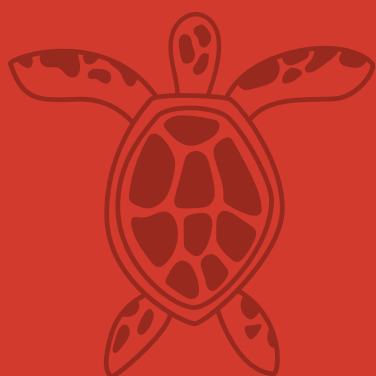
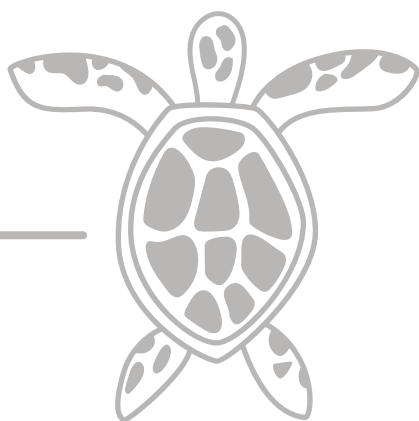
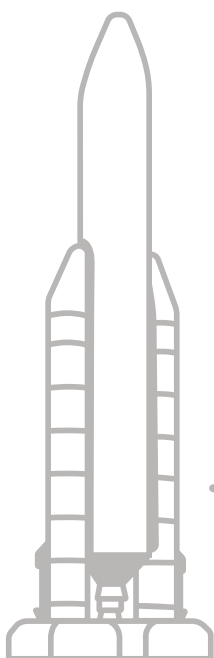




La continuité territoriale en Guyane





**COMMISSION DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE, EMPLOI, INSERTION,
ÉDUCATION, FORMATION,
APPRENTISSAGE, JEUNESSE**

Président: Hadj Bouchehida

Vice-Président: Didier Magnan

Rapporteur: Magali Robo

Membres: Adrien Aubin, Emmanuel Bazin
de Jessey, Rosaline Camille Sidibe,
Raymonde Capé, Janie Cesto, Sarah Ebion,
Ursula Folk, Marie-José Gauthier,
Sébastien Gourlé, Aline Guth, Youck-Line Ho
Kee-King, Franck Krivsky, Stéphane Lambert,
Jean-José Mathias, Christophe Madère,
Amina Mourid, Nicole Palcy, Cindy Pollux,
Jean-Marie Prévotau, Jessy Psyché
et Patricia Simonard

Jean-Marc Aimable, vice-président délégué
au développement économique, emploi,
insertion, éducation, formation, apprentissage,
jeunesse du CESECE Guyane

SOMMAIRE

Le mot de la présidente du CESECE Guyane, Ariane Fleurival	4
Avant-propos du président de la commission, Hadj Bouchehida	5
Contexte	
Objectifs de l'étude	6
Méthodologie	6
Contexte territorial en Guyane	7
Analyses	
Continuité territoriale	11
Continuité territoriale en Corse et dans les outre-mer	16
Caractéristiques de la desserte aérienne en Guyane	19
Composition du prix d'un billet d'avion	24
Analyse comparative de dispositifs de continuité territoriale	27
Principaux enseignements de l'étude	30
Préconisations	31
Glossaire	32
Annexes	33
Remerciements	34



Ariane Fleurival
Présidente du CESECE Guyane

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE
DU CESECE GUYANE



Le « triple enclavement » de la Guyane : hexagonal, régional et intérieur

Cette étude sur « la continuité territoriale en Guyane », réalisée entre novembre 2023 et février 2024 par la commission développement économique, emploi, insertion, éducation, formation apprentissage, jeunesse, présidée par Hadj Bouchehida vise à examiner plusieurs aspects liés à la continuité territoriale, notamment les prix des billets d'avion, leur formation, et l'impact social, touristique, et économique de ces prix sur la Guyane. Elle cherche également à comparer les politiques européennes de continuité territoriale et à formuler des préconisations pour améliorer la mobilité intra et extraterritoriale.

L'étude identifie le « triple enclavement » de la Guyane : l'enclavement vis-à-vis de l'Hexagone, l'enclavement régional, et l'enclavement intérieur, soulignant les difficultés d'accès aux services publics et aux droits pour les résidents, ainsi que les inégalités territoriales marquées et les phénomènes de non-recours importants. Elle note également un taux de pauvreté élevé, avec 44 % de la population vivant sous le seuil de pauvreté en 2020, et un PIB par habitant considérablement plus faible que celui de la France hexagonale.

