

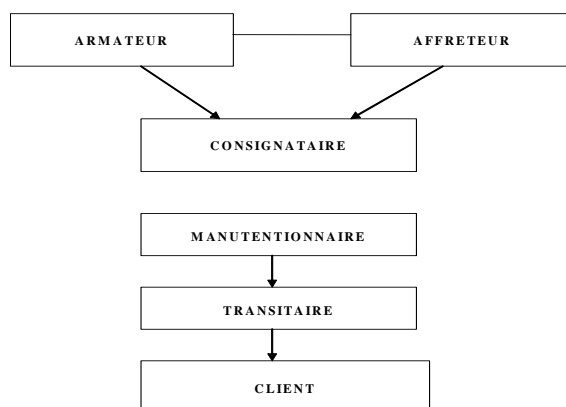
L'économie de la Guyane reste très dépendante de l'extérieur puisqu'à l'exception des denrées alimentaires produites localement, la quasi totalité des biens de consommation et d'équipement est importée. En 2006, le montant total des importations s'élevait à 749,9 Md'€, en hausse de 2 % par rapport à l'année précédente, très nettement supérieur à celui des exportations (122,1 M d'€) malgré leur forte croissance (+ 30,4 %) sur la même période. Les échanges commerciaux s'effectuent essentiellement avec la métropole, l'Europe, et dans une moindre mesure, avec les Antilles françaises. Pour le transport des marchandises, la voie maritime est privilégiée par rapport à la voie aérienne en dépit des délais d'acheminement plus longs.

Selon les critères considérés<sup>1</sup>, effectifs salariés ou nombre d'entreprises, le secteur des transports représente globalement de 6 à 7 % de l'économie. Il se caractérise par un faible dynamisme, une organisation très contraignante et une rentabilité en baisse tendancielle. Le secteur est à la recherche d'un nouveau souffle : la croissance de la population n'a pas entraîné d'accroissement notable des échanges commerciaux avec l'extérieur, la jeunesse de la population limite le pouvoir d'achat et constitue un frein à leur développement. Le désenclavement des communes de l'intérieur constitue également un enjeu pour la Collectivité, l'acheminement des produits s'y effectuant pour l'heure à un coût élevé, avec beaucoup de difficultés par voie fluviale et, de façon limitée par voie aérienne.

## 1- L'organisation du secteur

### Le transport maritime

... un secteur faisant appel à de nombreux intervenants d'où sa complexité ...



L'armateur est la société qui arme le navire et l'utilise pour la navigation commerciale. Dans certains cas, il est le propriétaire du navire. Le navire est mis à disposition de l'affrètement qui le fait naviguer. Le consignataire également appelé *agent maritime* joue un rôle de mandataire. Il représente l'exploitant du navire (armateur ou affrètement) dans un port où ce dernier n'a pas de bureau permanent, pour les fonctions d'armement (assistance au capitaine, recherche de fret, délivrance de la marchandise). Le transitaire joue le rôle de prestataire de services pour le client.

Après la réforme de la manutention portuaire en 1999, un groupement d'employeurs s'est installé sous l'enseigne GEMAG. 78 personnes y sont employées dont 73 dockers et 5 administratifs. Ce groupement comprend trois entreprises de manutention SOMARIG, GTM et SOGUDEM qui ont en charge l'embarquement et le débarquement des marchandises.

Une vingtaine de transitaires sont installés sur la place. Ceux-ci ont à la fois un rôle de commissionnaire de transport consistant à prévoir et organiser toutes les opérations de transport pour le client, ainsi qu'un rôle de commissionnaire en douane. Agissant pour le compte du client, ils accomplissent les formalités douanières et les démarches administratives.

... un marché étroit qui entraîne des situations de quasi monopole ...

En Guyane, le transport maritime de marchandises entrantes et sortantes est assuré par quatre *agents maritimes* : CMA-CGM<sup>2</sup> et MARFRET<sup>3</sup> pour les marchandises conteneurisées, RHEA SHIPPING pour le pétrole, le gaz et le bitume, TITAN SHIPPING pour le clinker, les véhicules, les éléments spatiaux et le méthanol.

