

INSTITUT D'ÉMISSION DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

**LES NOTES
DE L'INSTITUT D'ÉMISSION**

**Le secteur des transports
dans les DCOM**



Décembre 2007

INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER

SIEGE SOCIAL

5, rue Roland Barthes 75598 PARIS Cedex 12

 01.53.44.41.41 - télécopie 01.44.87.99.62

SOMMAIRE

SYNTHESE	3
I. LES TRANSPORTS DANS LES ECONOMIES ULTRAMARINES	4
1. Analyse macro et socio-economique du secteur	4
1.1 Les transports dans les DOM : environ 3,5 % du PIB et des effectifs pour une demande soutenue.....	4
1.2 Une croissance rapide à la Réunion et un ralentissement d'activité aux Antilles.....	6
1.3 Rémunération des salariés et productivité du travail: un secteur dans la moyenne ..	7
1.4 Un recours limité au financement bancaire.....	11
2. Les externalités liées aux impacts inter-sectoriels : le cas des Antilles	12
2.1 Simulation de l'impact d'une hausse des prix de 10 % dans la branche Transports	13
2.2 Simulation de l'impact d'une hausse de la productivité apparente du travail de 10 % dans la branche Transports.....	14
2.3 Simulation de l'impact d'une hausse du volume d'activité de 10 % des autres secteurs sur la branche Transports.....	15
II. TRANSPORTS, AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DESENCLAVEMENT ET CONDITION DE VIE DES POPULATIONS	17
1. Réunion : trois grands projets d'aménagement du territoire	17
1.1 Le Tram-Train	17
1.2 La route du Littoral	19
1.3 La route des Tamarins	20
2. Martinique : le développement du transport collectif urbain et interurbain	21
2.1 L'engorgement du réseau	21
2.2 Etats des lieux du transport collectif : une organisation en marche, une desserte améliorée mais insuffisante	22
2.3 Perspectives : quelques projets d'envergure	24
3. Guadeloupe : la réorganisation du transport interurbain	25
4. Mayotte : l'amélioration des transports intérieurs et extérieurs	26
4.1 Les transports intérieurs : état des lieux des transports en commun	26
4.2 Les transports extérieurs : la question de la continuité territoriale avec la métropole.....	28
5. Saint-Pierre et Miquelon : une continuité territoriale orientée vers le Canada	30
5.1 Les transports maritimes.....	30
5.2 Les transports aériens	31
5.3 Les infrastructures	31
6. Guyane : Deux questions de désenclavement	32
6.1 Désenclavement vis-à-vis des pays voisins : la question de l'intégration régionale	32
6.2 Désenclavement des populations du sud : la desserte des communes de l'intérieur	33
CONCLUSION	39
ANNEXE : BASE DE DONNEES	41

Synthèse

Le poids du secteur des transports est légèrement inférieur dans les DOM comparativement à la métropole : 3,5 % de la valeur ajoutée et 3,5 % de l'emploi contre respectivement 4 % et 4,8 % en métropole. En terme de financement, ce secteur ne représente que 1,9 % de l'endettement total des entreprises domiennes.

Néanmoins, en dépit de ce poids économique et social limité, la part des transports est deux fois plus importante dans la consommation des ménages domiens que dans celle des ménages de métropole.

Par ailleurs, la part des transports ne s'évalue pas seulement au regard de la part dans la valeur ajoutée totale ou dans les financements bancaires, mais également au travers des dépendances inter-sectorielles, c'est-à-dire par la place qu'occupe le secteur dans les consommations intermédiaires des entreprises ultramarines. A ce titre, les simulations effectuées à partir du modèle TABLO de l'INSEE indiquent qu'une hausse de 10 % du prix des transports impacterait négativement le PIB de la Guadeloupe et de la Martinique de 0,3 %. Ce dernier pourrait augmenter de 0,1 % si la productivité dans le secteur des transports observait une croissance de 10 %. A noter par ailleurs que les effets d'une hausse du prix des carburants sont jugés relativement limités sur l'activité dans le secteur des transports.

Enfin, l'analyse montre que s'agissant des Antilles, le secteur serait particulièrement sensible aux variations du volume d'activité dans les services, tandis que l'impact d'une telle variation dans les secteurs primaire et secondaire est plus limité. On notera cependant une certaine sensibilité du secteur des transports en Guadeloupe vis-à-vis du BTP.

Au-delà de ces constats macroéconomiques, la problématique des transports posent de nombreux problèmes, pour certains d'entre eux communs à l'ensemble des DCOM, pour d'autres plus spécifiques à chaque géographie. Sans prétendre les recenser, l'étude traite de certaines questions majeures.

Sont notamment évoqués les trois grands projets d'aménagement du territoire sur l'île de la Réunion (les chantiers du tram-train, de la route du Littoral et de la route des Tamarins), ainsi que la question de l'organisation des transports collectifs, en pleine mutation dans plusieurs DCOM. Cette dernière problématique est étudiée au travers des cas martiniquais, guadeloupéen et mahorais.

Par ailleurs, les collectivités de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon font l'objet d'un point sur la question de la continuité territoriale, ces deux territoires présentant la particularité de ne pas bénéficier de liaison directe avec la métropole.

Enfin, est évoqué le cas spécifique de la Guyane. Ce département est en effet unique dans le paysage ultramarin français compte tenu de ses caractéristiques géographiques. Les questions d'aménagement du territoire y sont différentes, notamment s'agissant du désenclavement des populations du sud du département. Le secteur des transports joue par ailleurs un rôle important en matière d'intégration de la Guyane au sein de la région.

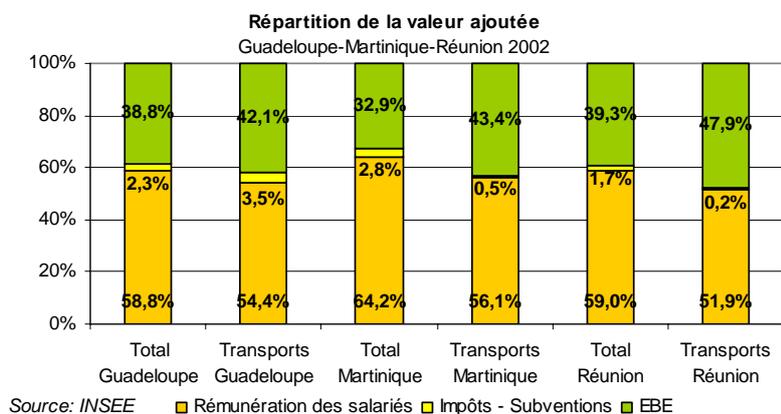
I. Les transports dans les économies ultramarines

1. Analyse macro et socio-économique du secteur

L'analyse qui suit est menée sur les Antilles et la Réunion en évaluant tout d'abord la place qu'occupe le secteur en 2003, puis en analysant l'évolution de l'activité sur l'ensemble de la décennie (1993-2003). La Guyane est écartée, compte tenu de l'importance des activités spatiales dans la valeur ajoutée et la balance commerciale du département¹.

1.1 Les transports dans les DOM : environ 3,5 % du PIB et des effectifs pour une demande soutenue

La valeur ajoutée de la branche transports constitue la richesse créée par les entreprises du secteur. En 2003, elle s'établissait à 230 millions d'euros à la Guadeloupe, 206 millions à la Martinique et 347 millions à la Réunion. Pour ces trois départements, sa part dans le PIB s'élevait respectivement à 3,7 %, 3,4 % et 3,6 %. Cette proportion dans le PIB apparaît faible au regard de la place qu'occupe les transports en métropole : 4 % pour la même année. Comme ordre de grandeur, cette part correspond grossièrement aux Antilles à celle de la branche hôtels-restaurants et au double de celle-ci à la Réunion. Dans les trois départements, la valeur ajoutée de la branche transports est presque deux fois supérieure à celle de l'agriculture et représente un peu plus de la moitié de celle de la construction.



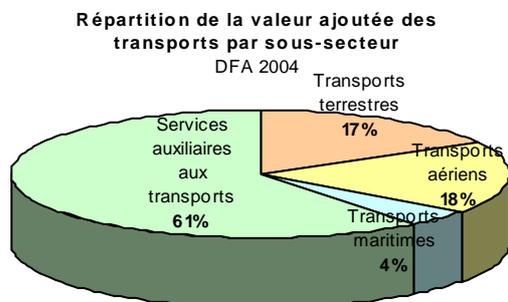
La valeur ajoutée se répartit principalement entre la rémunération des salariés et l'excédent brut d'exploitation, le différentiel étant constitué des impôts et des subventions sur la production. Aux Antilles comme à la Réunion, la part de la valeur ajoutée allouée à la rémunération des salariés est relativement faible, comparativement aux autres secteurs

d'activité. En 2002, l'EBE du secteur des transports s'élève à 100 millions d'euros en Guadeloupe, 94 millions en Martinique et 160 millions à la Réunion.

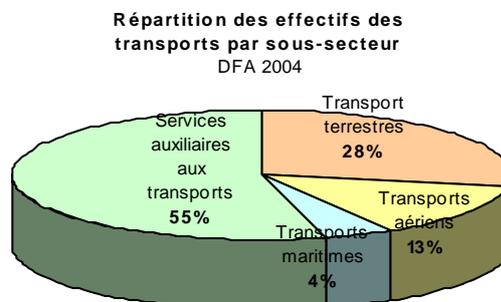
Le poids des transports en termes d'emplois dans les DOM est équivalent à la part de ce secteur dans le PIB. En effet, les transports représenteraient environ 3 à 4 % de l'emploi salarié (3,1 % en Guyane, 3,4 % à la Martinique, 3,6 % à la Réunion et 4,1 % à la Guadeloupe), ce qui, comparativement à la métropole, apparaît modeste. L'emploi salarié dans le secteur des transports constitue en effet 4,8 % du total de l'emploi salarié au niveau national. S'agissant de Saint-Pierre et Miquelon, les derniers chiffres disponibles datent de 1999. Cette année, l'archipel comptait 137 salariés dans le secteur des transports, soit 5,5 % des effectifs.

¹ Les comptes de branches produits par l'INSEE ne permettent pas de différencier le spatial des autres sous-secteurs d'activité.

Par ailleurs, l'Enquête Annuelle d'Entreprise 2004 menée par l'INSEE sur 184 entreprises des transports réparties sur les Antilles et la Guyane permet d'estimer la part dans la valeur ajoutée et dans l'effectif total de chaque sous-secteur¹.



Source: INSEE



Source: INSEE

Les services auxiliaires² aux transports occupent une place prépondérante dans le secteur avec 61 % de la valeur ajoutée et 55 % des effectifs. Les services de manutention et l'organisation des transports internationaux pèsent pour environ un tiers et un quart des effectifs salariés du sous-secteur et pour 30 % de la valeur ajoutée.

Côté demande, les transports représenteraient 5,7 % de la consommation des ménages à la Guadeloupe, 4,9 % à la Martinique et 6,2 % à la Réunion. Ces proportions sont élevées en comparaison de la métropole, où seuls 2,8 % de la consommation des ménages est allouée aux secteurs des transports.

Cet écart entre les DOM et la métropole se retrouve au niveau des consommations intermédiaires des entreprises et des administrations. Tandis que les consommations intermédiaires en métropole sont allouées pour 4,3 % à la branche transports, elles sont constituées pour presque un dixième de dépenses dans les transports dans les DOM (8,3 % à la Guadeloupe, 8,7 % à la Martinique et 10 %³ à la Réunion).

Ainsi, si l'offre dans le secteur des transports apparaît faible dans les DOM par rapport à la métropole, le secteur n'en représente pas moins une part importante de la consommation des ménages et des entreprises.

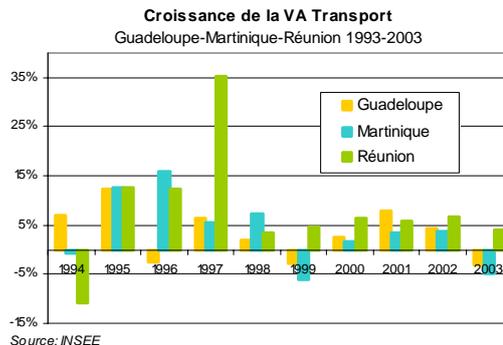
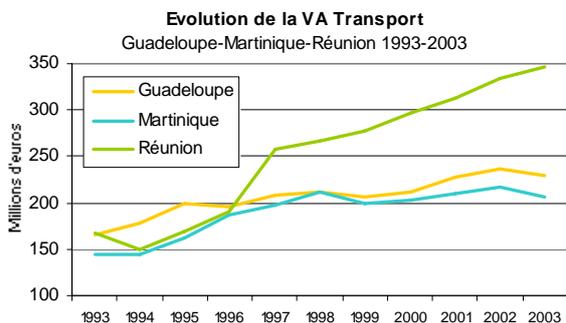
¹ L'Enquête Annuelle Entreprises de l'INSEE concerne uniquement les entreprises de plus de 10 salariés et exclut donc les micro-entreprises de transports.

² Les services auxiliaires aux transports se composent des entreprises de manutention et d'entreposage, de sociétés de gestion d'infrastructures de transports (services portuaires et aéroportuaires notamment), d'agences de voyages et d'entreprises spécialisées dans l'organisation du transport de fret.

³ Réunion : estimation.