La continuité territoriale est décrite comme un principe de service public visant à faciliter le déplacement

des citoyens entre territoires en compensant les obstacles liés à leur éloignement, fondée sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale, et d'unité de la République. La mise en œuvre de cette politique est attribuée à l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM), avec l'État étant le seul responsable légal de la continuité territoriale entre les territoires ultramarins et l'Hexagone.

L'étude aborde également les dispositifs de LADOM, comme le Passeport mobilité étude (PME), qui prend en charge les trajets aériens allers-retours des étudiants ultramarins pour leurs études, et l'Aide à la continuité territoriale (ACT), qui se matérialise par un bon de réduction pour les résidents des territoires ultramarins désireux de se rendre en France hexagonale.

Enfin, l'étude révèle une augmentation significative du budget dédié à la continuité territoriale entre 2023 et 2024, passant à 73,5 millions d'euros, soit une hausse de 41,5 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation vise à améliorer la couverture du prix moyen du billet d'avion et à rehausser le seuil d'éligibilité du quotient familial pour les aides de LADOM, augmentant ainsi la population éligible dans les DROM.



Hadj Bouchehida
Président de la commission

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT DE COMMISSION



Cette étude a pour objectif de vous immerger au cœur des réalités géographiques et logistiques de la Guyane, un territoire français d'outre-mer unique de par sa position continentale en Amérique du Sud. Plus qu'un simple aperçu, nous souhaitons mettre en lumière les défis cruciaux auxquels est confrontée cette région en matière de connectivité et de mobilité, des enjeux fondamentaux pour son développement et la vie quotidienne de ses habitants.

Ce travail sur « la continuité territoriale en Guyane », réalisée entre novembre 2023 et février 2024 par la commission développement économique et emploi, vise à examiner plusieurs aspects liés à la continuité territoriale, notamment les prix des billets d'avion, leur formation, et l'impact social, touristique, et économique de ces prix sur la Guyane. Elle cherche également à comparer les politiques européennes de continuité territoriale et à formuler des préconisations pour améliorer la mobilité intra et extraterritoriale.

La Guyane se caractérise par ce que l'on nomme un « triple enclavement ».

Premièrement, sa liaison avec la France hexagonale repose sur une unique ligne aérienne, offrant seulement douze rotations hebdomadaires entre Paris et Cayenne, soulignant une dépendance significative vis-à-vis d'un seul axe de communication majeur. Elle note également un taux de pauvreté élevé, avec 44 % de la population vivant sous le seuil de pauvreté en 2020, et un PIB par habitant considérablement plus faible que celui de la France hexagonale.

La continuité territoriale est décrite comme un principe de service public visant à faciliter le déplacement des citoyens entre territoires en compensant les obstacles liés à leur éloignement, fondée sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale, et d'unité de la République.

Deuxièmement, malgré sa position géographique favorisant les interactions, majoritairement informelles, avec les pays voisins, la Guyane est peu connectée aux États limitrophes et au reste du continent sud-américain par des partenariats formels. En effet, les données de 2019 et 2020 révèlent que seules huit collectivités guyanaises sont engagées dans des coopérations à l'étranger, ce qui est un nombre très limité au regard de son potentiel d'intégration régionale.

Enfin, le territoire est confronté à un enclavement intérieur marqué par un réseau de transport terrestre extrêmement réduit. Pas moins de sept communes, dont Maripasoula, Papaïchton et Grand-Santi sur la frontière surinamaïse, Saül et Saint-Élie au centre, ainsi que Camopi et Ouanary sur la frontière brésilienne, ne sont pas desservies par la route. Cette situation affecte près de 27 000 habitants, soit

environ 10 % de la population guyanaise, isolés du reste du territoire.

Consciente de ces défis, la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) a été désignée Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en Guyane, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. La CTG a la lourde tâche de gérer le transport interurbain, une partie du transport scolaire et, surtout, d'assurer le désenclavement du territoire. Deux Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), la CACL et la CCDS, partagent également cette compétence en matière de mobilité.

