune et toute la difficulté et bien c'est de les coordonner entre elles. D'assumer aussi les besoins qui en découlent en termes d'équipements et de réseaux. Le transport en fait partie d'ailleurs. Donc voilà c'est la difficulté parce que vous avez un existant qui n'est pas facile non plus avec un développement qui s'est fait sur Rémire via plusieurs pôles. Historiquement donc, je pense que vous connaissez le bourg de Rémire est celui de Montjoly qui se sont développés... d'autres entités qui se développent fortement ces dernières années qui sont un petit peu à l'écart comme le secteur du Mont Saint-Martin en extension des Ames Claires, comme le secteur d'Atila-Cabassou. Aujourd'hui Atila-Cabassou c'est plus de 1000 logements. Avec des difficultés donc qui sont liées à cette histoire là et un développement le long d'axes routiers principaux, le long des départementales, en arêtes de poisson, c'est à dire avec des impasses. Et tout l'enjeu aujourd'hui c'est de récupérer cet existant, d'essayer de l'améliorer, de le structurer, de le relier, pour éviter de perpétuer toutes ces erreurs. En tout cas, aujourd'hui ce sont des erreurs. Parce que l'on a les possibilités de déplacements qui sont un peu maximisées par rapport à ça. Et aussi par rapport à l'histoire résidentielle de la commune qui fait que l'on n'a pas forcément beaucoup d'activités sur le territoire. Il y a une hyper concentration des activités sur Cayenne avec une particularité guyanaise qui est que 50% des actifs sont fonctionnaires et tous ces fonctionnaires travaillent tous à la même heure, quasiment au même endroit dans le centre de Cayenne, tous les matins. Donc avec des bouchons qui sont exacerbés et des complications qui sont grandissantes.

- ☉ Justement, j'aimerais maintenant connaître votre point de vue sur les problématiques en matière de déplacements.

AUBERTIN Maxime



07/2015

Les problématiques sont connues. C'est le peu d'axes qui irriguent la ville de Cayenne qui sont chaque matin, chaque soir et maintenant même aussi en journée, saturés. Du fait essentiellement des déplacements domicile-travail. Mais aussi et de plus en plus du fait des déplacements liés au scolaire. On le voit beaucoup. Aujourd'hui c'est les vacances et c'est extrêmement calme mais ce n'est pas comparable avec ce qui se passait il y a trois ou quatre semaines. Et c'est vrai que c'est un phénomène qui est inquiétant. Le temps que les nouveaux projets deux voies ou les nouveaux projets de transport se développent, c'est vrai que l'on peut s'inquiéter pour les 4, 5, 6 prochaines années sur ce que va devenir la situation.

🕒 *Que pensez-vous du réseau de transport urbain actuel ?*

C'est un réseau balbutiant, dans les mœurs aussi. Parce que c'est vrai que... Alors je ne l'ai pas fréquenté le réseau de transport urbain qui est maintenant actif depuis 1 an ou 2, je ne l'ai pas encore utilisé. Parce que bon pour l'instant je n'en ai pas encore l'utilité. C'est vrai que tous les aménagements connexes ne sont pas encore là. Il est parfois difficile même de se rendre de son domicile au point de ramassage. Vous avez aussi les conditions climatiques qui ne facilitent pas forcément l'utilisation en Guyane. Quand il faut marcher ne serait-ce que 500 mètres sous le soleil, ou la pluie, ce n'est pas évident. Vous avez aussi, alors le peu d'expérience que j'ai moi c'était avec le TIG (Transport Interurbain de la Guyane)... Alors à chaque fois ça a été compliqué. Il faut toujours attendre que le taxico soit plein, il part un peu quand il en a envie. Et paradoxalement avec d'autres pays qui sont jugés moins développés, comme le Surinam, le Guyana ou encore le Venezuela... et bien vous avez là des transports en commun qui fonctionnent à peu près, qui partent aux heures, enfin quasiment à la minute près.

🕒 *Vous pointez donc un manque de fiabilité et de lisibilité des différents services de transports.*

Un manque de fiabilité exactement. Alors je ne sais pas si c'est la même chose pour le transport urbain. J'espère que non et qu'en tout cas ça va s'améliorer de plus en plus. Même si effectivement je pense que ce n'est pas encore au top du top et pas assez incitatif encore pour que la population l'utilise. Alors la CAEL en parallèle est en train de déployer son mobilier urbain (abribus). Donc ça c'est une bonne chose. Parce que effectivement si il faut attendre une demi-heure en plein soleil, ça incite à choisir d'autres modes de transport et puis on retrouve dans les bus que ceux qui n'ont que ce choix là. Ça prendra du temps. Objectivement je pense qu'il faudra peut-être 5 voire 10 ans, avant d'avoir un système qui soit efficace.