La desserte maritime est assurée par deux lignes régulières : - la ligne **océanique** (Europe/Guyane /Nord du Brésil) desservie par 6 navires (4 navires de CMA-CGM et 2 MARFRET) avec une fréquence moyenne de 7 bateaux par mois ;

- la ligne **Guyanais** pour les liaisons avec les Antilles françaises et Port of Spain pour récupérer les marchandises transbordées dans ce port. Ce service est assuré par 2 navires CMA-CGM appelés *feeder*.

En complément, le transport des hydrocarbures, du gaz et du bitume est assuré par 2 pétroliers<sup>4</sup> en provenance de Trinidad et de Pointe à Pître, 1 butanier de Trinidad et 1 bitumier du Texas ou du Venezuela dont le service est assuré par le consignataire RHEA SHIPPING avec une fréquence d'un bateau par mois. Le consignataire TITAN SHIPPING assure pour sa part, le transport du clinker<sup>5</sup> en provenance du Venezuela ou du Brésil, de véhicules et d'éléments spatiaux<sup>6</sup> en provenance d'Europe ainsi que du méthanol de Trinidad avec une fréquence moyenne de deux mois. Ces rotations répondent à la demande d'approvisionnement du département.

*... des infrastructures portuaires suffisantes mais des conditions d'accès difficiles ...*

Les infrastructures du port de **Dégrad des Cannes** occupent un linéaire côtier de 1 000 mètres environ et sont composées de 5 quais : trois postes à quai pour les marchandises conteneurisées, les marchandises diverses et les colis lourds, un appontement de déchargement pour les navires minéraliers (clinkers) et un autre pour les hydrocarbures. Il n'existe pas d'outillages de quai. Les navires sont chargés et déchargés en utilisant leurs grues et appareils de bord. Si les infrastructures sont quantitativement suffisantes, des travaux lourds de réhabilitation des quais sont néanmoins programmés afin d'améliorer la qualité de service.

Les caractéristiques physiques du chenal d'accès sont **pénalisantes** que ce soit en terme de tirant d'eau ou de largeur en raison de bouchons vaseux mouvants. Ces contraintes obligent les navires à s'alléger à Port of Spain, entraînant des coûts et délais supplémentaires pour les armateurs, et l'utilisation de *feeder*. Un projet d'élargissement et d'approfondissement du chenal est en cours afin d'améliorer les conditions d'accès et limiter les opérations de transbordement. Celui-ci prévoit l'élargissement du chenal de 30 mètres (contre 90 actuellement) et son approfondissement de 50 centimètres.

## Le transport aérien

L'intérêt du transport aérien est lié à sa rapidité et à sa sécurité en contrepartie d'un coût plus élevé. Le fret aérien est acheminé par des avions mixtes qui transportent à la fois des passagers et du fret (sauf les produits classés dangereux) et les avions cargo qui transportent uniquement des marchandises. Trois compagnies aériennes opèrent en Guyane, Air France pour les vols vers la métropole et les Antilles, Air Caraïbes pour les vols vers les Antilles et Air Guyane pour la desserte des communes isolées. Air France organise un avion cargo régulier par semaine, en complément du transport des marchandises sur les vols réguliers de passagers. Le transport de marchandises vers les communes de l'intérieur est assuré principalement pour Maripasoula et Saül. En octobre 2004, la liaison Cayenne/Saint-Georges a été fermée en raison de la mise en service du pont de Régina, permettant l'accès routier à Saint-Georges.

## Le transport terrestre

*... un secteur fortement dépendant de l'activité de construction...*

Deux routes nationales relient les principales villes de Guyane : la nationale 1 de Cayenne à Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni et la nationale 2 de Cayenne à Saint-Georges. La circulation des véhicules sur ces routes est limitée à 40 tonnes. Cependant, des autorisations exceptionnelles sont délivrées individuellement permettant le passage de convois plus lourds<sup>7</sup>. Le transport par route s'opère en règle générale au moyen de véhicules légers, d'utilitaires et de camions limités en capacité. Les prestations de transport terrestre de conteneurs sont réalisées par un nombre restreint de transporteurs spécialisés. Les véhicules de moins de 3,5 tonnes, sont principalement utilisés pour le **transport de matériaux de construction** (souvent à la demande de particuliers), le reste étant utilisé pour le transport de meubles et des livraisons diverses. Les véhicules de plus de 3,5 tonnes servent, pour la plus grande part (70 %) aux travaux lourds du secteur du BTP (terrassement ...), 10 % pour le transport de containers et le complément pour des transports divers.