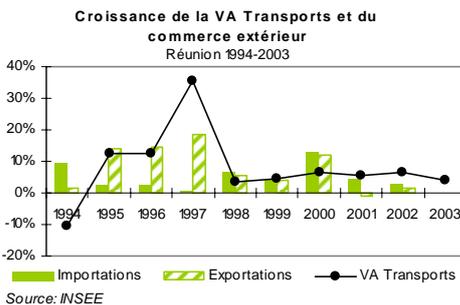
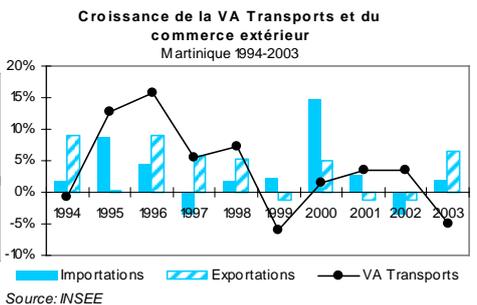
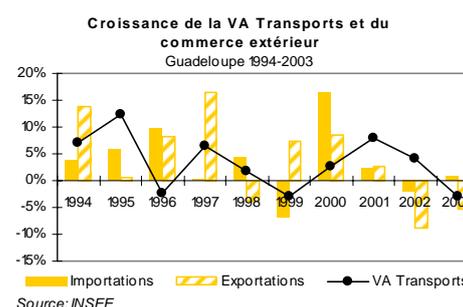
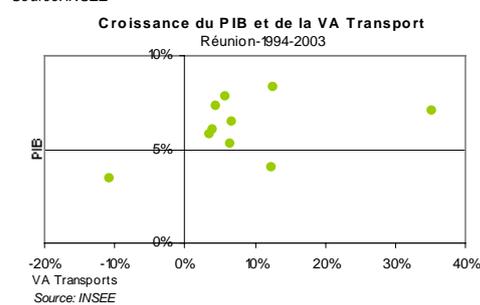
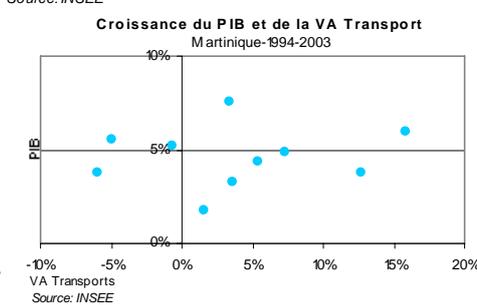
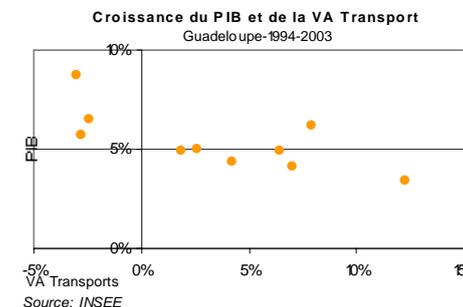
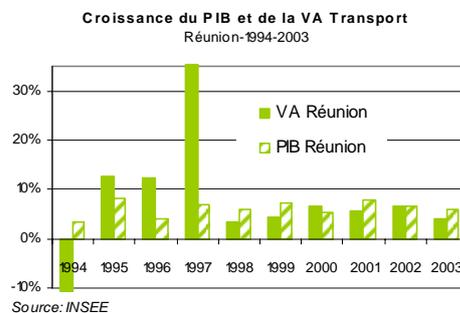
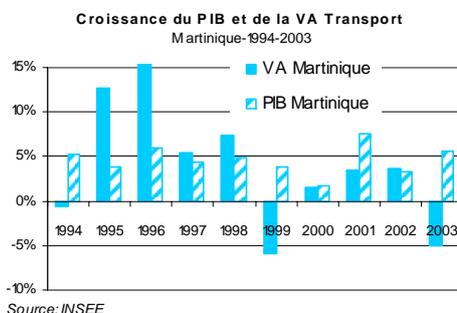
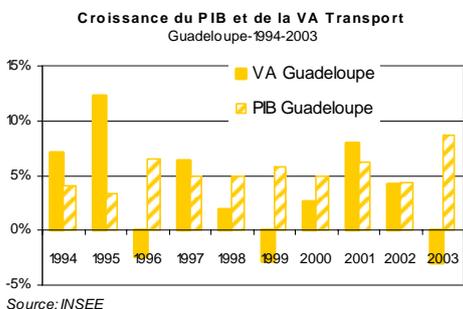
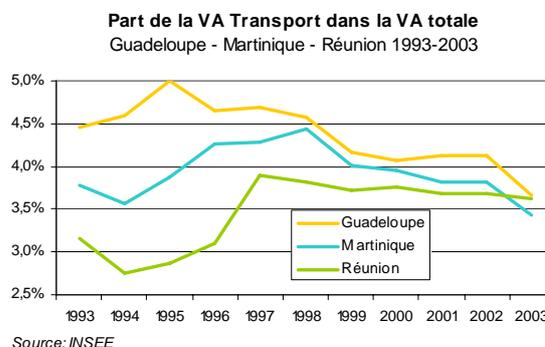
1.2 Une croissance rapide à la Réunion et un ralentissement d'activité aux Antilles

Croissance de la valeur ajoutée



La croissance de la valeur ajoutée a été forte jusqu'en 1997, notamment à la Réunion. Elle s'est ensuite stabilisée à environ 5 % par an, et a été négative aux Antilles en 1999 et 2003. La valeur ajoutée a légèrement fléchi en fin de période aux Antilles.

Entre 1993 et 2003, la part de la valeur ajoutée du secteur des Transport dans la valeur ajoutée totale a peu évolué dans les DOM insulaires, en s'établissant autour de 4 %. A noter cependant une légère tendance à la baisse à la Guadeloupe et à la hausse à la Réunion. A noter que le léger fléchissement de la valeur ajoutée du secteur par rapport au PIB en fin de période peut être le signe d'une certaine fragilité des transports. Ces derniers créent en effet moins de richesses que les autres branches.

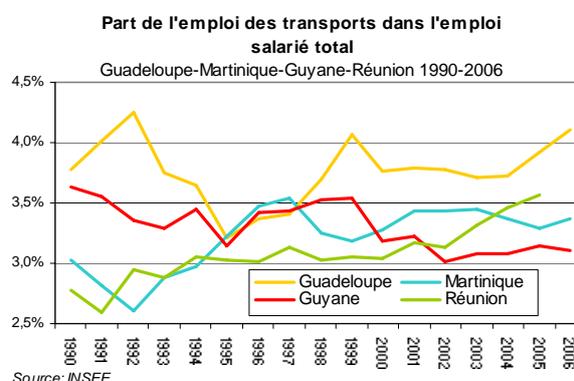
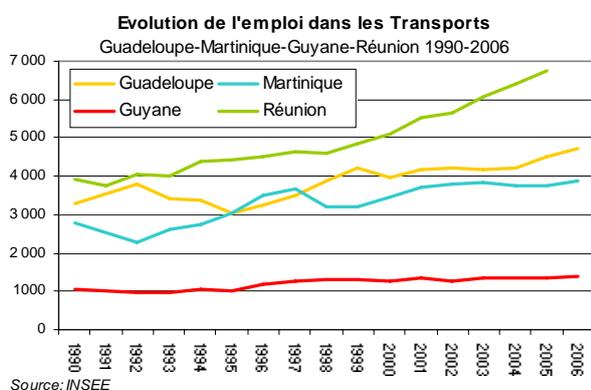


La croissance de la valeur ajoutée du secteur des transports n'est pas corrélée à celle du PIB. S'agissant du commerce extérieur, qui est pourtant de nature à favoriser le développement de l'activité transports, aucune corrélation n'est observée¹, à l'exception d'une éventuelle relation entre la croissance des exportations et de la valeur ajoutée des transports à la Réunion. Dans cette île, la croissance forte des exportations de 1995 à 1997 s'est accompagnée d'un développement du secteur.

Croissance de l'emploi

Dans les quatre DOM, l'emploi a augmenté en valeur absolue depuis 1990 à un rythme croissant. Entre 1990 et 2006, le nombre de salariés dans le secteur des transports a crû de 35,3 % en Guyane, 38,7 % à la Martinique et de 44,2 % à la Guadeloupe. La plus forte progression s'observe toutefois à la Réunion, où le nombre de salariés a augmenté de 2 829 entre 1990 et 2005, soit + 72,2 %.

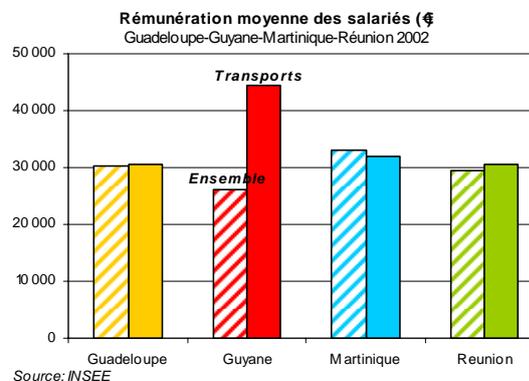
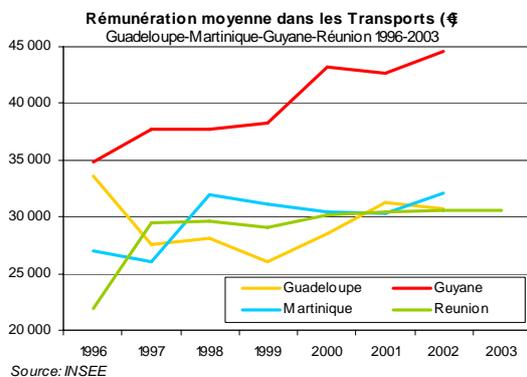
Cependant, ces évolutions reflètent une croissance dans le secteur des transports induite par celle de la population active de ces territoires.



Entre 1990 et 1995, la part des transports dans l'emploi total chute fortement à la Guadeloupe pour repartir sur une tendance à la hausse. S'agissant de la Martinique, l'essentiel de la hausse s'est surtout produite entre 1992 et 1997, après quoi le secteur des transports n'a guère été créateur d'emplois, au regard des autres secteurs de l'économie. En Guyane, la tendance est restée à la baisse entre 1990 et 2006, tandis qu'à la Réunion, l'accroissement de la part des transports dans l'emploi se fera surtout à partir de 2000.

1.3 Rémunération des salariés et productivité du travail: un secteur dans la moyenne

La rémunération des salariés : l'exception guyanaise

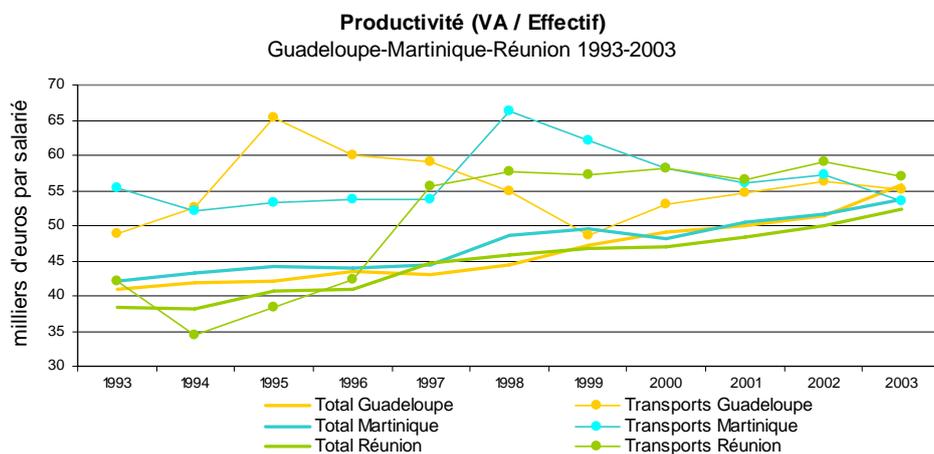


¹ Cette absence de corrélation peut provenir d'une plus grande absorption de la valeur ajoutée des transports par la consommation des ménages et des entreprises, au détriment des exportations.

La rémunération moyenne des salariés du secteur des transports est comparable à la Guadeloupe, à la Martinique et à la Réunion, en s'élevant respectivement en 2002 à 30 671 €, 32 050 € et 30 589 €. Leur évolution depuis 1996 a toutefois été différente : la Guadeloupe affichait un niveau de rémunération plus élevé tandis que la Réunion était marquée par une rémunération moyenne plutôt faible.

La Guyane fait exception avec un niveau de rémunération significativement plus élevé que dans les autres DOM (44 551 €) tandis que la rémunération moyenne dans l'ensemble de l'économie est plus faible. Ceci est une conséquence directe du développement des activités spatiales dans le département (Cf. encadré ci-après). Entre 1996 et 2003, la rémunération moyenne d'un salarié guyanais dans le secteur des transports a augmenté de 28 %. A noter que pour les trois DOM insulaires, les niveaux de rémunération sont les mêmes dans le secteur des transports que dans le reste de l'économie (à 1 000 € près).

Stagnation de la productivité apparente du travail



Entre 1993 et 2003, la productivité dans le secteur des transports était, de manière générale, beaucoup plus élevée que dans les autres secteurs de l'économie. Cependant, durant la décennie, la productivité de tous les secteurs confondus a augmenté de manière régulière tandis qu'elle a eu tendance à stagner dans le secteur des transports. Ainsi, la productivité des transports dans les DOM se trouve en 2003 à un niveau équivalent à celui des autres secteurs d'activité, avoisinant 55 000 € par salarié. La productivité du secteur semble avoir poursuivi son fléchissement en 2004, du moins aux Antilles. Selon l'Enquête Annuelle Entreprises de l'INSEE, les transports se distingueraient par une valeur ajoutée par salarié inférieure à la moyenne.

Le poids économique du spatial dans l'économie guyanaise

Les activités spatiales occupent une place macro et socio-économique prépondérante en Guyane. Cependant, du point de vue de la comptabilité nationale, cette activité n'est jusqu'à présent pas isolée mais apparaît au sein de la branche transports, dans une ligne au contenu disparate : « Affrètement, organisation de transports internationaux, transport spatial », rendant ainsi délicat l'évaluation du poids de cette activité dans l'économie. Celle-ci passe nécessairement par une analyse des statistiques relatives à la branche « Transports », dont les aléas reflètent surtout ceux de l'activité spatiale.

Par ailleurs, il est très difficile de cerner l'impact d'un tel secteur d'activité par rapport à l'ensemble d'une économie régionale, dès lors que le fonctionnement de l'activité spatiale propage des effets diffus importants. Les interactions de l'activité spatiale dans l'économie guyanaise sont de trois types : les effets directs, les effets indirects et les effets induits :

- la mesure des effets directs ne prend en compte que la seule activité des unités participant directement à la production du service de transport spatial,
- les effets indirects permettent de comptabiliser, en plus, l'activité générée par le spatial dans d'autres branches, et ce par le biais des besoins en consommations intermédiaires. En effet, pour produire, le spatial doit transformer des biens et des services venant d'autres secteurs. Cependant, ces effets indirects sont limités, les « fusées » n'étant pas fabriquées sur place mais simplement assemblées,
- enfin, les effets induits caractérisent les dépenses des ménages vivant des activités générées par les effets directs et indirects du spatial. Ce sont les revenus engendrés par le surplus de l'activité.

L'activité spatiale est intuitivement perçue comme un « moteur » ou un « propulseur » de l'économie guyanaise. Mais la statistique n'a isolé cette activité que dans le milieu des années 80.

Le premier rapport date de 1986 (ALLIER, INSEE), il estime l'activité spatiale à environ 21 % du PIB régional. Il met en exergue, en particulier, le changement de contexte des années 80 : si auparavant, l'impact économique était principalement lié aux infrastructures spatiales, c'est-à-dire à la mise en place et au fonctionnement des installations (au cours des premières années du centre spatial guyanais, il a d'abord fallu transformer l'ancien village de pêcheurs de 600 âmes à peine en complexe technologique de pointe), à partir des années 80, le « propulseur » économique de la Guyane devient, non plus la construction d'un Centre Spatial, mais bel et bien, l'activité de transport spatial.

Une première étude d'impact de l'activité spatiale sur l'économie de la Guyane menée par l'INSEE révèle qu'en 1990, les activités spatiales représentaient 28,3 % du PIB régional et 49,8 % de la production totale du département (effets directs, indirects et induits). Les sommes nécessaires pour produire du transport spatial étant particulièrement importantes, il n'est pas étonnant que le poids du spatial dans la production totale soit très élevé.

Selon l'INSEE, en 1994, le spatial ne représentait plus que 25,7 % du PIB régional et 48,5 % de la production locale. Cette année, 23,9 % des emplois étaient liés au spatial (soit 12 000 emplois).

Le spatial est une activité qui nécessite beaucoup d'importations directes, indirectes et induites. Le secteur représente ainsi 59,1 % des importations totales de la Guyane, et contribue, en conséquence à une part importante des droits de douane (20,3 % des droits de douane et de l'octroi de mer). En matière de fiscalité directe liée à l'activité productive, le spatial génère 41 % de la perception totale.

Ces enquêtes ont permis, en outre, de chiffrer l'impact du spatial dans l'économie guyanaise grâce un outil statistique, le multiplicateur. Ce dernier est, par exemple en matière de valeur ajoutée, égal à 1,52 en 1994 (3,14 en 1990). Cela signifie que chaque million d'euros de valeur ajoutée dégagée par l'activité spatiale crée dans l'économie guyanaise 0,52 million d'euros de richesse supplémentaire. En termes d'emplois, en 1994, un emploi dans le spatial génère 4,4 emplois au total dans l'économie (4,5 en 1990).