🕒 *Je vous propose maintenant que l'on aborde plus précisément le projet de TCSP. Pensez-vous que ce projet est opportun ?*

Je pense que oui. Après est ce qu'il sera rentable ? Dans les premières années j'en doute. Effectivement il y a une problématique de densité. C'est des choses qui fonctionnent dans les grandes agglomérations de métropole avec 100 000 personnes qui sont desservies par ces réseaux là. Chose que vous n'aurez pas ici avant quelques temps quand même. Et puis des mœurs qui ne sont pas forcément, enfin qui mettront du temps à se mettre en place. En métropole vous avez un historique avec les tramways ou les bus sur plusieurs dizaines d'années voire parfois plusieurs siècles. Donc là ça va mettre du temps. Il y a l'attachement à la voiture ici aussi qui est très fort. Comme dans le reste de l'Amérique du Sud ou dans les Caraïbes. Il y a un attachement ultime au véhicule le plus gros et le plus neuf possible. Ça va mettre beaucoup de temps. Après je pense que c'est une bonne chose. On peut se dire effectivement dans un premier temps que c'est disproportionné même si objectivement je pense qu'il faut anticiper et la Guyane a beaucoup souffert de choses qui sont faites souvent à minima. C'est à dire qu'on fait un programme trop souvent en fonction de ses moyens et pas toujours en fonction de ses besoins. Surtout qu'ici on sait qu'on a des besoins exponentiels donc il est peut être bon d'anticiper. On peut reprendre l'exemple de la construction ne serait-ce que de l'Hôtel de Ville. Il y a quinze ans ça semblait disproportionné, il y a eu beaucoup de critiques par rapport à l'échelle de cet Hôtel de Ville là. Puis finalement avec le recul, ça semble adapté. On a aussi quelques routes sur la commune qui ont été aménagées il y a quelques temps déjà mais qui semblaient disproportionnées, ou des emplacements réservés dans le POS (Plan d'Occupation des Sols) qui semblaient totalement disproportionnés... Il se trouve que dix ans après c'est totalement opportun. A l'échelle de l'agglomération vous avez aussi l'exemple de Soula, où on met 5000 logements d'un coup puis on se pose la question sur l'activité après, une fois que les gens sont là.

🕒 *Oui, Soula semble être l'exemple marquant d'une urbanisation précipitée...*

AUBERTIN Maxime

07/2015

Oui et si les collectivités ont leur part de responsabilité, je pense que l'Etat aussi. Parce qu'il y a des moyens humains ou financiers qui ne sont pas là. Donc je pense que tous les acteurs sont responsables de ça, de ce phénomène.

- ☉ Vous parlez de l'attachement à la voiture personnelle, pensez-vous que le BHNS peut permettre de changer les pratiques. Cela tient compte uniquement d'un niveau de confort ou il y a-t-il d'autres enjeux à prendre en compte ?

Alors pour être incité, il faut que ce soit plus performant que la voiture et plus rapide. En terme de parcours effectivement, si vous êtes coincé dans un bus où il fait 35 degrés et que vous mettez le même temps ou encore plus que la voiture, c'est vrai que les gens vont conserver leur voiture. D'où l'intérêt du site propre effectivement pour court-circuiter les zones de bouchon, même si dans la pratique ça mettra beaucoup de temps, comme je le disais tout à l'heure avant que la voiture soit délaissée.

- ☉ Concernant le projet, la commune de Rémiré-Montjoly sera impactée surtout lors de la phase 2 du projet. Est-ce que la municipalité a déjà ciblé un tracé préférentiel ?

Alors j'avais vu il y a quelques temps les différentes propositions de tracé de la CACL. Il n'y a pas eu de retour direct. Je ne sais pas si c'est des choix qui ont été arrêtés et discutés. Alors après au niveau des choix de la municipalité, c'est une question de densité. Parce qu'avec les niveaux de densité que vous avez le long des routes de Rémiré ou de Montjoly, les bus seront quasiment vides. Effectivement c'est que du pavillonnaire. Après la ligne qui pourrait être pertinente, c'est la ligne qui partait de l'éco-quartier (Vidal). L'éco-quartier c'est 1400 logements, ce qui est énorme. Les premiers habitants sont attendus pour 2018. Et puis après ça va s'échelonner sur 10 ans. C'est une échelle qui est importante. Vous avez aujourd'hui sur Rémiré 7000 logements, vous en rajoutez 1400, ce n'est pas neutre. Avec les inconnus en termes de densité, de matériaux car il y a des choix techniques particuliers qui découlent de cet éco-quartier, et les inconnus en termes d'entretien et de durabilité de ce projet là. Voilà on a des inquiétudes forcément qui sont légitimes vu l'échelle de l'opération. Même si comme le TCSP le fait dans sa thématique, il faut sortir un peu des opérations ordinaires avec leurs problématiques propres pour tenter autre chose. Voir ce qui en découle même si on sait que la pratique ne sera pas à la hauteur des attentes de la théorie. L'échelle ne nous autorise pas à l'erreur. L'idéal aurait été de faire ça sur 100, 200 logements et voir à 10 ans les résultats.