## Le transport fluvial

*... un moyen incontournable d'approvisionnement des communes de l'intérieur ...*

Face à un trafic aérien irrégulier et un coût élevé, le transport fluvial demeure l'un des seuls moyens pour desservir les populations implantées à l'intérieur de la Guyane<sup>8</sup>. Le Maroni, principal fleuve concerné, permet d'assurer une desserte jusqu'à Maripasoula. Le cadre réglementaire fixant les conditions de navigabilité sur le fleuve reste néanmoins embryonnaire. A l'issue d'une étude menée par le Ministère de l'Équipement, des arrêtés préfectoraux définissant une réglementation sur les fleuves ont été signés en 2005. Cette réglementation s'avère d'autant plus utile que le trafic s'intensifie. A fin décembre 2006, 990 pirogues étaient enregistrées auprès des services de la Direction départementale de l'équipement (DDE).

<sup>1</sup> Sources 2005 : ASSEDEC pour les effectifs salariés et INSEE pour le nombre d'entreprises.

<sup>2</sup> CMA-CGM (3<sup>ème</sup> armateur mondial pour le transport de conteneurs) est représenté en Guyane par la société SOMARIG qui traite environ 75 % des marchandises conteneurisées.

<sup>3</sup> MARFRET est représenté en Guyane par la société GTM et traite environ 25 % des marchandises conteneurisées.

<sup>4</sup> Pétrolier affrété spécialement pour les besoins des activités d'EDF.

<sup>5</sup> Destiné à la fabrication du ciment.

<sup>6</sup> L'activité « Transport et Transit » du Centre Spatial Guyanais est du ressort de l'industriel d'Endel Logistics en groupement avec la société Peyrani.

<sup>7</sup> Les grumiers bénéficient d'une autorisation de passage jusqu'à 48 tonnes en saison sèche et de 32 tonnes en saison des pluies.

<sup>8</sup> Apatou, Grand-Santi, Papaïchton, Maripasoula, Saint-Elie, Kaw, Ounary, Saül et Camopi (uniquement par avion pour les deux dernières communes).

## 2- Evolution de l'activité du secteur

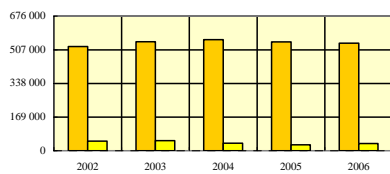
### Le fret maritime

... un volume de fret maritime en baisse tendancielle depuis 2003 ...

Le fret est constitué principalement de marchandises conteneurisées, suivi des hydrocarbures et du vrac solide. Le port de Dégrad des Cannes reçoit la totalité du fret (conteneurs, véhicules, matériels roulants, vrac liquide et solide), celui de Kourou, les éléments nécessaires à l'activité spatiale, le port de Saint-Laurent du Maroni est utilisé pour l'importation d'engrais et l'exportation de riz et enfin, le Port du Larivot permet l'exportation des produits de la pêche (crevettes et poissons).

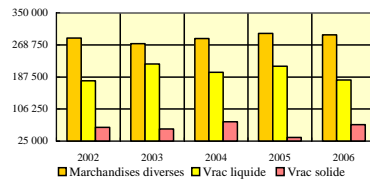
Après s'être maintenu au dessus de 250 en 2002 et 2003, le nombre d'escales a chuté de 12,3 % en 2004, puis dans une moindre mesure en 2005 (- 3,2 %) pour s'afficher en hausse en 2006 (+ 5,1 %). La baisse observée en 2004 est notamment imputable à l'arrêt des activités du cabotage qui assurait le transport de marchandises vers la commune de Saint-Georges. Depuis l'ouverture du pont de Régina, les marchandises sont désormais acheminées par la route. Le volume de fret de l'ensemble des ports de Guyane a peu évolué entre 2002 et 2006, Il passe ainsi de 572 023 tonnes à 576 771 tonnes (+ 0,8 %). En 2005, le trafic a été impacté par la grève du personnel du port et des dockers (41 jours de grève).