Les données les plus récentes (Enquêtes Spatial et sous-traitance 2006, INSEE-Guyane) montrent qu'en 2005, le secteur du spatial employait 2 500 personnes dans 85 établissements (fournisseurs, sous-traitants et prestataires de services). Le chiffre d'affaires lié au spatial de ces établissements s'élève à 179,6 millions d'euros, soit 48 % de l'ensemble du chiffre d'affaires dégagé par les entreprises guyanaises.

S'agissant de l'impact dans le secteur des transports, le chiffre d'affaires lié au spatial atteint 4,3 millions d'euros, soit 22,8 %. Les services aux entreprises et l'industrie sont cependant deux secteurs bien plus dépendants du spatial : 71 % et 57 % de leur chiffre d'affaires proviennent directement des commandes pour cette activité.

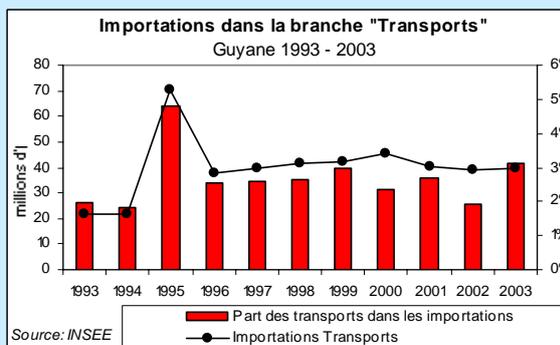
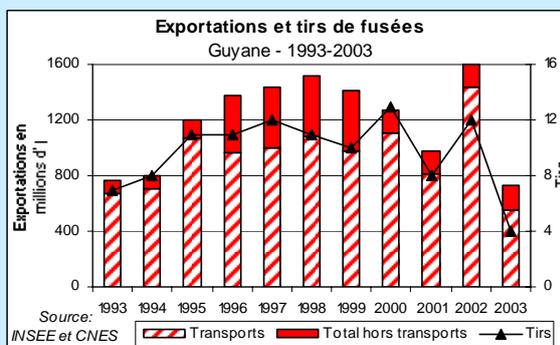
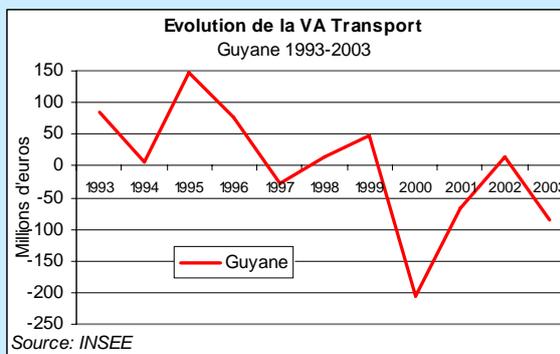
Les sous-traitants sont également très fortement liés au spatial : deux tiers de leur chiffre d'affaires provient directement des commandes du secteur. Le spatial représente ensuite la moitié du chiffre d'affaires des établissements prestataires de services et le quart du chiffre d'affaires pour les établissements fournisseurs.

La répartition du chiffre d'affaires généré est particulièrement concentrée : 82 % sur la commune de Kourou (les établissements liés à l'activité spatiale se sont logiquement installés à proximité du Centre Spatial Guyanais), 12 % pour la ville de Cayenne et 6 % pour le reste de la Guyane.

Enfin, l'analyse des comptes de branches publiés par l'INSEE révèle de fortes irrégularités dans l'évolution de la valeur ajoutée du secteur des transports. Par ailleurs, du point de vue des échanges, les exportations liées à ce secteur représentent 90 % des exportations du département en 2002 et 76 % en 2003. Ceci tient en grande partie au nombre de tirs effectués chaque année du Centre Spatial Guyanais. A noter enfin que les importations nécessaires à l'activité spatiale s'élèvent à 40 millions d'euros en 2003, soit 3,1 % du total des importations.

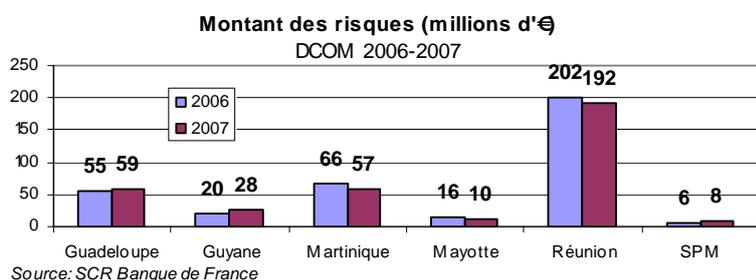
NB : Afin d'harmoniser les différents indicateurs économiques et d'obtenir des statistiques plus conformes à la réalité économique, la Douane a décidé d'adopter de nouvelles règles pour la comptabilisation des opérations liées à l'activité spatiale. Ces règles, conformes aux recommandations internationales, prennent en compte les opérations correspondant à un transfert de propriété entre un résident (français) et un non-résident (étranger) :

- [1] Les fusées utilisées pour la mise en orbite de satellites ne sont pas prises en compte en exportation.
 - [2] Un satellite mis en orbite est pris en compte au titre des exportations si son propriétaire final n'est pas un résident français. Il est alors « exporté » vers le pays où réside son propriétaire final.
 - [3] Sont exclues des statistiques, l'importation et l'exportation de tout satellite provenant d'un pays étranger puis mis en orbite pour le compte d'un propriétaire étranger.
- C'est la nationalité du propriétaire et de l'acheteur qui détermine l'origine ou la destination du satellite. La notion de « résident » est donc utilisée ici alors que la méthodologie générale de comptabilisation des échanges se base sur les mouvements (flux physiques de marchandises) entre pays. »



1.4 Un recours limité au financement bancaire

Le financement bancaire des entreprises du secteur des transports...



Les risques encourus par les établissements de crédits – banques installées en métropoles comprises – pour les entreprises du secteur des transports dans l’outre-mer s’élèvent à 354 millions d’euros en juin 2007, soit 10 millions d’euros de moins qu’une année auparavant. Plus de la moitié de cet endettement provient des entreprises ré-

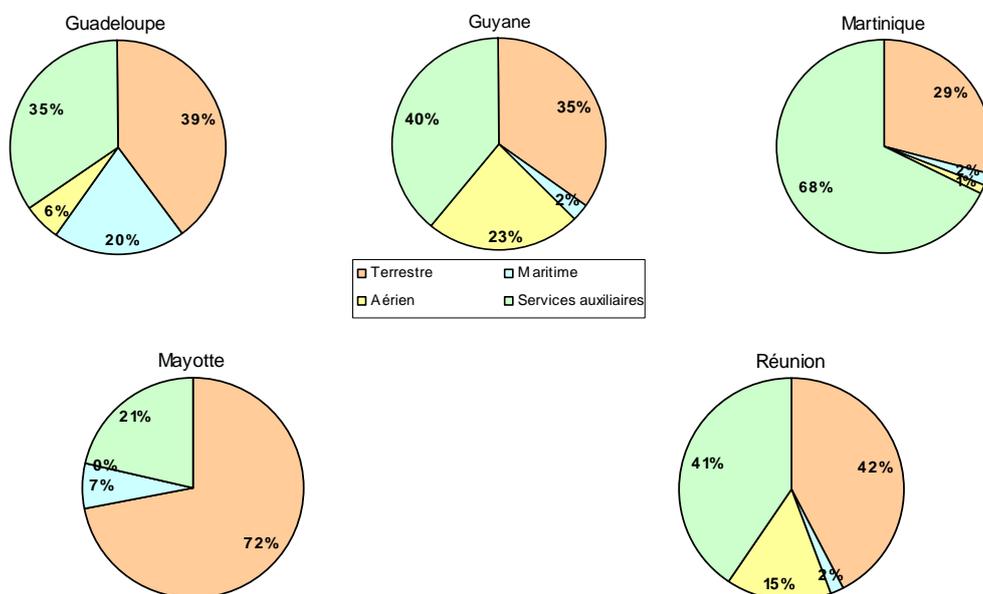
unionnaises (54 %), et environ un tiers provient des Antilles.

Dans l’ensemble de l’outre-mer, le secteur des transports représente 1,9 % de l’endettement total, soit environ moitié moins que le poids du secteur dans le PIB (environ 4 %). Cette sous-représentation s’observe dans les quatre départements : 1,5 % à la Guadeloupe, 1,4 % à la Martinique, 2,1 % en Guyane et 2,1 % à la Réunion. En revanche, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, ces taux sont particulièrement élevés (respectivement 4,8 % et 11,1 %)¹.

... par type d'activité

Il convient de noter que le seuil de déclaration des risques à la Banque de France, qui s’établit à 25 000 € biaise nécessairement les chiffres indiqués ci-après, notamment s’agissant des transports terrestres, pour lesquels de nombreux emprunts plus modestes ne sont pas comptabilisés (crédits accordés aux taxis par exemple).

La répartition des risques selon quatre sous-secteurs est très différente selon les géographies².



Source : SCR Banque de France

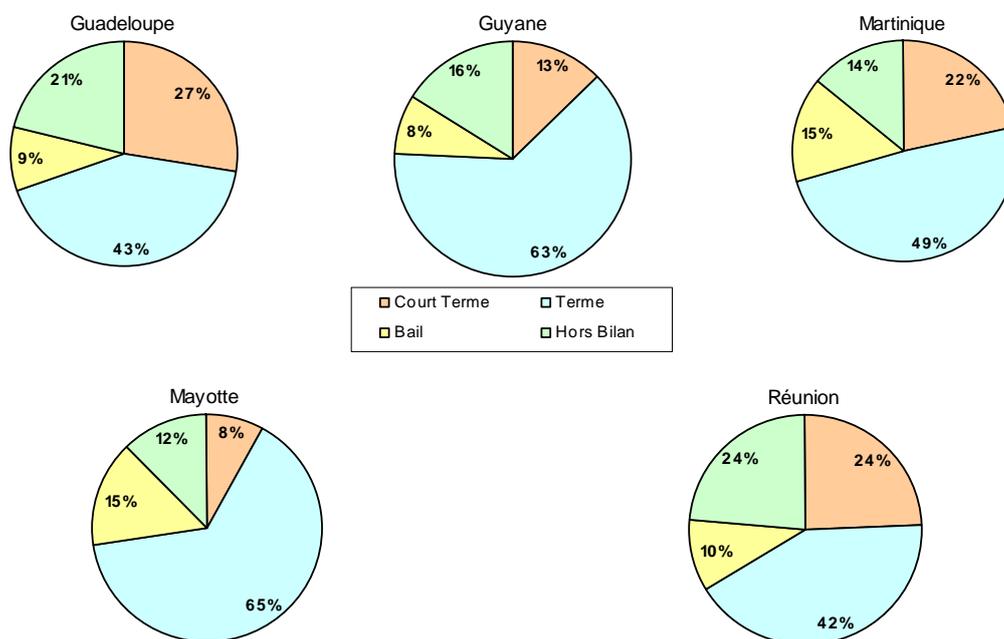
¹ A noter toutefois que les risques dans le secteur des transports peuvent être minorés dans les DCOM du fait de l’externalisation, conséquente à la défiscalisation, de certains investissements au travers de sociétés de portage (SNC, SCI, ...) en métropole.

² Un certain nombre d’entreprises ont une activité outre-mer mais dépendent d’un siège social installé en métropole, et sortent donc de l’analyse.

On notera en particulier la quasi-absence des transports aériens et maritimes à la Martinique, au profit des services auxiliaires. Les entreprises de transport maritime représentent en revanche une part importante des risques à la Guadeloupe. Les entreprises de transport terrestre mahoraises représentent quasiment les trois quarts des risques du secteur pour cette collectivité. Cependant, la répartition de ces risques est en partie déterminée par l'implantation des sièges des entreprises : par exemple, la part importante des risques des transports maritimes à la Guadeloupe s'explique par la présence de sièges de compagnies maritimes dans ce département.

... par type de concours

La répartition des risques par type de concours varie aussi significativement selon les géographies.



Source : SCR Banque de France

On notera une part importante des crédits à moyen et long terme en Guyane et à Mayotte. Dans les DOM insulaires, le crédit de court terme représente en revanche environ un quart des encours de risques.

2. Les externalités liées aux impacts inter-sectoriels : le cas des Antilles

Comme le révèle le poids des transports dans les consommations intermédiaires des entreprises, la plupart des secteurs sont dépendants de l'activité dans la branche transport, tant en termes d'efficacité que de prix. Dans une économie où les prix pratiqués par les professionnels des transports augmenteraient soudainement, les entreprises devraient faire face à de nouveaux coûts et seraient ainsi pénalisées. Elles seraient cependant avantagées par un secteur des transports plus efficient.

Afin d'illustrer ces problématiques, les deux questions suivantes sont étudiées : Quel serait l'impact inter-sectoriel d'une hausse de 10 % des prix pratiqués dans la branche Transports ? Quelles seraient les conséquences d'une hausse de 10 % de la productivité

apparente du travail dans ce secteur sur les prix et la valeur ajoutée dans les transports d'une part, et dans les autres secteurs d'autre part ?

Le modèle TABLO de l'INSEE, dont la dernière année disponible est 2004, permet de mesurer l'impact de ces variations de prix et de productivité à la Guadeloupe et à la Martinique. Il autorise aussi l'appréciation des conséquences d'une hausse de 10 % du prix des carburants sur l'activité dans les transports.

Ce modèle nous permettra ensuite de nous interroger sur la sensibilité de l'activité transports à l'évolution du volume d'activité des autres secteurs de l'économie. En d'autres termes, nous chercherons à identifier les branches ayant un impact fort sur les transports.

2.1 Simulation de l'impact d'une hausse des prix de 10 % dans la branche Transports

Suivant le modèle TABLO, en 2004, une hausse de 10 % du prix de la facturation des transports (aériens, maritimes, terrestres confondus) qui serait due entièrement à un effet de marge, aurait pour effet, toute chose égale par ailleurs, une légère contraction du PIB (-0,3 % en volume).

Elle serait due :

– du côté de l'offre, à un renchérissement des prix de l'ensemble des biens et services, dans la mesure où les entreprises répercutent intégralement sur leur prix de ventes la hausse de leurs coûts,

– du côté de la demande : à la contraction de la demande globale en volume (privée et publique) en raison de la perte de pouvoir d'achat (due au renchérissement des prix intérieurs).

Toute l'activité en serait affectée en volume, ainsi que les importations. La branche transport bénéficierait de l'augmentation de sa marge, même si son activité s'en trouverait réduite en volume (-3,7 %). La valeur ajoutée qu'elle réaliserait augmenterait de 15,2 % en euros courants.

A noter toutefois que ces simulations ne prennent en compte que les effets induits par la demande des ménages. Ainsi, le modèle TABLO ne permet pas d'intégrer la baisse de compétitivité des entreprises due à une hausse de 10 % des prix des transports, et notamment des éventuelles substitutions entre les biens locaux et les biens importés.

Au niveau sectoriel, les branches les plus affectées par cette hausse seraient les plus grosses utilisatrices de transports : la pêche, la production de carburants, d'eau et d'électricité, ainsi que les activités immobilières et les services aux entreprises.

L'impact (négatif) sur l'industrie serait une chute de l'ordre de 2 % de la valeur ajoutée. Les effets sur la construction sont limités dans les deux départements. En revanche, le tourisme subirait une diminution de 2 % de sa valeur ajoutée à la Martinique comme à la Guadeloupe.

En valeur, les importations augmenteraient respectivement de 0,7 % et de 0,6 % à la Martinique et à la Guadeloupe. L'effet en valeur sur les exportations est fort pour la Guadeloupe (+2,7 %) et plus modéré pour la Martinique (+1 %)¹.