- ☉ En tant que responsable de l'urbanisme à la mairie de Rémiré-Montjoly est-ce que vous avez d'autres attentes ou attention particulière portées à ce projet ? Je pense par exemple à une meilleure prise en compte des modes doux notamment via l'aménagement de voies cyclables.

C'est ce que j'allais vous aborder effectivement. C'est un des grands enjeux pour la commune en tout cas. Alors pour Cayenne aussi où la place a exclusivement été laissée à la voiture et vous le voyez le soir, avec des vélos et des marcheurs aux abords de la route départementale. C'est extrêmement dangereux. C'est vrai que moi-même, alors je le faisais au début, j'utilisais beaucoup mon vélo, mais voilà objectivement c'est vrai que c'est des routes qui ne s'y prêtent pas du tout. Donc après voilà, c'est aux collectivités dans leurs projets neufs de prendre cela en considération. Quand on élabore un projet, il faut que les collectivités y pensent. Il faut peut-être rajouter une piste cyclable ou une piste multifonctions de manière à mettre sur la table les différents usages et apporter les solutions aux différents utilisateurs. Parce que voilà, plus il y aura de vélos, plus il y aura de deux roues, plus il y aura de piétons, moins il y aura de voitures aussi. C'est très progressif, un peu tardif peut-être même si Rémiré a la chance d'avoir des emprises qui le permettent. Elles avaient été vues assez optimistes et assez larges, en tout cas sur la plupart des emprises que l'on a. Mais se posent toujours les problèmes de busage des fossés, de reprise de la voirie et donc des budgets qui sont assez énormes.

- ☉ Vous parlez des emprises disponibles, il me semble que c'est une généralité sur l'agglomération. Si on compare par exemple avec un projet similaire comme celui de la Martinique...

On a de la place ! Mais c'est maintenant. Il ne faut pas faire les mêmes erreurs. Bon la Martinique et la Guadeloupe ont des contraintes topographiques aussi qui ne sont pas les mêmes ici. Il est dommage pour l'instant de se diriger vers ce même modèle. On le voit il y a deux trois routes qui permettent de se diriger vers Cayenne et puis il n'y a pas d'alternatives à ça. Donc il est maintenant je pense temps de sortir de cette logique là et puis de mailler le territoire. En tout cas c'est ce qu'essaye de faire la commune. Alors