Evolution du fret débarqué et embarqué (en tonnes)



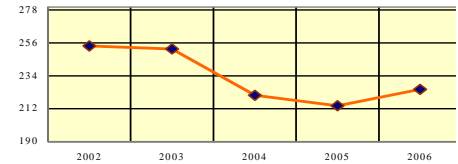
Source : CCIIG

Evolution du fret débarqué par catégorie (en tonnes)



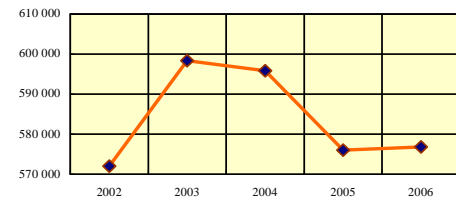
Source : CCIIG

Evolution des escales de navire de marchandises



Source : CCIIG

Evolution du fret global (en tonnes)



Source : CCIIG

Le volume de marchandises enregistré à l'entrée représente plus de 90 % du trafic total. Il est constitué de marchandises diverses (54 % du total), du vrac liquide (33 %) et du vrac solide (12 %). 90 % de ces marchandises sont acheminées par conteneur. En 2006, 21 859 EVP<sup>7</sup> ont été débarqués dont 21 573 EVP pleins. L'analyse des flux annuels de 2003 à 2006, montre que sur cette période **le flux de marchandises diverses a augmenté modérément** (+ 8,3 %), soit + 2,8 % en moyenne annuelle. Le vrac liquide (composé essentiellement d'hydrocarbures) a évolué au gré des besoins en énergie fossile<sup>8</sup> du département (- 18,5 % en 3 ans). Le vrac solide (composé notamment de clinckers) a augmenté fortement (+ 19,6 %) en raison de la nette reprise du secteur du BTP en 2006. Au total le flux entrant diminue modérément (- 1,4 %), le flux sortant chute plus lourdement passant en volume de 50 473 tonnes en 2003 à 36 409 tonnes en 2006, soit une baisse de 28 % sur 3 ans, traduisant **les difficultés d'exportation** (en volume) **des filières traditionnelles** de la Guyane.

### Le fret aérien

... un trafic intérieur en hausse sensible depuis 2002 ...

Le fret aérien ne représente en volume qu'environ **1 % du fret maritime**. Il est composé principalement de denrées périssables et de matériels divers en provenance ou à destination de la métropole (76 % du fret global), des Antilles (13 %) et de l'intérieur de la Guyane (11 %). Sur quatre ans, le fret aérien s'est contracté de 11,4 % passant ainsi de 5 534 tonnes en 2002 à 4 903 tonnes en 2006. En 2005, il s'est accru de 14,5 % en raison d'un surplus d'activité dû à la grève des dockers du port de Dégrad-des-Canne. Plus de 70 % du fret aérien correspond à un flux entrant (90 % pour la métropole et 60 % pour les Antilles). Le flux inter-guyanais correspond pour 95 % à l'acheminement de marchandises de Cayenne vers les communes de l'intérieur. Le fret avec la métropole passe de 4 348 tonnes en 2002 à 3 722 tonnes en 2006. Cette évolution défavorable est due principalement aux expéditions effectuées par charter cargo (- 38 % sur la période). En revanche, le fret avec les Antilles s'affiche régulièrement en progression depuis 2003.

En 2006, le fret à destination des **communes de l'intérieur est en forte progression** (+ 53,9 % sur cinq ans). La suppression de la ligne Cayenne/Saint-Georges en 2004 n'a pas provoqué d'impact défavorable sur le volume de fret expédié. L'évolution positive enregistrée résulte de la desserte de Maripasoula et de Saül. Elle traduit **les besoins croissants des populations** de l'intérieur.

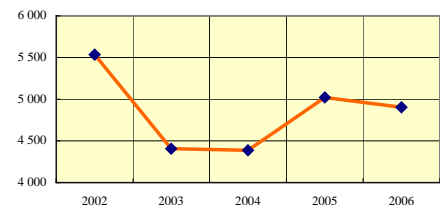
### Le fret fluvial et terrestre

En l'absence de recensement, le trafic fluvial et terrestre de marchandises, est difficile à évaluer, notamment en raison des échanges de marchandises liés à l'économie informelle. On estime cependant que 70 % des volumes transportés sur route ont Cayenne pour destination ou origine.