Simulation à partir du modèle TABLO de l'impact sur la valeur ajoutée dans chaque grand secteur de l'économie suite à une hausse de 10 % des prix des transports (Martinique – Guadeloupe, 2004)

Variations	Martinique		Guadeloupe	
	Volume	Prix	Volume	Prix
Primaire	-0,1 %	0,2 %	-0,1 %	0,4 %
Industrie	-0,2 %	0,3 %	-0,2 %	0,1 %
BTP	-0,1 %	0,8 %	-0,1 %	0,8 %
Services privés	-0,6 %	1,5 %	-0,6 %	1,6 %
- dont transports	-3,6 %	16,1 %	-3,8 %	17,8 %
Services administratifs	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Source : Calculs IEDOM à partir du modèle TABLO

S'agissant de la branche Transports elle-même, on assisterait à une baisse en volume de 3,6 % et de 3,8 % des valeurs ajoutées martiniquaise et guadeloupéenne.

2.2 Simulation de l'impact d'une hausse de la productivité apparente du travail de 10 % dans la branche Transports

Dans le modèle TABLO, une hausse de la productivité du travail de 10 % dans la branche induit deux effets immédiats (toute chose égale par ailleurs) :

– la baisse de la masse salariale se répercute entièrement sur le prix de production et par suite sur le prix de vente (absence d'effet de marge). Cette baisse des prix est globalement bénéfique à l'économie puisqu'elle se traduit par une hausse du pouvoir d'achat et une baisse des prix des consommations intermédiaires dans les autres branches (qui se répercutent elles-mêmes sur les prix de vente),

– dans la branche transport, la baisse de la masse salariale se traduit in fine par une baisse des emplois et/ou par une baisse des salaires. Dans les deux cas, si les conséquences sociales sont différentes, l'effet macro-économique est le même. En volume, la baisse de la masse salariale dans les transports est estimée à 8 %, et le repli de la masse salariale globale est de 0,2 %.

Le deuxième effet exerce une action récessive sur la demande des ménages, mais moindre que l'effet expansif dû aux effets-prix dans l'économie. Par conséquent, le PIB augmente légèrement en volume (+ 0,1 %) et baisse en termes de prix (- 0,3 %).

En outre, la consommation des ménages s'améliorerait de 0,3 % à la Martinique et de 0,2 % à la Guadeloupe. S'agissant du commerce extérieur, on assisterait à une baisse de 0,3 % en valeur des importations dans les deux départements, et de 0,4 % des exportations à la Martinique. L'impact sur les exportations guadeloupéennes serait plus important (- 1 %). Il serait ici encore uniquement imputable à l'effet-prix.

¹ Effet uniquement dû à un effet prix supposant une demande extérieure inélastique aux prix.

S'agissant de l'impact sur les branches, on constate qu'un plus grand nombre de secteurs d'activité seraient touchés à la Martinique. De manière générale, et pour les deux départements, c'est la production de carburant qui bénéficierait le plus de cette amélioration de la productivité. Cependant, l'effet serait relativement important dans les secteurs de la pêche, de l'eau et l'électricité, du commerce et des activités immobilières à la Martinique, tandis qu'à la Guadeloupe, l'impact sur ces secteurs reste limité.

Simulation à partir du modèle TABLO de l'impact sur la valeur ajoutée dans chaque grand secteur de l'économie suite à une hausse de 10 % de la productivité du travail dans les transports
(Martinique – Guadeloupe, 2004)

Variations	Martinique		Guadeloupe	
	Volume	Prix	Volume	Prix
Primaire	0,0 %	-0,1 %	0,0 %	-0,1 %
Industrie	0,1 %	-0,1 %	0,0 %	0,0 %
BTP	0,0 %	-0,3 %	0,0 %	-0,3 %
Services privés	0,3 %	-0,7 %	0,2 %	-0,6 %
- dont transports	1,8 %	-7,1 %	1,6 %	-6,6 %
Services administratifs	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Source : Calculs IEDOM à partir du modèle TABLO

Une telle hausse de la productivité du travail permettrait toutefois de générer 1,8 % et 1,6 % de valeur ajoutée en plus dans la branche Transports à la Martinique et à la Guadeloupe. Ici, l'impact est plus prononcé à la Martinique que dans son île sœur.

2.3 Simulation de l'impact d'une hausse du volume d'activité de 10 % des autres secteurs sur la branche Transports

L'objectif ici est d'évaluer la sensibilité de la branche Transports aux Antilles aux aléas de l'activité des autres secteurs. L'hypothèse testée est une augmentation de 10 % de la valeur ajoutée en volume.

Simulation à partir du modèle TABLO de l'impact sur la branche transports d'une variation de 10 % du volume d'activité des autres branches
(Martinique – Guadeloupe, 2004)

Variations en volume	Transports Martinique		Transports Guadeloupe	
	Valeur ajoutée	Importations	Valeur ajoutée	Importations
Primaire	1,3 %	1,3 %	1,0 %	1,1 %
Industrie	1,4 %	1,4 %	1,1 %	1,2 %
- dont énergie	0,6 %	0,6 %	0,4 %	0,4 %
BTP	1,8 %	1,8 %	2,4 %	2,6 %
Services privés (hors transports)	3,4 %	3,4 %	2,9 %	3,2 %

Source : Calculs IEDOM à partir du modèle TABLO

Hormis la construction, le secteur des transports à la Guadeloupe semble plus sensible aux aléas de l'activité des autres secteurs qu'à la Martinique. Selon le modèle TABLO, une variation de la valeur ajoutée des services aurait un impact relativement fort sur les transports, tandis que les variations dues à des chocs sur les secteurs primaire et secondaire sont plus limitées. A noter toutefois une certaine sensibilité des transports guadeloupéens aux aléas du secteur des BTP.

Dans quelle mesure l'activité dans le secteur des transports est-elle influencée par le prix des carburants ?

Le modèle TABLO de l'INSEE permet de simuler toute chose égale par ailleurs¹ une hausse du prix à la pompe de 10 % et d'observer l'impact sur le secteur des transports aux Antilles. Une telle hypothèse permet ainsi d'apprécier les variations d'activité du secteur face aux aléas du prix du carburant².

A la Guadeloupe comme à la Martinique, l'activité pâtit de cette variation du prix à la pompe, mais semble toutefois relativement bien absorber le choc. En effet, intuitivement, une hausse du prix des carburants laisse présager une forte baisse de la valeur ajoutée du secteur. Cependant, **en volume**, cette dernière diminue de 0,9 % à la Guadeloupe et de 0,8 % à la Martinique, ce qui semble traduire un impact plutôt limité.

Le **prix** de la valeur ajoutée augmente 0,7 % à la Guadeloupe et de 0,5 % à la Martinique. A noter que cet effet est sous-estimé car il ne prend pas en compte l'effet de la hausse des prix des carburants sur les salaires³.

Côté importations dans le secteur des transports, on assiste à un repli de 1 % (en volume) à la Guadeloupe et de 0,8 % à la Martinique. Dans ces deux départements, le prix de ces importations augmente respectivement de 1,5 % et de 1,2 %.

A la Guadeloupe comme à la Martinique, l'impact d'une hausse de 10 % du prix des carburants paraît donc relativement limité. Le secteur des transports martiniquais semble particulièrement bien absorber le choc⁴.

¹ Les éventuels changements de comportements des consommateurs dus à une hausse des prix des carburants (plus faible utilisation des véhicules, augmentation des achats de véhicules diesel, etc.) ne sont pas pris en compte.

² La simulation consiste à faire augmenter de 10 % toutes les composantes de l'offre de carburants : prix à l'import, marges de commerce, taxes.

³ Dans TABLO, les salaires ne sont pas indexés aux prix.

⁴ A noter toutefois que les coefficients budgétaires des ménages et des administrations n'ont pas été modifiés dans la simulation. Cependant, il est probable qu'une hausse de 10% du prix à la pompe entraîne une diminution en volume de la consommation de carburants. Cet effet n'est pas pris en compte ici.

II. Transports, aménagement du territoire, désenclavement et condition de vie des populations

Plusieurs handicaps en matière de transports constituent aujourd'hui des préoccupations majeures dans l'outre-mer français. Ainsi, les réseaux routiers de la plupart des DCOM se caractérisent par de graves problèmes d'engorgement. Par ailleurs, ils se révèlent parfois insuffisants pour couvrir l'ensemble du territoire, enclavant ainsi les populations. Dans plusieurs départements, d'importants projets d'aménagement du territoire ont été engagés afin de pallier ces contraintes.

La question des transports en commun revêt une importance de taille dans les DCOM compte tenu de la faible proportion de ménages possédant un véhicule : 80,1 % en métropole contre 69,8 % à la Martinique, 64,4 % à la Guadeloupe, 69,2 % à la Réunion et seulement 55,3 % en Guyane¹. Cependant, les réseaux de bus sont parfois inexistantes et les systèmes de taxis collectifs ne suffisent pas à répondre aux besoins de la population.

En outre, les habitants des DCOM font face à l'éloignement de la métropole. Malgré les aides à la continuité territoriale, les tarifs des compagnies aériennes restent élevés et les déplacements entre les DCOM et Paris sont souvent inaccessibles pour une partie de la population. Par ailleurs, Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon ne sont toujours pas reliées directement à la métropole.

Cette partie de l'étude n'a pas pour ambition de dresser une liste exhaustive des travaux en cours pour l'aménagement du territoire des DCOM et leur désenclavement vis-à-vis de la métropole, mais de mettre en lumière certains faits saillants propres à chaque géographie.

1. Réunion : trois grands projets d'aménagement du territoire

L'île de la Réunion est pour l'heure confrontée à d'importants problèmes de circulation. Au-delà des désagréments personnels des habitants, cette situation perturbe durablement l'environnement et pénalise les entreprises de l'île.

Outre la déviation de plusieurs communes (contournement de Saint-Denis par le sud, déviations de Grand-Bois à Saint-Pierre et de Saint-Joseph), trois grands projets devraient permettre l'amélioration de la circulation sur l'île : le projet Tram-Train, la route du littoral et la route des Tamarins.

1.1 Le Tram-Train

A la Réunion, les transports collectifs ne sont que rarement utilisés (6,5 % des déplacements, 11 % à Saint-Denis), en raison d'une offre limitée. Dès lors, les axes routiers aux abords des communes sont rapidement engorgés.

Pour éviter la paralysie totale des principaux axes routiers qui apparaît inéluctable compte tenu de la démographie réunionnaise² et de l'accroissement constant du parc automobile (+ 36,6 % en 5 ans), le Conseil régional souhaite développer une offre de transport public efficace, notamment avec le projet d'un réseau de tram-train.

¹ Source : INSEE 2005.

² La population atteindra le million d'habitants en 2020.

Né en Allemagne, le tram-train est un véhicule ferroviaire, mi-tramway, mi-train, c'est-à-dire qu'il circule comme un tramway en centre ville mais qu'il traverse plus rapidement les régions les moins habitées (concept de train régional). Le tram-train répond ainsi parfaitement aux caractéristiques de l'île de La Réunion où la distance entre deux villes n'est pas suffisamment importante pour un train mais trop longue pour le tram. De même, le tram-train correspond bien aux habitudes de déplacements des Réunionnais puisque le flux de trafic le plus important est réalisé à l'intérieur d'une même ville ou entre deux villes proches. Le tram-train a ainsi été choisi du fait de ses capacités de temps de parcours et de ses avantages en termes d'image et d'insertion urbaine.

Un premier projet a été défini en mai 2005 par le Conseil régional : le tram-train de La Réunion s'étendra sur 40 kilomètres environ, de La Mare (à Sainte-Marie) à Saint-Paul (pour la première phase de réalisation) avec, à plus long terme, une extension jusqu'à l'Est (Saint-Benoît) et le Sud de l'île (Saint-Joseph). Au départ du territoire communal de Sainte-Marie, le tram-train desservira d'abord l'aéroport de Gillot, véritable porte d'entrée de l'île ; puis l'Université de la Réunion, les étudiants étant traditionnellement une clientèle captive pour ce type de transport. Le tram-train traversera ensuite le centre-ville de Saint-Denis où le potentiel d'usagers est très important, en raison d'une part de la masse d'activités et de services présents et, d'autre part, de la densité du trafic routier. Il continuera ensuite vers le quartier de La Montagne puis la commune de La Possession avant d'effectuer une petite déviation dans le centre-ville du Port. Il atteindra son autre terminus en traversant Cambaie. Une extension de la ligne vers le sud pourrait suivre.

Les fréquences de passage pourraient s'élever à une rame toutes les 5 minutes aux heures de pointe (toutes les 15 à 20 minutes en dehors des heures de pointe), le tout 7 jours sur 7, de 5 heures à minuit. Les capacités de transport du tram-train sont bien plus avantageuses que celles d'un bus qui ne peut accueillir qu'environ 50 passagers en interurbain et 70 en urbain. Une rame de tram-train pourra accueillir jusqu'à 250 personnes. En une heure, un tram-train transportera entre 1 500 et 5 000 personnes.

Plus proche d'un train que d'un tramway, le véhicule sera composé d'une seule rame longue de près de 40 mètres (2,65 mètres de largeur) d'environ 50 tonnes à vide. Il roulera à 40 km/h en moyenne mais sa vitesse de pointe approchera les 100 km/h.

Les principales caractéristiques du tram-train

	Saint Paul - La Mare
Longueur de la ligne et nombre de stations	40 km de Saint-Paul à La Mare, environ 25 stations
Environnement humain à moins de 500 m des stations	100 000 personnes en 2012
Clientèle dans le tram-train par jour ouvré scolaire moyen	Environ 45 000 en 2012, à la mise en service Un accroissement prévisionnel d'environ 3 à 4 % par an en moyenne
Nombre de voyageurs transportés par an	13 millions de voyages par an en 2012
Nombre de km / voyageur réalisé par an	126 millions de km / voyageur par an
Services	Fréquence : de 5 à 10 mn en heure de pointe Amplitude : 5 h 30 - 24 h 00
Coûts d'investissement prévisionnel	1 200 M€
Dépenses d'exploitation	13 M€ par an
Date de mise en service	fin 2012 - 2013
Localisation du CdME (1) envisagée	Ville du Port
Nombre de rames nécessaires à l'exploitation	Environ 25

(1) Centre de Maintenance et d'Exploitation
Source : Conseil régional de La Réunion.

L'Assemblée plénière de la Région s'est prononcée le 23 août 2006 pour le recours au partenariat public / privé (PPP)¹, afin de financer la 1^{re} phase du projet dont le coût est estimé à 1 200 M€ Les travaux devraient durer quatre ans, ils débiteront dès 2008. Le suivi du projet a été confié à une société d'économie mixte, SR21, mandataire du Maître d'Ouvrage, le Conseil Régional de la Réunion. L'État apportera une contribution financière de 435 millions d'euros, sous forme de subventions au projet et de mesures de défiscalisation.

Le tram-train constituera le premier moyen de transport ferroviaire régulier de tout l'outre-mer, et devrait permettre le développement de certaines zones telles que la Montagne.

1.2 La route du Littoral

La Route Nationale 1, dite route du littoral, est un axe majeur de communication à La Réunion. En effet, celle-ci permet de relier les deux principales agglomérations de l'île : l'agglomération Nord (Saint-Denis, premier bassin d'emploi) et l'agglomération Ouest (La Possession, Le Port et Saint-Paul). Elle dispose également d'un intérêt stratégique en matière de transports puisqu'elle permet la liaison entre les structures portuaires et l'aéroport Roland Garros de Saint-Marie. Empruntée par environ 55 000 véhicules par jour, soit plus de 80 000 personnes, cette route permet le transit de près de 60 % du fret de l'île.