AUBERTIN Maxime

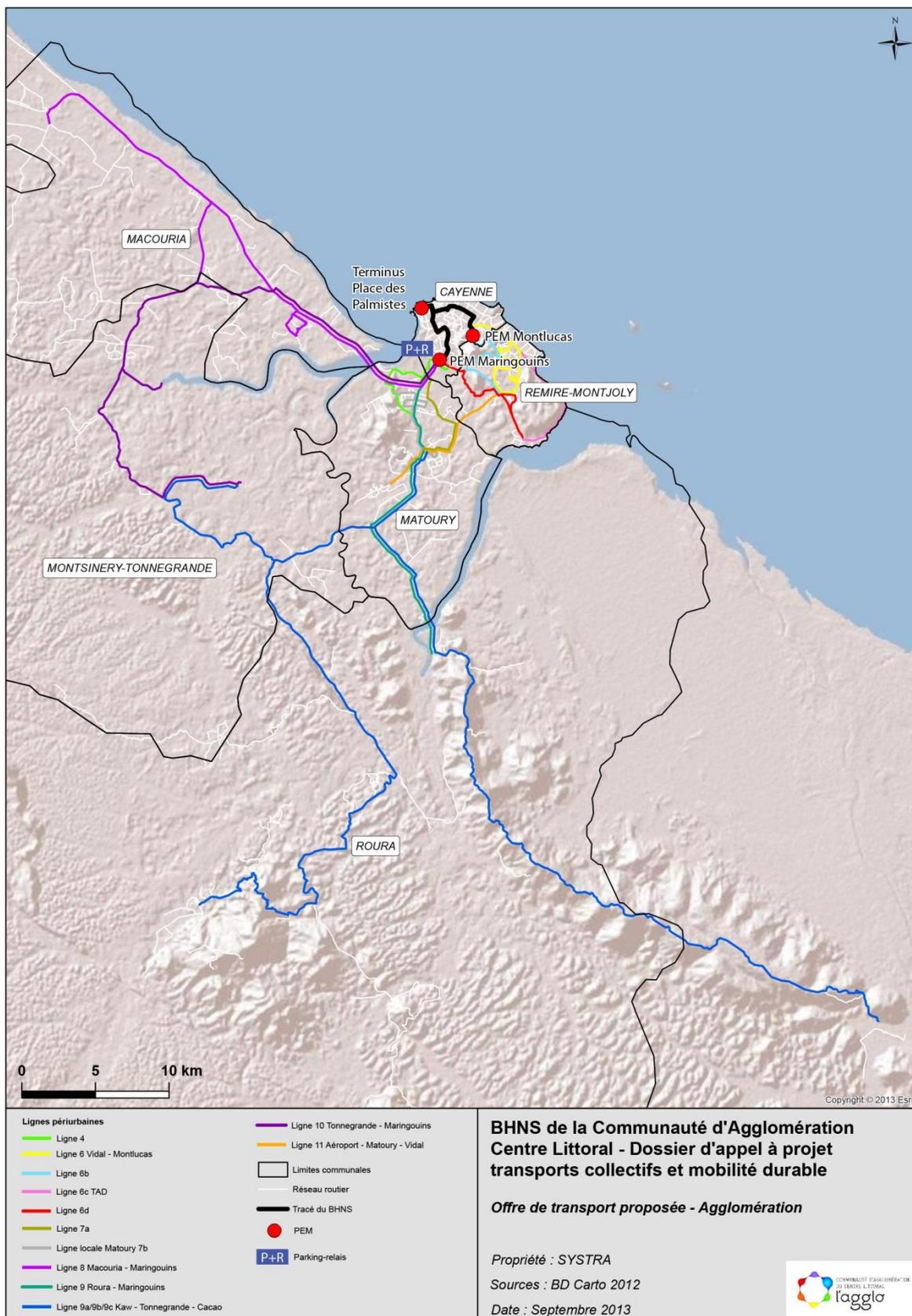


07/2015

c'est souvent des petits bouts par ci par là. On essaye de remailler et connecter les impasses entre elles. On a le projet de liaison, avec les travaux qui ont commencé, entre Lindor et la route du Tigre. Donc c'est un axe qui va relier la Mairie directement à la route du Tigre. Alors ça ne va pas révolutionner les choses. Mais c'est une alternative intéressante avec notamment une certaine partition avec le chemin Saint-Martin. C'est vrai que là le matin c'est très fréquenté. Le projet de liaison Lindor-Tigre devrait permettre cette nouvelle liaison vers Cayenne et que ceux qui passent par Montjoly évite la départementale et la route de Montabo. Alors ce qu'on peut reprocher aussi, à l'État en grande partie, c'est qu'il y avait beaucoup de projets en pagaille. Des choses qui étaient jugées prioritaires dans le passé ne sont jamais sorties. L'exemple de la pénétrante Est. Aujourd'hui quand on questionne l'État sur ça, est ce qu'on doit la maintenir ou pas dans le PLU, on n'a pas vraiment de réponse. Si ce n'est, ce n'est pas prévu dans le PGTD (Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane) donc voilà ce n'est plus d'actualité. Même exemple, en lien avec le projet de fusée Hermès. On avait pensé la création d'un axe qui permettrait de relier Dégrad des Cannes à Balata. Mais ça n'a jamais été réalisé bien que c'était jugé prioritaire. Donc voilà on se pose beaucoup de questions comme ça et peu de choses se font, ce qui est un peu dommage.

Annexe 10

**Plan des lignes péri et interurbaines à l'horizon 2020
(Dossier d'Appel à Projet, CA CL 2013)**



Annexe 11

**Chiffrage du projet de BHNS selon la décomposition des postes Certu
(Dossier d'Appel à Projet, CACL 2013)**

Poste	Intitulé du poste	Coût en millions d'euros 2012	
		Assiette éligible	Assiette non éligible
1	Etudes d'AVP et PRO		0,50
2	Maîtrise d'Ouvrage		5,21
3	Maîtrise d'œuvre des travaux		5,01
4	Acquisitions foncières et libération des emprises		4,00
5	Déviations de réseaux	4,00	
6	Travaux préparatoires	7,15	
7	Ouvrages d'art	18,23	
8	Plate-forme	16,11	
10	Revêtement du site propre	5,19	
12	Voirie (hors site propre) et espaces publics		14,74
13	Equipements urbains		13,37
14	Signalisation	3,23	
15.1	Stations - infrastructure des stations	1,97	
15.2	Stations - équipement des stations	1,80	
17	Courants faibles et PCC	3,00	
18	Dépôt / remisage des navettes et cabines	7,00	
19	Matériel roulant / matériel navigant / cabines		6,00
20	Pôle d'échange multimodal - autre opération		5,00
21.2	Opérations induites - opérations architecturales et urbaines	3,39	
	Coût total	124,90 dont 71,07 M€ éligibles	