<sup>7</sup>EVP : équivalent vingt pieds

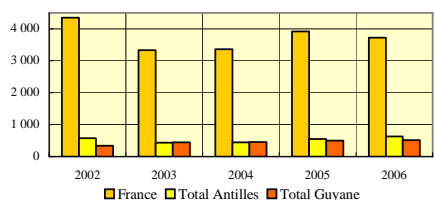
<sup>8</sup> Lié au remplissage du barrage électrique de Petit-Saut

Evolution du fret global aérien (en tonnes)



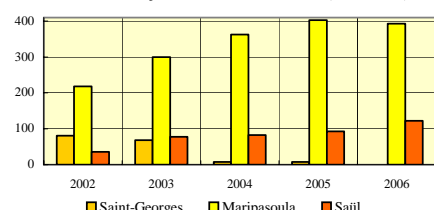
Source : CCIIG

Evolution du fret par région (en tonnes)



Source : CCIIG

Evolution du fret dans les communes (en tonnes)

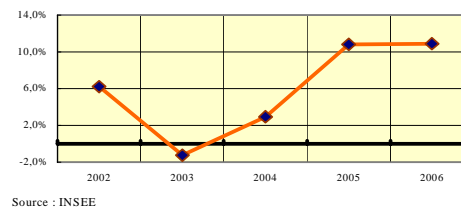


Source : CCIIG

## 3- Prix et coûts du transport

Les prix du transport sont traditionnellement élevés en Guyane, leur évolution a été particulièrement forte ces dernières années, elle est due en partie à la hausse des prix du carburant. L'indice des prix des transports à destination des consommateurs (publié par l'INSEE) a progressé en moyenne annuelle de 10,8 % en 2005 et 10,9 % en 2006. Au cours de cette période, le prix des carburants a progressé de 6,0 % en moyenne annuelle (+ 13,6 % en 2005).

Evolution indice des prix des transports  
(en moyenne annuelle)



Source : INSEE

### Prix et coûts du transport maritime

#### ... des prix élevés compte tenu de facteurs de coûts pénalisants pour la Guyane ...

Les coûts sont généralement fonction : des effets d'échelle, du taux de remplissage des navires, de l'optimisation des flux, des opérations de transbordement, du coût de la main d'œuvre, de la distance parcourue et de la durée de séjour du navire. En Guyane, le **déséquilibre des flux** est particulièrement important eu égard à la faiblesse des exportations en volume : seulement 10 % des conteneurs repartent pleins, les autres peuvent être remplis dans les ports du nord du Brésil (Fortaleza, Natal, Belém), permettant aux armateurs d'optimiser au mieux les flux de la ligne océanique. La nécessité d'effectuer des opérations de transbordement à Port of Spain, en raison du **faible tirant d'eau** de Dégrad des Cannes et le **temps d'immobilisation** des navires particulièrement long comparé à d'autres destinations (3 à 6 jours), représentent des coûts supplémentaires pour les armateurs.

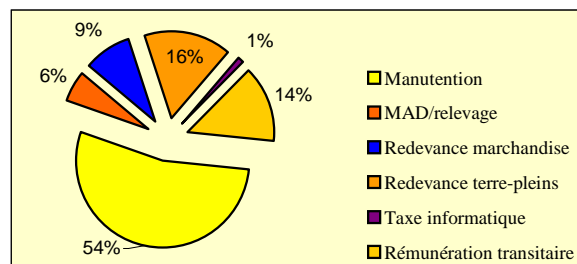
Les coûts sont un élément déterminant de la formation du prix final, mais dépendent également du degré de concurrence sur le port. Celui-ci est particulièrement faible (2 armateurs) pour les marchandises conteneurisées, en comparaison de celui constaté dans les ports plus fréquentés du nord du Brésil. A Fortaleza notamment, près d'une dizaine d'armateurs opèrent au port de Pecém, pour desservir 6 itinéraires internationaux.

#### Eléments de formation des prix

Le prix de base d'acheminement d'un conteneur est constitué du prix bord à bord, complété par le prix du pré-acheminement et post-acheminement. D'autres surcharges interviennent comme le BAF (Bunker Adjustment Factor) / CAF (Currency Adjustment Factor) qui protège l'armateur des risques de change entre ce qui est en soude et ses charges et l'IFP (Interim Fuel Participation). Ces surcharges sont généralement plus élevées en Guyane que pour les autres DOM.