Cependant, la route du Littoral possède la particularité d'avoir été construite au pied d'une falaise dont la hauteur varie de 150 à plus de 200 mètres, engendrant ainsi d'importants problèmes de sécurité en raison des chutes de pierres fréquentes. Afin de réduire ce risque, plusieurs mesures de sécurisation ont été prises, notamment la création de fosses et de murs en pied de falaise, la pose de 450 000 mètres carrés de filets, mais surtout la fermeture des deux voies côté falaise, en cas de fortes pluies². Malgré ces précautions, depuis 1976, 35 accidents corporels dus aux chutes de pierres ont été recensés, blessant 57 personnes et provoquant la mort de 16 personnes. Depuis 1998, une patrouille de la Direction Départementale de l'Équipement surveille cette route 24 h sur 24, ce qui a permis de dénombrier en moyenne 120 chutes de pierres par an³. Un accident majeur (tels ceux de 1980 ou de 2006) dû à un énorme éboulis ou au glissement d'une plaque rocheuse ne peut être exclu. A l'heure actuelle, des travaux de sécurisation de l'actuelle route du Littoral sont en cours, pour un montant de 83M€

Par ailleurs, la croissance du trafic (environ 3 % par an) provoque de réelles difficultés de circulation aux abords de Saint-Denis. Afin de pallier ces désagréments, un système original de basculement de la circulation dit « 2 + 1 » a été mis en place. Il consiste à réserver sur la chaussée côté mer le matin 2 voies vers Saint-Denis, 1 vers La Possession et le soir l'inverse pour tenir compte des flux de circulation.

A l'évidence, l'actuelle route du littoral doit être profondément réaménagée. Sans réel itinéraire alternatif, les ingénieurs doivent trouver des solutions originales pour contrer les risques naturels et permettre un trafic supplémentaire.

¹ Créé par l'Ordonnance du 17 juin 2004, le PPP est un dispositif permettant à une collectivité territoriale de confier à une entreprise privée la construction, la gestion et surtout le financement d'un équipement public. En contrepartie, elle perçoit un remboursement sous forme de loyer (étalé sur une longue période).

² Le basculement de la circulation s'effectue sur les deux voies coté mer.

³ Environ 180 tonnes se décrochent chaque année.

A l'issue de la concertation menée par le préfet de région, la solution « B1 » a été retenue. Ce projet consiste à réaliser une nouvelle route principalement sur des digues et des viaducs en mer complétée par un tunnel. En s'éloignant de la falaise, cette route deux fois deux voies limitera les risques géologiques. En effet, son positionnement à une distance suffisante de la falaise et à une hauteur adéquate la mettra à l'abri à la fois d'un risque d'effondrement majeur, de la houle cyclonique et de l'élévation du niveau de la mer. La future route ne devrait en revanche pas permettre d'augmenter le trafic. Le coût de la réalisation de cette nouvelle route du Littoral est estimé à 930 millions d'euros.

Les premiers travaux débuteront dès 2009, et pourront se dérouler sans fermeture de l'actuelle route du littoral. Le premier tronçon devrait être ouvert dans le courant 2012, mais le tracé total ne sera pas inauguré avant 2016. L'Etat assurera, jusqu'au 1^{er} janvier 2008, la maîtrise d'ouvrage des études et la préparation des procédures de la nouvelle route du littoral. Mais dès le 1^{er} janvier 2008, l'ensemble des routes nationales sur le territoire de la Réunion étant transféré à la région, c'est cette collectivité qui assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux.

Les principales caractéristiques de la Nouvelle Route du Littoral :

Longueur	11,3 km
Pente maximum	2 %
Profil en travers	2 x 2 voies
Ouvrages principaux :	
- Tunnel	3,5 km
- Digue	6,1 km
- Viaducs	1,7 km
Déblais tunnel	870 000 m ³
Volume de la digue	5,6 millions de m ³
Points d'échange	Entrée de Saint-Denis Grande Chaloupe La Possession
Coût prévisionnel	930 millions d'euros TTC

1.3 La route des Tamarins

La Route des Tamarins fait partie de la politique des grands travaux d'aménagement de La Réunion. Ce nouvel axe de communication qui reliera, sur 33,7 kilomètres, Saint-Paul à l'Etang Salé, a été conçu pour faciliter les déplacements entre le nord et le sud du territoire, en ouvrant, à l'ouest, une liaison continue entre Saint-Denis et Saint-Pierre de type autoroutier.

Jusqu'à présent, la RN1 qui longe le littoral entre ces villes est fortement saturée, notamment aux heures de pointe, aussi bien à l'entrée de Saint-Paul que sur sa voie unique jusqu'à l'Etang-Salé. Le flot de véhicules (50 000 véhicules par jour) n'est plus adapté à la capacité de la route.

La réalisation de la route des Tamarins devrait donc permettre une fluidification de la circulation, en allégeant la pression exercée sur le littoral (jusqu'à 69 000 véhicules par jour sont attendus en 2015). Ainsi, l'actuelle route pourrait retrouver une nouvelle fonction plus touristique de «route des plages», et pourrait accueillir des pistes cyclables notamment.

En conséquence, la route des Tamarins est un outil de rééquilibrage du territoire réunionnais, puisqu'elle favorisera le développement économique des Hauts. Mieux desservie, cette région devrait voir ses échanges facilités. Cette route des Tamarins est peut-être la première pierre à la réalisation à terme d'une grande route circulaire de moyenne altitude, servant au développement des zones à mi-hauteur.

Côté technique, la route des Tamarins est un très important chantier : il est par exemple nécessaire de construire 120 ouvrages d'art pour franchir les ravines. A Saint-Paul, la Route commence par un ouvrage d'ordre exceptionnel : un viaduc de 756 mètres de long et 27 mètres de large en forme de S, qui s'élève du niveau de la mer à 213 mètres d'altitude. Ce viaduc est prolongé par un tunnel de 150 mètres.

Les travaux entamés en 2003 sont réalisés en une seule phase et devraient être terminés début 2009 au plus tard. Le coût total de l'infrastructure s'élève à 970 millions d'euros. La Région contribue à hauteur de 895 millions et l'Union Européenne à hauteur de 75 millions¹.

2. Martinique : le développement du transport collectif urbain et interurbain²

La Martinique est, à la fois, le département d'outre-mer le plus étroit (1 128 km²) et celui où la proportion de ménages possédant au moins une voiture est la plus forte. Ainsi, l'exiguïté du territoire et la croissance du parc automobile ont entraîné une saturation du réseau routier. Ce phénomène est accentué par la périurbanisation amorcée depuis une vingtaine d'années et l'existence de pôles d'emplois localisés. La difficulté des déplacements intérieurs est identifiée comme un frein à l'activité économique de l'île, en sus des nombreuses nuisances environnementales qu'engendre la congestion routière.

Aussi, l'organisation du transport collectif, urbain et interurbain, constitue-t-elle un véritable enjeu de développement pour la Martinique. Si les premières réponses des pouvoirs publics sont prioritairement apportées aux zones les plus attractives en termes économiques, les collectivités locales, l'Etat et l'Europe poursuivent leurs efforts afin d'organiser un réseau de transport collectif efficace sur l'ensemble du territoire. A ce titre, les prochaines années seront notamment marquées par l'avènement d'un tramway sur pneus dans l'agglomération-centre et le développement du transport interurbain maritime. Les différents chantiers en cours devraient conduire à une amélioration significative du transport intérieur de personnes d'ici dix à quinze ans.

2.1 L'engorgement du réseau

A la Martinique, le parc automobile est estimé à près de 200 000 véhicules. Il n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années de sorte que, d'après la dernière enquête annuelle de recensement de l'Insee, 69,8 % des ménages martiniquais possèdent une voiture en 2005, contre 64 % en 1999.

¹ Ce montant tient compte à la fois des études nécessaires (81 millions), de l'acquisition des terrains (39 millions) et bien sûr des travaux (850 millions).

² Paragraphe issu de la Note Expresse « Le développement du transport urbain et interurbain en Martinique » (www.iedom.fr).

L'agglomération-centre (Fort-de-France, Schœlcher, Saint-Joseph et Lamentin) concentre les deux tiers de la population, les trois quarts des emplois et s'étend sur moins du tiers du territoire. Cette zone qui, de plus, abrite le port et l'aéroport, six des huit hypermarchés de l'île et, d'ici cinq ans, le centre d'affaires de la Pointe Simon, se place ainsi au cœur des activités économiques de l'île. Ainsi, plus de 100 000 véhicules convergent chaque jour vers l'agglomération foyale.

Compte tenu de l'accroissement continu du parc automobile, le réseau routier martiniquais, qui compte 2 000 km de voies¹ (soit 506 km de voiries pour 100 000 habitants), arrive progressivement à saturation. D'après le Service des Routes et des Transports de la Région, la congestion du trafic routier est observée sur plusieurs axes, notamment sur l'A1 et la RN5. De même, la rocade de Fort-de-France est un véritable point d'engorgement entre la zone de Dillon et la commune de Schœlcher, le trafic étant estimé à plus de 90 000 véhicules par jour. Le Nord de l'île connaît également quelques points d'engorgement.

Les collectivités locales tentent de fluidifier le trafic par l'augmentation des voies de circulation ou, pour certains axes, par la création de créneaux de dépassement, permettant ainsi d'augmenter la capacité d'écoulement du flux de véhicules. Cependant, malgré les améliorations constatées, ces aménagements ne peuvent faire face à l'augmentation continue du trafic.

2.2 Etats des lieux du transport collectif : une organisation en marche, une desserte améliorée mais insuffisante

Une organisation à la mesure de l'attractivité des communes de l'île

Plusieurs acteurs interviennent afin développer le transport collectif de personnes dans le **Centre de l'île**, tels la Communauté d'agglomération du centre de la Martinique (Cacem) et le Conseil Général, respectivement autorités organisatrices du transport urbain et interurbain. L'agglomération-centre, forte de 175 000 habitants, est ainsi la zone la mieux organisée en matière de transport collectif. Elle dispose désormais d'un véritable réseau de bus et d'infrastructures modernes.

Les transports interurbains sont en phase de développement dans le **Sud de l'île**. Depuis quelques années, cette zone enregistre une croissance démographique et une activité économique importante, tirée par le tourisme balnéaire. La Communauté d'agglomération de l'espace sud de la Martinique (CAESM), qui regroupe 12 communes et près de 105 000 habitants, possède, depuis le 1^{er} janvier 2006, la compétence d'organiser les transports urbains sur le territoire communautaire. La zone est actuellement desservie par un réseau de 32 lignes de transports interurbains géré par le Conseil Général, dont 18 possèdent un point d'arrivée au sein de l'agglomération-centre.

Le **Nord de l'île** apparaît, quant à lui, relativement enclavé, notamment sur le littoral caraïbe. L'organisation du transport dans cette région, qui concentre 18 communes et plus de

¹ Le réseau national, qui relève de la compétence du Conseil Régional depuis le 1^{er} janvier 2003, compte 340 km de routes ; le réseau départemental s'étend, quant à lui, sur 632 km comprenant 12,6 km de voie rapide urbaine sur la RD41 (la « rocade ») permettant de contourner Fort-de-France.

108 000 habitants, est difficile compte tenu du faible nombre de voies intérieures. En conséquence, le trafic routier est particulièrement dense sur la RN1 à proximité de l'agglomération-centre (Robert, Trinité) tandis que les déplacements à l'intérieur même du territoire de la Communauté des communes du Nord de la Martinique (CCNM) sont peu nombreux. La CCNM ne dispose pas encore de la compétence d'organisation du transport. Au total, 41 lignes interurbaines parcourent son territoire, dont 29 avec un point d'arrivée dans l'agglomération-centre.

Un réseau de bus urbain et interurbain fonctionnel dans le centre-agglomération

La Cacem est l'autorité organisatrice du transport urbain dans le centre-agglomération. Les projets d'amélioration du déplacement des personnes au sein du territoire communautaire sont consignés dans un document de planification appelé Plan de déplacement urbain (PDU) approuvé en décembre 2003. Initialement, la Cacem identifiait plusieurs déséquilibres dans l'organisation du transport : un nombre limité de points de convergence des lignes, une mauvaise coordination entre le transport collectif urbain et le transport collectif interurbain, une offre peu lisible, un empilement de lignes, une inégalité des secteurs desservis... Pour pallier ces faiblesses, la Cacem a, dès janvier 2004, mis en œuvre le PDU. Cet outil comporte notamment une phase d'unification et de hiérarchisation de la desserte en transports en commun à l'intérieur de l'agglomération. Aussi, dès 2005, la Compagnie Foyalaise de Transport Urbain (CFTU) a-t-elle été retenue par la Cacem en tant que délégataire de service public en matière de transport. Cette société d'économie mixte exploite le réseau sous le nom commercial « Mozaik » depuis le 1^{er} janvier 2006 pour une période de dix ans. L'agglomération est desservie par 47 lignes numérotées, avec des horaires affichés, dont une trentaine intra-urbaines.

Le transport interurbain terrestre hors centre-agglomération : taxis collectifs et autocars

En excluant les lignes de l'agglomération-centre, la Martinique est parcourue par 73 lignes interurbaines. Parmi ces lignes, 47 sont effectuées par environ 500 taxis collectifs¹ et 26 par une centaine d'autocars. La capacité du réseau routier interurbain (hors lignes gérées par la Cacem) est ainsi estimée à 5 700 places. Le réseau de taxis collectifs souffre depuis plusieurs années d'un manque d'organisation : fonctionnement selon le mode du « départ à plein », absence d'horaires, fréquence de passage aléatoire, durée d'attente très variable... De plus, la répartition des lignes ne coïncide pas toujours avec la structure géographique de l'urbanisation et de l'emploi.

Le transport interurbain maritime

Le transport collectif maritime, qui pourrait constituer une alternative à la voie terrestre, reste marginal dans l'île, en raison notamment de l'absence d'une autorité organisatrice pour ce type de transport. Ainsi, l'unique liaison interurbaine maritime notable en Martinique est celle reliant Trois-Ilets à Fort-de-France. Elle permet le transport quotidien de près de 3 000 passagers. Toutefois, en juillet 2007, la collectivité départementale a mené une démarche d'expérimentation de la liaison maritime Saint-Pierre – Fort-de-France.

¹ Les taxis collectifs, appelés « taxicos », sont des véhicules de moins de 10 places exploités le plus souvent par des entrepreneurs individuels.

La construction d'infrastructures dédiées au transport collectif

La Martinique bénéficie de nombreuses infrastructures liées au transport collectif de personnes. A fin 2006, le département compte 8 gares routières et une gare multimodale accueillant les transports terrestres (urbains et interurbains) depuis 2003 et maritimes depuis 2004. Les prochaines gares routières du Vauclin et du Saint-Esprit, de même que le projet d'une gare multimodale aux Trois-Ilets, viendront compléter ces installations. Par ailleurs, de nombreux points d'arrêts pour transports collectifs (PATCO) sont progressivement aménagés.

2.3 Perspectives : quelques projets d'envergure

Pour apporter une solution à l'engorgement des routes de Martinique, les pouvoirs publics ont lancé en 2003 la mise en place du Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il s'agit d'un grand projet de modernisation du transport fédérant le Conseil régional, le Conseil général et la Cacem.