Une fois en transit, les marchandises supportent d'autres surcharges, pour le dédouanement et le stockage, en fonction des conditions de séjour requises (à quai, en entrepôt ou sous température). Sont également pris en compte, les coûts de manutention de bord à quai du navire, de quai à terminal (empotage, dépotage). Les coûts administratifs sont fonction des contrôles (par exemple phytosanitaires) effectués sur le port. La manutention des conteneurs pleins est facturée directement au chargeur. Les conteneurs vides supportent des frais de stationnement et de manutention sur le parc (rechargement) réglés au manutentionnaire par l'armateur.

Exemple de composition du coût de passage portuaire  
d'un conteneur 40' importé



Source : DDE

### Le coût du transport terrestre

Le coût du transport terrestre varie en fonction de l'équipement utilisé, de l'origine et de la destination de la marchandise incluant le cas échéant les frais de retour du conteneur pour les zones éloignées. Si les prix sont proches de ceux pratiqués en métropole, pour les transports opérés autour de Cayenne, il n'en est pas de même quand les transporteurs ne peuvent trouver de fret de retour.

### Le coût du transport fluvial

Les coûts pratiqués pour l'acheminement de marchandises sur le fleuve sont très variables selon les destinations, pouvant s'établir dans un rapport de 1 à 6 entre Apatou et Maripasoula. Il est probable que la mise en service de la route entre Saint-Laurent et Apatou fasse évoluer ces coûts.

## 4- Analyse financière

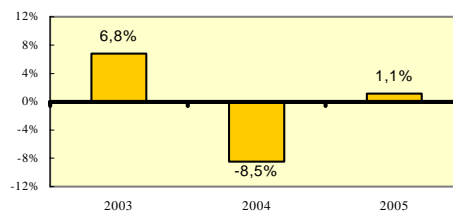
L'échantillon retenu pour cette étude se compose de 9 entreprises référencées sous le code NAF relatives aux transports de marchandises pour la période 2002 à 2005. Les entreprises recensées sont des agents maritimes, des transporteurs terrestres et des commissionnaires en douane. L'analyse financière a été réalisée à partir de documents comptables (bilans et comptes de résultat) extraits de la base de données de l'IEDOM.

### L'activité

Le chiffre d'affaires des entreprises de l'échantillon étudié s'est contracté de 1,1 % entre 2002 et 2005 avec une chute de 8,5 % en 2004 par rapport à l'activité de l'année 2003 qui avait enregistré une croissance de 6,8 %. La baisse de l'année 2004 correspond à celle du nombre d'escales de navires alors qu'en 2005, l'activité a été impactée par la grève du personnel du port et des dockers.

Le CA total de l'échantillon s'établit en moyenne à 16,5 millions d'€ sur la période d'analyse.

Taux de croissance du chiffre d'affaires (en %)

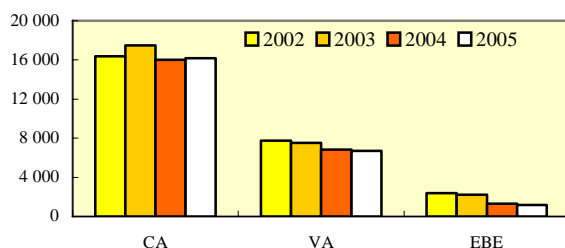


Source : IEDOM

### Les soldes intermédiaires de gestion et la rentabilité financière

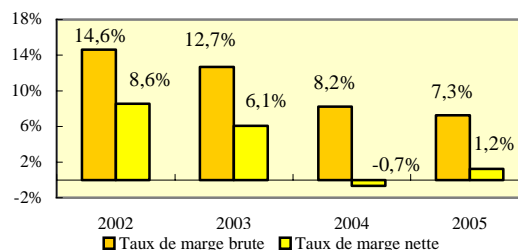
La valeur ajoutée (VA) de l'échantillon des entreprises est restée quasiment stable entre 2002 et 2005. En 2003, la hausse du CA n'a pas eu un impact favorable sur la VA en raison de l'augmentation des consommations intermédiaires (+15,3 %) notamment au niveau de la sous-traitance qui s'est accrue de 23 %. Ce poste représente plus de 50 % des consommations intermédiaires. En 2004, la VA s'est à nouveau dégradée (-9,4 %) sous l'effet de la diminution du CA. Cette baisse du CA ainsi que la hausse des charges de personnel (+4,6 %) ont conduit à une sensible détérioration de l'excédent brut d'exploitation (EBE) en 2004. Ces résultats ont pour répercussion une diminution de la rentabilité d'exploitation au travers du taux de marge brute (EBE/CA) et du taux de marge nette (résultat de l'exercice/CA). Ces indicateurs se sont stabilisés dans l'ensemble, à l'exception du taux de marge nette de l'année 2004 qui s'est contracté à -0,7 % en raison de charges exceptionnelles sur les opérations de gestion.

Evolution des principaux indicateurs financiers  
(en milliers d'€)



Source : IEDOM

Evolution de la rentabilité d'exploitation (en %)



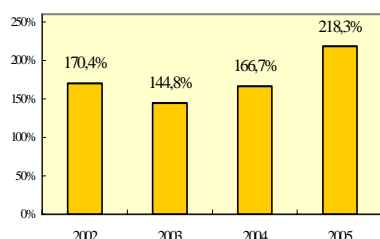
Source : IEDOM

### Structure financière

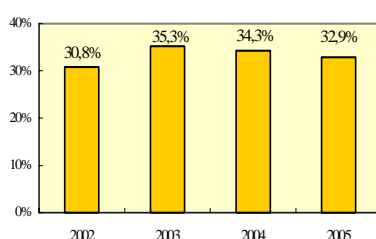
La capacité d'autofinancement des entreprises de l'échantillon est excellente, les dettes pouvant être remboursées en moins d'un an. Le taux de couverture du risque global est satisfaisant. Il représente un tiers du bilan, garantissant ainsi aux entreprises une bonne solvabilité. Par ailleurs, l'endettement financier est peu important par rapport aux fonds propres. Ceci s'explique en partie par l'autofinancement des investissements au moyen d'apports en compte courant d'associés qui représentent en moyenne plus de 0,8 million d'€. Le taux d'endettement passe ainsi de 15,8 % en 2002 à 9,9 % en 2005.

Le taux de couverture du besoin en fonds de roulement (BFR) par le fonds de roulement net global (FRNG) se situe à un niveau très satisfaisant et assure ainsi une bonne liquidité à l'entreprise. En outre, les entreprises dégagent une trésorerie positive en constante progression sur les quatre années étudiées. Enfin, l'actif à moins d'un an permet de financer nettement les dettes à moins d'un an.

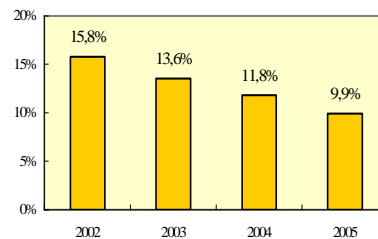
Taux de couverture du FRNG/BFR (en %)



Taux de couverture du risque global (en %)

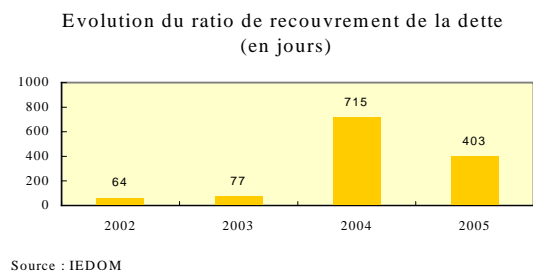


Taux d'endettement (en %)



Source : IEDOM

La capacité de remboursement de la dette passe de 64 jours en 2002 à 403 jours en 2005 avec un pic de 715 jours en 2004. Le résultat négatif enregistré en 2004 est à l'origine de cette poussée. Il a en effet conduit à une forte baisse de la CAF, comparativement aux deux dernières années, qui s'est traduite par un allongement du délai de remboursement. En 2005, la filière enregistre un résultat positif insuffisant pour rattraper la perte enregistrée l'année précédente mais contribue toutefois à réduire le délai de remboursement de la dette. Inférieure à 3 ans, la capacité de remboursement demeure satisfaisante.