Cette opération vise à réaliser 13,9 km de voie en site propre entre Fort-de-France et le Lamentin sur lesquels deux lignes de tramway sur pneus seront fonctionnels (Pointe Simon – Mahault et Pointe Simon – Carrère). A terme, 22 tramways sur pneus pourront transporter 2 700 voyageurs par heure entre les 16 stations prévues et les trois pôles d'échange (Pointe Simon, Mahault, Carrère). Le service fonctionnerait entre 5 heures et 22 heures, avec une moyenne d'un véhicule sur chaque ligne toutes les 6 minutes. Le TCSP permettrait ainsi de relier la Pointe Simon à Mahault en 19 minutes et la Pointe Simon à Carrère en 26 minutes. Deux parkings d'une capacité d'environ 470 et 130 places, situés respectivement à Carrère et Mahault, seront construits afin de permettre aux automobilistes d'accéder aisément au TCSP.

Le coût du « projet TCSP », qui s'élève à 245,8 millions d'euros, est partagé entre la Région (124,9 millions d'euros), le Département (15,2 millions d'euros), la Cacem (4 millions d'euros), le Syndicat Mixte du TCSP (2,3 millions d'euros), l'Etat (11 millions d'euros) et l'Union Européenne (88,5 millions d'euros). La livraison du TCSP est prévue pour 2011-2012. Les prévisions réalisées estiment la fréquentation journalière de ce nouveau moyen de transport à plus de 55 000 voyageurs en 2015.

Parallèlement à cet aménagement, plusieurs projets doivent voir le jour, notamment l'insertion d'un site propre dans la commune du Lamentin¹ et l'aménagement de la gare multimodale de Vatable aux Trois-Ilets².

Par ailleurs, en dépit de l'absence d'encadrement législatif pour l'organisation du transport public maritime intérieur, plusieurs projets sont en cours pour développer ce moyen de transport. La Cacem envisage notamment l'aménagement d'un port maritime sur le site de Port Cohé au Lamentin. En outre, une réflexion sur la mise en place d'une autorité organisatrice du transport maritime est menée.

¹ Les travaux devraient débuter en 2008 pour un coût total de 5 millions d'euros.

² Les travaux devraient s'achever en 2009 pour un coût total de 6 millions d'euros.

3. Guadeloupe : la réorganisation du transport interurbain

A la Guadeloupe, jusqu'en 1982, l'organisation et le fonctionnement des services de transport public routier non urbain de personnes (transport scolaire et transport routier interurbain) étaient de la compétence de l'Etat et étaient organisés autour d'un plan de transport élaboré par la DDE. L'Etat délivrait ainsi des autorisations d'exploitations de lignes aux transporteurs, lesquels bénéficiaient d'horaires précis.

La loi de décentralisation de 1982 a confié ces missions au Conseil Général. Ce dernier a de ce fait hérité du plan de transport mis en place sous la tutelle de l'Etat. Afin de fidéliser leur clientèle, les transporteurs ont adopté une stratégie d'acquisition de bus de taille de plus en plus importante afin d'attirer toujours plus de clients, entraînant ainsi une diminution des taux de remplissage et une irrégularité de la fréquence des voyages et des délais d'attente pouvant aller de 40 à 45 minutes pour les passagers. Le service minimum n'était pas assuré, et l'absence de services de nuit et du week-end constituait un frein au développement de ce mode de transport.

Suite à l'adoption de la loi SAPIN n°93-122 imposant la mise en concurrence des contrats de délégation de service public (DSP), le Conseil Général a décidé de promouvoir la politique de regroupement des transporteurs. La réforme ayant entraîné de nombreuses grèves, le plan de transport a été prorogé par la LOOM (déc. 2000) jusqu'en avril 2002, puis par la loi du 6 août 2002 portant amnistie jusqu'au 1^{er} juin 2006, date à laquelle les autorisations d'exploitation accordées aux transporteurs routiers devaient être renouvelées (délégations de service public).

Dès 2001, une réflexion sur la réorganisation du transport de personnes en Guadeloupe a été menée et a conduit à l'adoption d'un nouveau cadre législatif. Le nouveau plan de transport interurbain reposera sur 11 entreprises délégataires de 11 lots de transports. Par ailleurs, la refonte du plan de transport actuel garantit la mise en place d'un service le soir, le week-end et les jours fériés.

Les deux grandes réformes consistent en :

➤ un redéploiement des lignes

Les lignes existantes seront regroupées au sein des 11 lots qui présenteront quatre types de lignes :

- les lignes locales desserviront l'intérieur des terres jusqu'au bourg ;
- les lignes intervilles relieront les bourgs des communes ;
- les lignes express avec très peu d'arrêts, desserviront les grands axes ;
- les lignes périurbaines, dans les agglomérations de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre, desserviront la périphérie et le centre.

Parallèlement à ce redéploiement, toutes les mesures logistiques nécessaires à la modernisation et à l'amélioration de la qualité de l'offre seront mises en place comme les abribus, les sites propres et la billetterie ;

➤ une mise en place d'un système de billettique

Ce système qui devrait être mixte comportera :

- des billets papier pour la vente à bord de titres unitaires,
- des cartes sans contact pour les titres multivoyages.

Pour l'heure, la période transitoire dans laquelle se situe la réforme des transports a été prolongée. La billetterie n'est pas encore installée compte tenu des problèmes financiers des entreprises délégataires. Certaines lignes sont desservies, et les horaires et le service du week-end et des jours fériés sont appliqués dans leur ensemble.

Concernant les infrastructures, à Pointe-à-Pitre, la nouvelle gare de Bergevin a été inaugurée le 2 mai 2007 et la gare de Dubouchage est en cours de rénovation. Par ailleurs, le Conseil général procède actuellement à la mise en place du montage financier et juridique nécessaire à la construction d'abribus. La gare routière de Basse-Terre est opérationnelle depuis janvier 2006. Le calendrier de mise en place de la période définitive n'est pour l'heure pas encore fixé.

4. Mayotte : l'amélioration des transports intérieurs et extérieurs

4.1 Les transports intérieurs : état des lieux des transports en commun

Il existe à l'heure actuelle deux types de transports en commun à Mayotte : les taxis collectifs, et la barge reliant Petite-Terre à Grande-Terre. La question des transports terrestres constitue un enjeu majeur dans une île où le taux de croissance annuel de la population s'élève à 4,3 % (contre 0,2 % en métropole). La hausse du niveau de vie et les difficultés de déplacement sur l'ensemble du territoire ont par ailleurs conduit à l'augmentation d'achat de véhicules personnels, tandis que les transports en commun existants, caractérisés par un manque de structuration, ne sont pas toujours en mesure de répondre à la demande. Cependant, le Conseil Général souhaite aujourd'hui mettre en place un réseau de transports structurés dans l'île, permettant de répondre aux besoins croissants de la population.

Les taxis

En l'absence de réseau structuré de transports en commun (bus), les taxis demeurent, à Mayotte, le principal mode de déplacement collectif. Deux types de taxis sont en circulation dans l'île :

- les taxis urbains (ou « taxis-villes ») qui circulent dans le secteur de Petite Terre d'une part et de Mamoudzou d'autre part,
- les taxis interurbains (ou « taxis-brousse ») qui couvrent le reste du territoire mahorais grâce à un zonage en quatre secteurs géographiques (Nord, Centre-Nord, Centre-Sud et Sud).

Les taxis étant collectifs, les chauffeurs n'utilisent pas de compteur horokilométrique et les tarifs sont fixés par le Préfet : les courses intra-urbaines sont par exemple tarifées 1,10 €¹; pour le reste du territoire, la grille tarifaire s'étend jusqu'à 4,80 € par course.

¹ 1,30 € le soir, le dimanche et les jours fériés

Le système des taxis à Mayotte se caractérise par un manque de structuration, marqué tout d'abord par l'absence d'horaires de passage mais aussi par l'absence d'éléments de reconnaissance classiques, en particulier de plaques scellées. Toutefois, ces dernières ont déjà été commandées et un dispositif extérieur lumineux « taxi » devrait être fonctionnel d'ici 2008. De même, peu de taxis disposent de radio leur permettant de communiquer avec une centrale qui recenserait les demandes.

Le métier de conducteur de taxi est en revanche règlementé. Le nombre de chauffeurs est fixé par une commission départementale présidée par le Préfet, et tout chauffeur doit être en possession d'une licence. En outre, tout exploitant et conducteur de taxi doit valider une formation d'un mois en coopération avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat. Ainsi, les futurs artisans sont désormais formés sur la conduite, la sécurité, les assurances, ou encore les premiers secours.

A noter que la profession ne dispose à l'heure actuelle d'aucune subvention. Des subventions pour le financement du matériel sont néanmoins en cours de négociation avec le conseil général. Les véhicules de taxis sont, par ailleurs, soumis à de nombreuses normes environnementales et de sécurité¹. Or, les artisans taxis ont souvent du mal à respecter ces règles, en partie du fait de la mauvaise qualité de l'essence.

Une partie de la profession est inquiète du progressif alignement sur le droit commun et de l'extension de règles communautaires plus sévères. Elle estime que leur application à Mayotte nécessitera du temps et surtout des moyens financiers.

La liaison Petite Terre - Grande Terre

La liaison entre Petite Terre et Grande Terre est assurée par le Service des Transports Maritimes (STM), au moyen de barges affrétées de six heures du matin jusqu'à minuit et le week-end jusqu'à deux heures du matin. Cette traversée du lagon d'environ 2,6 kilomètres dure 15 à 20 minutes et coûte 0,75 €. Aujourd'hui, la STM dispose de :

- deux barges pour passagers, pouvant accueillir 330 personnes chacune,
- une barge pour le transport des hydrocarbures,
- une barge supplémentaire pour un renfort,
- deux amphidromes d'une capacité totale de 25 véhicules de tourisme.

La STM, qui emploie 287 personnes, relève de la compétence de la collectivité départementale.

Cet axe, vital pour l'activité économique de Mayotte, permet le transit quotidien de milliers de passagers et de nombreuses marchandises (notamment des véhicules légers). L'importance de cette liaison s'explique par la présence des structures aéroportuaires et d'une importante population sur Petite-Terre, et d'autre part, par la concentration des activités économiques à Mamoudzou, sur Grande Terre.

¹ Les taxis de plus de 10 places sont soumis à un contrôle technique tous les 6 mois (tous les ans pour les autres).

² 15 € pour un véhicule léger, 30 € pour un utilitaire.

Trafic des barges, en moyenne journalière

	1996	1999	2000	2001	2002
Passagers	9 000	11 328	12 699	10 950	11 845
Véhicules légers	271	396	404	490	532

Source : STM

Avec un trafic de plus de 4 millions de passagers à l'année, cette liaison maritime est l'une des plus fréquentées de France. Le conseil général de Mayotte estime que ce trafic, en augmentation constante, devrait atteindre 5,5 millions de passagers par an en 2010. Ainsi, en juillet 2006, le conseil général de Mayotte a lancé un appel d'offres pour la construction de deux gares maritimes, afin de pouvoir accueillir simultanément trois barges sur des plans d'eau protégés de la houle, grâce à des terre-pleins gagnés sur la mer et protégés par une digue.

Le projet de mise en place d'un réseau de transports en communs

Le manque de structuration des transports en commun existants à Mayotte a conduit le Conseil général au lancement d'une étude de faisabilité d'un réseau de transports structuré avec horaires fixes et arrêts de bus matérialisés. Ce projet, pour lequel aucune décision n'a encore été arrêtée, permettrait en effet de répondre aux besoins croissants des Mahorais en leur permettant de mieux organiser leurs trajets.

L'idée serait d'organiser un réseau en étoile ayant pour centre la ville de Mamoudzou, et de le compléter par certaines liaisons inter-villages. Par ailleurs l'hypothèse d'un réseau de transports intermodal permettant d'exploiter le lagon grâce à des barges a été avancée : en effet, au vu de la concentration de la population sur les zones côtières, la mise en place des transports maritimes permettrait d'une part un gain de temps important, et d'autre part le désengorgement des routes. Un tel projet paraît complémentaire avec celui de transporter par barge les marchandises entre le port de Longoni et la zone industrielle de Kaweni. Cependant, ce projet fait face au manque d'infrastructures permettant l'accostage des barges dans les villages côtiers.

S'agissant du mode de transport proprement dit, l'idée du minibus pourrait être retenue. Une étude portant sur l'amélioration des possibilités de stationnement dans la ville de Mamoudzou est par ailleurs actuellement en cours.

Quelle que soit la solution retenue, le Conseil général souhaite s'appuyer sur le réseau de taxis existants. Ces derniers devraient être entièrement associés à ce projet.

Si aucun tarif n'a encore été fixé, l'accessibilité de l'ensemble de la population aux transports en commun constitue une priorité pour le Conseil général. Par ailleurs, le projet prend en compte les contraintes environnementales et souhaite privilégier des transports « propres ». Les premiers travaux pourraient commencer en 2008, et devraient être financés par le Conseil général et, pour les transports urbains, par un partenariat Ville de Mamoudzou - Conseil général.

4.2 Les transports extérieurs : la question de la continuité territoriale avec la métropole

Depuis l'indépendance des Comores vis-à-vis de la France, la question de la continuité territoriale a toujours été au cœur des préoccupations à Mayotte. Depuis 1977, l'île est reliée par voie aérienne à la Réunion. A l'heure actuelle, la compagnie Air Austral assure la quasi-totalité du transport aérien de Mayotte, bien que d'autres compagnies (Corsair et Kenya

Airways notamment) se soient récemment positionnées sur le marché. Il n'existe pas de liaison directe vers la métropole, et ce pour deux motifs :

– la piste d'atterrissage de l'aéroport de Pamandzi ne permet pas le décollage d'un avion en pleine charge pour la métropole en raison de sa trop petite taille. Un vol à destination de la métropole doit donc nécessairement décoller « allégé » et faire escale dans un aéroport de la région (Réunion, Kenya ou Madagascar) afin de se recharger en carburant pour aller jusqu'en Europe. L'aéroport de Pamandzi est toutefois appelé à s'agrandir¹,

– malgré sa croissance exponentielle, la demande mahoraise n'est pas assez forte. Si le nombre de voyageurs vers la métropole est relativement élevé en période de vacances scolaires, il s'élève à seulement 30 ou 40 par jour durant le reste de l'année. Cela constitue un total de 60 000 passagers par an².

L'enclavement de Mayotte est par ailleurs aggravé par les tarifs des transporteurs aériens : actuellement, le prix d'un vol aller-retour en classe économique entre Pamandzi et Paris excède 1 000 €, ce qui est particulièrement onéreux au regard du niveau de vie de la population. Cependant, comme dans le reste de l'outre-mer, une aide financière est versée aux voyageurs désireux de se rendre en métropole. Ces financements, provenant du ministère de l'Outre-Mer et distribués par le Conseil général, dépendent directement du taux d'imposition du demandeur, afin que les fonds soient distribués à ceux qui en ont le plus besoin.

La continuité territoriale

Le dispositif de « continuité territoriale » a été instauré dans l'ensemble des DOM et territoires d'outre-mer en 2004, suite à la loi de programmation de l'outre-mer du 21 juillet 2003.

Montants accordés au titre de la continuité territoriale

€	2004	2005	2006	Par habitant (2006)
Guadeloupe	6 105 810	6 064 224	6 056 938	13,2
Guyane	1 915 812	1 956 776	1 948 910	9,9
Martinique	4 913 035	4 815 699	5 047 554	12,6
Réunion	8 111 021	8 418 888	8 611 697	11,0
Mayotte	1 535 084	1 618 837	1 664 915	10,4
Saint-Pierre-et-Miquelon	111 397	123 662	122 115	20,4
Nouvelle-Calédonie	3 607 370	3 494 039	3 952 445	16,7
Polynésie française	3 427 123	4 203 690	4 147 295	16,2
Iles Wallis-et-Futuna	273 348	291 134	280 240	18,8
TOTAL	30 000 000	30 986 949	31 832 109	

Source: Sénat

Chaque collectivité détermine les modalités de mise en œuvre et les conditions d'attribution des aides, dans le cadre d'une dotation financière versée chaque année par l'Etat. De manière générale, les aides sont attribuées sur critère de revenus (avis d'imposition). Une partie de ces subventions sont réservées aux domaines thématiques (scolaire, sportif, culturel, social et socioculturel).

Par ailleurs, les compagnies aériennes desservant les DCOM devraient recevoir des subventions de l'Etat afin de leur permettre de réduire leurs tarifs. Les montants et les

¹ La piste actuelle ne pouvant être étendue en raison de la profondeur des fonds marins en bout de piste, l'aménagement d'une seconde piste plus longue (formant un X avec la piste actuelle) est envisagé. Le financement pourrait provenir d'un partenariat public-privé. La possibilité de construire un nouvel aéroport sur Grande-Terre a en revanche été abandonnée. L'amélioration des conditions d'accueil des passagers fait par ailleurs l'objet de travaux.

² A titre de comparaison, le trafic entre la Réunion et la métropole s'est élevé à environ 930 000 passagers en 2005 (778 000 en 2006 en raison du ralentissement exceptionnel de l'activité touristique).

modalités d'attribution n'ont pas encore été fixés. La question des tarifs et du nombre de sièges offerts reste au centre des préoccupations dans l'outre-mer.

5. Saint-Pierre et Miquelon : une continuité territoriale orientée vers le Canada

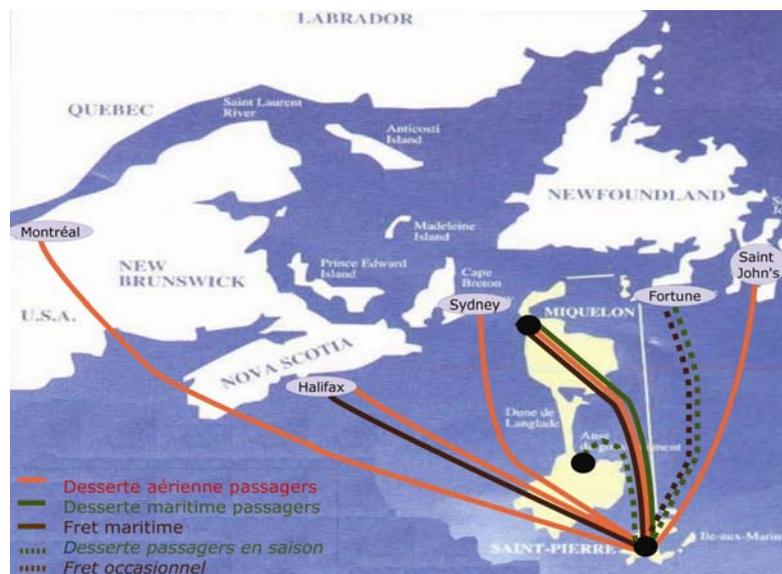
A Saint-Pierre-et-Miquelon, la petite taille du bassin de population et l'étroitesse du marché local semblent incompatibles avec le développement d'une activité rentable pour le secteur des transports pourtant nécessaire à l'archipel (désenclavement, amélioration des conditions de vie pour sa population, développement économique à travers le tourisme...). Les aides de l'Etat permettent cependant de compenser le handicap insulaire, d'améliorer les conditions d'approvisionnement et d'assurer la continuité territoriale.

A l'heure actuelle, cette continuité territoriale est orientée vers le Canada, tant pour les transports maritimes qu'aériens. En effet, l'archipel est situé à 4 700 km de la métropole, à 20 km de Terre Neuve et à 320 km de la Nouvelle Ecosse. Le premier port de dimension internationale, Halifax, libre de glace toute l'année, est situé à 675 km. L'archipel se caractérise donc par une proximité géographique du Canada importante conjuguée à un éloignement de la métropole. L'orientation de la continuité territoriale vers le Canada fait de Saint-Pierre-et-Miquelon une exception dans les DCOM, où l'organisation des transports extérieurs permet d'assurer une continuité territoriale plus forte avec la métropole, parfois au détriment des pays voisins.

5.1 Les transports maritimes

L'approvisionnement de l'archipel provient intégralement de la desserte maritime de marchandises importées. Jusqu'en 2009, le service public de la desserte maritime internationale en fret est confié à l'armement Alliance SA. Cette dernière doit compenser le handicap insulaire et améliorer les conditions d'approvisionnement des commerçants afin d'éviter une flambée des prix au détail. L'armateur s'est engagé à effectuer 50 rotations annuelles sur chacune des lignes exploitées (vers Halifax et Fortune). Les tarifs appliqués sont homologués par l'Etat. Deux porte-conteneurs affrétés par Alliance SA sont exploités : le *For Ross* et le *Cap Blanc*. Cependant, les rotations des navires de commerce sont en net recul depuis environ 5 ans (-47 %). En 2006, le port de Saint-Pierre recensait 902 escales, pour 23 749 tonnes de marchandises traitées. La desserte maritime internationale est subventionnée par l'Etat, contrairement à la desserte maritime territoriale (entre les communes de Saint-Pierre et de Miquelon) qui est subventionnée par le Conseil territorial.

Routes maritimes



Source : Service des Affaires Maritimes

Le transport de passagers est quant à lui assuré par quatre navires. Trois d'entre eux proposent une desserte inter-îles entre la commune de Saint-Pierre d'une part et l'île aux Marins, Langlade et Miquelon d'autre part. Le navire effectuant la liaison entre les communes de Saint-Pierre et celle de Miquelon propose aussi occasionnellement des dessertes vers le port canadien de Fortune. Ce dernier est aussi desservi par un quatrième navire, de pavillon canadien.

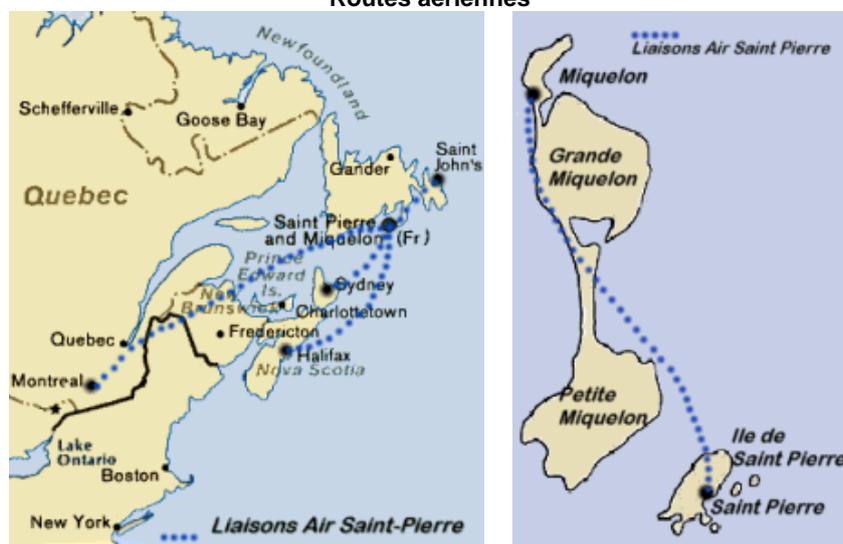
Bien qu'en repli, ce type de transport a comptabilisé en 2006, selon la police aux frontières, environ 13 500 départs et autant d'arrivées entre le port de Saint-Pierre et le Canada.

5.2 Les transports aériens

Tout comme les transports maritimes, la desserte aérienne de Saint-Pierre-et-Miquelon s'effectue uniquement vers le Canada. Aucune liaison directe n'est assurée vers la métropole. Sur ce marché, la compagnie Air Saint-Pierre est la seule à assurer des vols réguliers, la mettant ainsi en situation de monopole. Titulaire d'une délégation de service public pour le transport inter-îles, Air Saint-Pierre a également passé une convention de service public avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, qui engage la compagnie à assurer un service minimum pour des destinations définies (Air Saint-Pierre assure cinq liaisons internationales avec Saint-Jean de Terre-Neuve, Sydney et Halifax (Nouvelle Ecosse), Moncton (Nouveau Brunswick) et Montréal, et ce même si la rentabilité des vols n'est pas assurée.

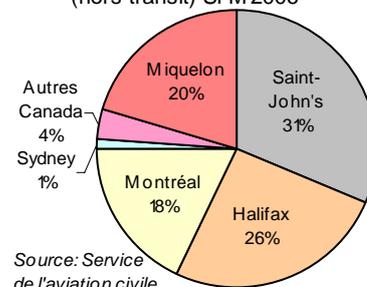
Malgré un repli du nombre de vols internationaux en 2006, l'aéroport Saint-Pierre Pointe Blanche a recensé 1 029 mouvements d'avions internationaux (auxquels on peut ajouter 1 126 mouvements locaux). Pour cette année, le trafic passager de l'aéroport de Saint-Pierre s'est établi à 5 881 pour la destination Miquelon et 23 261 pour l'ensemble des aéroports canadiens. Toutes les destinations sont concernées par cette diminution du trafic, sauf Montréal.

Routes aériennes



Source : Air Saint-Pierre

Répartition du trafic passagers (hors transit) SPM 2006



Source: Service de l'aviation civile

Air Saint-Pierre assure par ailleurs la totalité du fret aérien de marchandises qui, comme dans les autres DCOM, est très limité. Cette activité ne concerne en effet que le courrier et quelques denrées hautement périssables ou fragiles.

5.3 Les infrastructures

Malgré sa forte dépendance au fret maritime, les infrastructures portuaires de Saint-Pierre constituent un handicap pour l'activité économique de l'archipel.

Le port d'intérêt national de Saint-Pierre est géré par le service maritime de la Direction de l'Équipement. Il comprend une zone commerciale de pêche permettant de recevoir des unités importantes (chalutiers, paquebots...) ainsi qu'une zone de plaisance. Le port compte 1 720 mètres de quai dont 156 permettant un tirant d'eau de 9,5 mètres. L'île de Miquelon dispose également de son propre port, mais à l'exception des pétroliers, les navires transitent systématiquement par Saint-Pierre.

Certaines de leurs infrastructures se révèlent inadaptées ou inutilisables compte tenu de leur état dégradé et de leur configuration ancienne. L'état actuel des équipements portuaires handicape Saint-Pierre-et-Miquelon et impose, dans une stratégie globale de développement, des efforts importants de rattrapage. L'objectif est d'apporter aux opérateurs locaux les équipements nécessaires afin d'assurer leur logistique qui facilitera les échanges. Cela permettra d'améliorer les conditions d'utilisation et de sécurité des deux ports pour les professionnels et de maintenir un certain niveau d'emploi.

Afin d'améliorer les conditions d'accueil des navires, le contrat de plan 2007-2013 prévoit le financement de plusieurs projets tels que la réfection du port de Saint-Pierre, la pérennisation du Port de Miquelon, la construction d'une nouvelle gare maritime et la reconstruction du Hangar sous douane.

S'agissant des transports aériens, l'archipel est équipé, depuis septembre 1999, d'un nouvel aéroport (Saint-Pierre Pointe Blanche). La piste de 1 800 mètres, extensible à 2 200 mètres, peut accueillir des avions de grande capacité dans des conditions météorologiques difficiles. L'ensemble des avions régionaux à turbopropulseurs ou à réacteurs (ATR 72 – BAE 146) ainsi que des moyens courriers du type B737, DC 9 et A310-200 peuvent atterrir à Saint-Pierre. L'aéroport de Miquelon bénéficie quant à lui d'une piste d'atterrissage d'une longueur de 1 000 mètres et accueille, sous des conditions d'exploitation prédéfinies, le CESSNA F406 ou l'ATR 42.

Ces infrastructures pourraient permettre, à l'avenir, d'accueillir des vols en provenance de métropole, assurant ainsi la continuité territoriale avec celle-ci.

L'aéroport de Saint-Pierre Pointe Blanche n'est pas dans une logique de rentabilité ; son objectif est plutôt d'assurer la continuité territoriale grâce aux subventions versées par l'État, gestionnaire de l'aéroport.

6. Guyane : Deux questions de désenclavement

6.1 Désenclavement vis-à-vis des pays voisins : la question de l'intégration régionale¹

La Guyane se différencie des autres DCOM par son caractère non-insulaire. Dès lors, la problématique des transports et de l'intégration régionale prend une dimension différente, puisqu'elle comprend aussi des transports terrestres. Cependant, les liaisons entre la Guyane et ses voisins restent pour le moment peu développées.

¹ Ce paragraphe est issu de la Note de l'Institut « Les relations entre la Guyane et ses pays frontaliers » (www.iedom.fr).

Concernant l'aérien, le Brésil est desservi quotidiennement par deux compagnies aériennes. Un projet d'étude de faisabilité pour l'ouverture d'une liaison aérienne entre Cayenne et Manaus a en outre été validé. Le Suriname ne bénéficiait quant à lui d'aucune liaison aérienne depuis la cessation d'activité de Surinam Airways sur la desserte Cayenne-Paramaribo en 2004 ; une réactivation de la desserte est néanmoins prévue fin 2007. A l'heure actuelle, un bac international assure le transport de personnes et de véhicules entre Saint-Laurent-du-Maroni et Albina au Suriname.

S'agissant du transport terrestre, la question de l'aménagement d'une liaison routière rapide entre Macapa et Cayenne a été abordée dès la première consultation transfrontalière de 1997 comme un élément essentiel de la coopération avec le Brésil. Ce projet s'est concrétisé le 15 juillet 2005 par la signature à Paris entre les Présidents Jacques Chirac et Luiz Inacio Lula Da Silva d'un accord précisant les modalités d'intervention des deux pays dans la réalisation et le financement de la construction du pont d'Oyapock. D'un montant total de 15 millions d'euros, les travaux devraient se terminer courant 2008. Par ailleurs, une route entre Régina et Saint Georges a été achevée en 2004 avec la construction d'un pont sur l'Approuague. De son côté, l'Etat de l'Amapa s'est engagé à goudronner la BR 156 reliant Oiapoque à Macapa sur 760 km. Les travaux sont largement entamés.



Source : Sénat

La construction du pont sur l'Oyapock pourrait avoir des retombées économiques positives sur la Guyane. Néanmoins, l'idée d'une ouverture sur le Brésil est à nuancer. En effet, l'Amapa est un Etat enclavé entre le fleuve Amazone et la Guyane, qui l'isolent du reste du pays. Son développement économique et commercial est freiné. Il participe à seulement 0,2 % de la valeur ajoutée brute du pays. Son tissu industriel est peu développé. La tentative d'ouverture vers l'extérieur opérée en 1992 par la création de la zone de libre-échange de Macapa et de Santana n'a pas porté ses fruits, en attirant très peu d'entreprises. L'isolement de l'Amapa au sein de la République Fédérative du Brésil conduit donc à relativiser l'importance de la liaison terrestre entre l'Etat et la Guyane comme véritable axe

entre le département et le Brésil. En d'autres termes, malgré l'existence de cette route, l'accès aux pôles économiques majeurs tels que Manaus ou Belém restera difficile et onéreux.

A l'échelle de la Guyane, le marché amapéen (plus de 552 000 habitants) reste attractif. La construction du pont permettra donc d'ouvrir la Guyane sur un nouveau débouché où les opportunités commerciales, compte tenu de l'enclavement de l'Etat, ne sont pas négligeables.