Au 31 décembre 2006, l'**encours total des crédits**<sup>9</sup> porté par le système bancaire sur le secteur transports s'est établi à 22,3 millions d'€, soit une hausse de 40 % sur un an. Les services liés au transport sont les premiers bénéficiaires des concours bancaires avec 39 % du total, suivi du secteur transport routier (30 %), le transport aérien (29 %) et les transports maritime et fluvial (2 %).

<sup>9</sup> Les risques d'un montant supérieur ou égal à 25 000 € sont recensés par la Centrale des Risques de la Banque de France, ce seuil conduit à sous-évaluer les engagements bancaires réels en faveur des entreprises, notamment les petites structures du transport terrestre et fluvial.

## 5- Les perspectives d'évolution du secteur

L'augmentation rapide de la population devrait être un critère déterminant pour la hausse du commerce extérieur. Cependant, le faible pouvoir d'achat d'une partie importante de la population (plus de 50 % des habitants ont moins de 25 ans) ne facilite pas le développement économique de la Guyane et de ses échanges avec l'extérieur. Plusieurs facteurs pourraient néanmoins favoriser l'accroissement des **échanges maritimes** et permettre d'entrevoir une diminution des prix :

- Les projets de rénovation des infrastructures maritimes (approfondissement du chenal et réhabilitation des quais) devraient permettre l'accès direct de navires plus importants, en évitant les coûteuses opérations de transbordements.
- Les sociétés CGM-GTM et MARFRET ont renouvelé leur flotte début 2007. Elle se compose de quatre navires pour le premier et de deux pour le second. Ces navires de 1 700 EVP remplaceront des navires de 1 200 à 1 300 EVP. De capacité plus élevée, ils devraient faire escale directement au port de Dégrad des Cannes grâce à leur faible tirant d'eau et laissent entrevoir une meilleure utilisation des routes maritimes passant par la Guyane et le Brésil.
- Dans un souci d'efficacité, un projet de réorganisation du terminal est en cours d'étude. Le parc devrait être géré en commun par une gestion informatique. Actuellement, chaque société a en charge la gestion de son parc. Cette mise en place devrait permettre une meilleure performance de la chaîne de manutention.
- Une étude de faisabilité sur l'implantation d'une **zone industrielle franche d'exportation** au parc d'activités de Dégrad des Cannes est en cours. L'objectif de l'étude est d'établir un diagnostic sur la capacité des entreprises qui s'y installeraient à apporter leur valeur ajoutée par la transformation de marchandises sur place en vue d'une réexpédition vers d'autres zones de l'environnement régional en contrepartie d'avantages douaniers et fiscaux. La Guyane pourrait jouer le rôle de « tête de pont » vers les marchés sud américains pour les exportateurs et celui de « sas d'entrée » de l'Europe pour les productions régionales.

En complément des projets sur les infrastructures maritimes, le **contrat de projets Etat-Région** pour la période 2007-2013 se décline sur 2 autres projets de désenclavement :

- l'un **fluvial** (aménagement de cales et d'appontements, dispositifs de franchissements des sauts),
- l'autre, **aérien** (mises aux normes des aérodromes et réfection des sites).

Concernant les **échanges par voie terrestre**, la construction programmée d'un pont sur l'Oyapock devrait stimuler les échanges avec le Brésil qui restent actuellement très limités (à environ 5 % des échanges en valeur de la Guyane avec son environnement régional). Les échanges vers les communes de l'intérieur devraient également bénéficier de la poursuite de la réalisation de la route reliant Saint-Laurent du Maroni à Apatou et de la réfection de la piste entre Maripasoula et Papaïchton, permettant ainsi de rompre avec l'isolement des populations de l'ouest guyanais.

## Méthodologie

*Cette étude sur le secteur du transport de marchandises en Guyane a été réalisée à partir de documentation, de réunions et d'entretiens auprès des professionnels : Direction départementale de l'équipement, SOMARIG, TITAN SHIPPING, RHEA SHIPPING, La Capitainerie, Le Conseil Régional, La Chambre de commerce et d'industrie de Guyane.*

*L'analyse financière a été réalisée à partir de documents comptables (bilans et comptes de résultats) sur les exercices 2002 à 2005 d'un échantillon d'entreprises du secteur des transports de marchandise.*