6.2 Désenclavement des populations du sud : la desserte des communes de l'intérieur

La Guyane s'apparente plus à un « archipel terrestre » qu'à un territoire continu dans toutes ses parties, en ce sens que les communications y sont extrêmement difficiles. Dans le département, huit communes sur vingt-deux (Ouanary, Camopi, Apatou, Grand Santi,

Papaïchton, Maripasoula, Saül et Saint-Elie) ne sont pas desservies par le réseau routier. Dès lors, deux moyens de transports permettent aux populations et aux marchandises de circuler : les transports fluviaux et/ou aériens. Par ailleurs, la population de ces communes est loin d'être concentrée, constituant un handicap supplémentaire à leur desserte: Maripasoula, plus grande commune de France (d'une surface équivalente à celle de la région Lorraine) compte des centaines de petits villages situés le long du Maroni et de ses affluents.

Il convient alors de s'interroger sur l'état actuel de la desserte des communes de l'intérieur de la Guyane, pour lesquelles la question des transports revêt un caractère vital.

Le transport fluvial : des incertitudes réglementaires

Les moyens de communication et de transport les plus utilisés vers ou depuis les communes de l'intérieur de la Guyane sont les nombreux fleuves que compte le département, notamment l'Oyapock (frontière brésilienne) et surtout le Maroni (frontière surinamaïse). Le transport fluvial accueille ainsi un trafic aussi important en termes de marchandises (carburants, produits de consommation) que de passagers avec notamment le transport scolaire des enfants qui habitent le long des fleuves.

La Guyane bénéficie d'un réseau hydrographique extrêmement dense et ramifié, abondamment alimenté par les précipitations qui arrosent la Guyane. Les fleuves et leurs nombreuses ramifications sont autant d'axes de pénétration vers l'intérieur du département, totalement recouvert par la forêt amazonienne.

Le Maroni est le fleuve le plus utilisé. En effet, contrairement aux autres cours d'eau, le Maroni est extrêmement peuplé (30 000 personnes réparties en 6 communes). Frontière naturelle avec le Suriname sur la quasi-totalité de son cours, le Maroni, plus long (520 km) et plus puissant fleuve de la Guyane, est surnommé « l'autoroute de l'ouest ». Au départ de la ville de Saint-Laurent du Maroni, ce sont des centaines de départs quotidiens de personnes et de fret de marchandises pour les communes qui se trouvent le long du fleuve et qui ne sont desservies par aucune route. La navigation fluviale se trouve ainsi au cœur des activités quotidiennes, notamment s'agissant du commerce, de l'accès à la santé et à l'éducation.

La quasi-totalité du transport fluvial s'effectue par pirogue. Sur le Maroni, les pirogues les plus fréquentes sont les pirogues dites « bushinenge ». On distingue les « canots-pagaies » (non motorisés, ils permettent de transporter trois à quatre adultes) et les pirogues à moteur, de dimension plus grande. Ces dernières permettent de transporter les personnes (« pirogues fileuses ») et les marchandises (« pirogues de fret »). Les pirogues fileuses assurent un service de taxi entre les différents bourgs du Maroni, et sont employées pour le transport scolaire ainsi que pour les tournées des postiers, médecins, gendarmes, etc. Les commerces sont quant à eux ravitaillés depuis Saint-Laurent-du-Maroni et Albina par les larges pirogues de fret qui peuvent contenir jusqu'à 10 tonnes de chargement.

Le transport fluvial pose des questions en termes de sécurité même si les accidents sont relativement rares. En effet, cette activité reste fortement contrainte par les données du terrain guyanais : la principale difficulté concerne les sauts qui sont, tels des marches d'escalier, des ruptures de pente sur les fleuves où le courant est très rapide, rendant ainsi le transport fluvial périlleux¹. Il est en outre fréquent qu'à certaines périodes de l'année, le faible débit de l'eau rende la navigation impossible bloquant ainsi les habitants dans leur commune.

¹ En saison des pluies, les sauts sont recouverts par les eaux et les courants sont très violents. En saison sèche, les roches apparaissent de toutes parts, rendant ainsi difficile le repérage des passes.

En 2005, les premiers arrêtés préfectoraux précisant les règles élémentaires à respecter en matière de navigation fluviale en Guyane ont été publiés. Ces décrets portent notamment sur l'immatriculation des embarcations, la liste du matériel de sécurité obligatoire à bord, et sur le recensement des cales et pontons reconnus comme embarcadères à passagers.

Malgré ces décrets, l'organisation du transport fluvial fait encore l'objet de deux incertitudes réglementaires, mettant notamment en avant la question des transports scolaires et de la sécurité des enfants :

1. les fleuves de Guyane, et le Maroni en particulier, ne sont pas officiellement reconnus comme des voies navigables, excluant ainsi les pirogues du champ de couverture des compagnies d'assurance,
2. le Maroni constitue une frontière avec le Suriname. Le tracé de la frontière résulte, en fait, d'un arbitrage du Tsar de Russie intervenu en 1891, entre la France et la Hollande. Cet arbitrage confère au Maroni son statut actuel de zone internationale : il correspond ainsi à une « ligne » frontalière sur toute sa largeur. L'absence de fixation précise de la frontière est préjudiciable au contrôle des flux des embarcations et de l'immigration : les embarcations ne peuvent être soumises à contrôle que sur les berges.

A noter que le non-classement des cours d'eau de Guyane en voies navigables constitue ainsi un frein au développement de ce mode de transport, celui-ci faisant face à de nombreuses questions réglementaires.

S'agissant du volume d'activité, la fréquentation des fleuves de Guyane n'est pas connue, le recensement du trafic étant difficile à effectuer.

Cependant, une enquête de la DDE de 2000 estimait le nombre de personnes vivant d'une activité de transport fluvial sur le Bas Maroni, à environ 2 000. Par ailleurs, le DOCUP (Document Unique de Programmation) 2000-2006 pour la région Guyane fait état d'un trafic de jour au niveau de Saint-Laurent évalué à 250 mouvements, ce qui représente 480 000 passagers par an, le bac international ne récupérant que 3 % des déplacements de personnes entre les deux pays. En termes de fret, les chiffres avancés représentent bien l'importance du transport fluvial : 8 500 tonnes de produits alimentaires, 1 800 m³ d'hydrocarbure et 4 500 tonnes de produits divers seraient ainsi acheminés sur le fleuve chaque année. A fin décembre 2006, 990 pirogues étaient enregistrées auprès des services de la DDE.

Le transport aérien : une alternative coûteuse

Pour certaines communes (Maripasoula, Saül et jusqu'en 2005, Saint-George), une alternative aux transports fluvial et routier existe : la voie aérienne. Cependant, d'un point de vue économique, ces services aériens vers les communes de l'intérieur ont un coût très élevé à cause d'une part d'une demande faible (marché réduit et faible solvabilité des populations) et d'autre part, des contraintes d'exploitation très défavorables (les aérodromes de ces communes sont situés dans des régions isolées au climat équatorial, tant et si bien que leur état est plutôt médiocre). Cependant, la voie aérienne constitue une nécessité afin d'assurer la continuité territoriale. Ainsi, les lignes de l'intérieur sont fortement subventionnées. Jusqu'en 1997, le Conseil général gérait un dispositif dit de compensation tarifaire conclu avec la compagnie Air Guyane qui permettait aux résidents de bénéficier d'une diminution significative des tarifs aériens. En 1997, sur la base du FPTA (Fonds de Péréquation pour les Transports Aériens), le Conseil Régional et le Conseil Général ont conclu un accord pour mettre en place un vrai dispositif de Délégation de Service Public. Encadré par des

Obligations de Service Public fixées par l'Etat, ce système était exécuté par la société de transport intérieur Air Guyane. La convention impose à la compagnie des fréquences de rotations, un nombre minimal de sièges offerts et le tarif des billets ; en contrepartie de quoi, les autorités publiques compensent l'éventuel déficit d'exploitation de la compagnie lié à la différence entre le coût réel d'un billet (par exemple 248 euros pour Maripasoula) et le tarif facturé (99 € pour les résidents, 144 € pour les non-résidents). Les tarifs constituent des maxima qui ne peuvent être révisés à la hausse que dans le cas de circonstances particulières (par exemple une forte augmentation du prix du carburant) et avec l'accord de l'Etat. La compagnie Air Guyane exploite ainsi en monopole le réseau intérieur guyanais.

Ce dispositif de compensation a eu pour conséquence, une augmentation de l'ordre de 25 % du nombre de passagers pour la 1^{ère} année. Le caractère vital du maintien de ce service public pour le désenclavement et le développement économique de ces deux communes est incontestable.

Historiquement, trois lignes étaient exploitées : Cayenne-Maripasoula, Cayenne-Saül et Cayenne - Saint-Georges de l'Oyapock :

- la commune de Maripasoula (3 710 habitants), située sur le fleuve Maroni, n'est pas reliée au réseau routier et n'est accessible par voie fluviale qu'après plusieurs jours de pirogue,
- la commune de Saül (160 habitants) est accessible uniquement par voie aérienne. La suppression de la ligne avait causé l'asphyxie économique du village à la fin des années 1990,
- en 2004, la commune de Saint-Georges de l'Oyapock a été connectée au réseau routier grâce à l'extension de la RN2 depuis la commune de Régina. La conséquence directe de cette option terrestre fut l'effondrement du trafic aérien vers Saint-Georges avec 1 600 passagers en 2005 contre plus de 7 000 en 2004. Privée des Obligations de Service Public, Air Guyane a abandonné la liaison en 2005.



Les liaisons de service public représentent aujourd'hui près de 6 millions d'euros de charges d'exploitation, co-financées à hauteur de 4,2 millions d'euros par l'Etat (1,9 M€) et par la Région (3,3 M€).

Le trafic des aéroports départementaux (Guyane 2006)

	Passagers	Mouvements (1)	Fret
Maripasoula	23 820	3 890	392,7
Saül	4 522	1 147	121,9
Saint-Georges	0	634	0
Régina	NC	361	NC
Saint-Laurent	NC	761	NC

(1) y.c. compris Poste.

Source : Direction régionale de l'aviation civile

Le fret vers les communes de l'intérieur représente 25 % des vols, ce qui est très important. Dans ce cas, les sièges sont extraits des avions pour assurer l'acheminement des marchandises. Le fret à destination des communes de l'intérieur est en forte progression (+ 53,9 % entre 2001 et 2006), traduisant ainsi les besoins croissants des populations de l'intérieur.

Pour assurer ces liaisons à caractère vital, la Région a défini récemment un nouveau régime : toute compagnie aérienne pourra offrir aux résidents de la Guyane une réduction sur le tarif offert. La compagnie se fera rembourser les réductions ainsi offertes par le Conseil régional de la Guyane sur la base d'une convention. Les passagers, résidents de la Guyane, recevront ainsi une aide forfaitaire fixe par voyage, arrêtée par une délibération du Conseil Régional de la Guyane, quelle que soit la compagnie qu'ils choisissent. L'aide apportée restera modulée selon que la personne concernée réside dans une des communes enclavées ou dans une autre commune de la Guyane. L'accès de chacune des liaisons aériennes sera ouvert sans aucune restriction à tous les transporteurs communautaires désirant les exploiter dans le respect des obligations de service public. Le budget prévu en 2007 pour cette mesure est de 4,7 millions d'euros par an.

L'abandon de la ligne Cayenne / Saint-Georges de l'Oyapock laisse place à de nouvelles perspectives vers Grand-Santi. L'aérien intérieur en Guyane se limite encore à des lignes d'intérêt public, fortement subventionnées, vers des communes enclavées mais l'évolution démographique et l'importance des distances militent pour une réflexion supplémentaire, par exemple sur l'opportunité d'une ligne commerciale régulière entre les villes de Cayenne et de Saint-Laurent-du-Maroni, à condition certainement de rénover l'aérodrome de cette dernière.

Pour les communes de l'intérieur de la Guyane, les caractéristiques géographiques et la faible densité de population rendent très difficile et onéreux le développement d'un réseau routier moderne. A court terme, le maintien de lignes aériennes régulières paraît donc indispensable, mais à long terme, le désenclavement de ces populations pourrait passer par la construction de pistes correctement entretenues.

Conclusion

D'un point de vue statistique, le secteur des transports occupe donc une place moins importante dans les DOM qu'en métropole. En effet, en ne représentant que 3,5 % de la valeur ajoutée et des effectifs des DOM, la place du secteur des transports apparaît légèrement plus en retrait qu'au niveau national. Cependant, l'étude des cas de la Martinique et de la Guadeloupe a montré que des dépendances intersectorielles existent et sont fortes.

Par ailleurs, les problématiques évoquées dans la seconde partie de l'étude mettent en avant la profonde mutation que vit le secteur des transports dans les DCOM. Il s'agit désormais de faire face à une demande de plus en plus forte tant pour les déplacements intérieurs qu'extérieurs (sous-région et métropole). Si certaines populations restent encore relativement enclavées (sud de la Guyane notamment), la réorganisation des transports en commun (urbains et interurbains) ainsi que les grands travaux d'aménagement du territoire permettront à moyen terme d'améliorer sensiblement les conditions de vie de nombreux ultramarins. La question de la continuité territoriale demeure par ailleurs au coeur des préoccupations, d'une part concernant les tarifs des liaisons aériennes avec l'Europe, et d'autre part s'agissant des possibilités de création de liaisons directes entre la métropole et les collectivités de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Annexe : Base de données

	Guadeloupe	Guyane	Martinique	Réunion	Mayotte	Saint-Pierre-et-Miquelon	Métropole
Population (en milliers, estimations au 1 ^{er} janvier 2006) <i>Source: INSEE</i> NB : Mayotte : Recensement 2002	458	197	400	784	160	6	61 167
Superficie (km ²) <i>Source: INSEE</i>	1 702	84 000	1 100	2 520	374	242	544 000
Réseau routier (routes nationales, km) <i>Sources : Conseils régionaux, DDE</i>	338	397	340	370	88	14	20 000
Réseau routier (routes départementales ou territoriales, km) <i>Sources : Conseils régionaux, DDE</i>	608	1 300	632	754	137	103	377 000
Ménages véhiculés (% , 2005) <i>Sources : INSEE</i>	64,4 %	55,3 %	69,8 %	69,2 %	ND	ND	80,1 %
Parc automobile (2005) <i>Sources : CCFA, INSEE</i>	338 500	52 000	200 000	311 600	ND	ND	30 100 000
Trafic passagers aéroport (2006) <i>Sources : Aéroports</i>	1 861 048	374 394	1 541 500	1 478 185	214 214	29 142	136 664 205
Mouvements d'avions commerciaux (2006) <i>Sources : Aéroports</i>	29 849	9 246	23 900	13 806	3 592	2 155	1 718 517
Trafic de marchandises Port (2006, entrée et sorties en tonnage brut) <i>Sources : Ports et Ports de France</i> NB : métropole : 2005	2 905 281	575 988	3 252 000	3 947 463	488 970	ND	372 000 000
Nombre de navires fret débarqués (2006) <i>Sources : Ports</i>	1 240	225	800	714	229	ND	ND

Directeur et responsable de la publication : A. VIENNEY
Rédaction : Division OEE - M. CARO
Editeur et imprimeur : IEDOM – 5, rue Roland Barthes - 75598 Paris Cedex 12
Achevé d'imprimer : Décembre 2007 – Dépôt légal : Décembre 2007
ISSN 1779-2215