Objectifs de l'étude

Le 28 avril 2023, sous la présidence de Hadj Bouchehida, la commission « Développement économique, emploi, insertion, éducation, formation, apprentissage, jeunesse » du CESECE Guyane s'est réunie pour aborder la problématique de la continuité territoriale. Dans le cadre de cette autosaisine, le CESECE Guyane a décidé de faire appel à Innovation Conseil Ouest Guyane pour mener une étude qui doit notamment permettre :

- d'étudier les prix des billets d'avion et leur impact ;
- de comprendre la formation des prix des billets d'avion ;
- de réaliser une étude comparative des prix des billets d'avion (pour des distances similaires) ;
- d'analyser l'impact social, touristique et économique des prix des billets d'avion pour la Guyane ;
- de comparer des politiques européennes de continuité territoriale ;
- de formuler des préconisations pour favoriser la mobilité intra et extra-départementale.

Méthodologie

L'étude relative à la continuité territoriale s'est déroulée entre les mois de novembre 2023 et février 2024. Les consultants se sont appuyés sur plusieurs sources d'information pour conduire leur analyse :

> Analyse et synthèse documentaire

- La continuité territoriale avec la Corse, Rapport public annuel 2011, Cour des comptes ;
- Synthèse du rapport biennal 2013-2014 de la Commission nationale d'évaluation des politiques de l'État Outre-mer ;
- Étude et propositions concernant la desserte extérieure de la Guyane, 2004, par Michel Socie, Inspecteur général de l'Aviation civile ;
- Rapport d'observation définitive et sa réponse relatif au dispositif d'aide à la continuité territoriale de la Région Réunion de la Chambre régionale des comptes de la Réunion, mars 2019 ;
- Rapport d'information n° 2289 fait au nom de la délégation aux Outre-mer sur la continuité territoriale dans les Outre-mer, 2019 ;
- Rapport de l'Assemblée nationale du député Olivier Serva visant à renforcer le principe de la continuité territoriale en Outre-mer (n° 1159), 31 mai 2023 ;
- L'essentiel sur le rapport d'information n° 488 « Pour la politique de continuité territoriale, un effort budgétaire s'impose » ;
- Rapport d'information n° 488 (2022-2023) fait au nom de la délégation aux Outre-mer sur la continuité territoriale dans les Outremer ;
- Comité interministériel des Outre-mer du 18 juillet 2023 ;

> Collecte et analyse des données des prix des billets d'avion

> Entretiens de qualification auprès d'acteurs ressources en Guyane

> Analyse comparative des dispositifs de continuité territoriale et de mobilité d'autres territoires et régions ultrapériphériques (RUP).

Contexte territorial en Guyane

Une population jeune et étrangère

En Guyane, la moitié de la population **a moins de 25 ans**, c'est 16 points de plus qu'en France hexagonale (Insee, 2019), en particulier dans l'est et l'ouest guyanais.

Selon l'Insee, les étrangers forment plus du tiers des habitants de la Guyane (35,9 %) en 2019.

Un PIB par habitant 2,4 fois plus faible en Guyane qu'en France hexagonale

Le PIB par habitant s'élève à 15 922 € en Guyane contre 38 107 € en France hexagonale (Insee, 2022), c'est le deuxième plus faible de l'ensemble des régions françaises après Mayotte.

Selon l'Insee, en 2017, la médiane du revenu disponible par unité de consommation s'élève à **10 990 € par an (915 €/mois)** contre 30 620 € par an en France (2 552 €/mois), et 20 670 € en Corse (1 722 €/mois) en 2018.

Une population qui se fragilise

D'après les données de la CAF, au 31 décembre 2022, la Guyane compte 23 657 allocataires du RSA. Ils étaient 22 634 au 31 décembre 2019, soit une augmentation de + 4,5 % sur la période (1 023 allocataires supplémentaires).

Avec les conjoints et les enfants à charge, **69 202 personnes sont couvertes par le RSA fin 2022**.

La dépendance aux prestations sociales est très marquée en Guyane. Au 31 décembre 2022, **168 589 habitants sont couverts par au moins une prestation légale versée par la CAF** (62 % de la population contre 49 % au national) : c'est 2 189 personnes de plus qu'un an auparavant.



Un taux de pauvreté important

En 2020, selon l'Insee, 44 % de la population guyanaise vit sous le seuil de pauvreté, soit environ **125 500 personnes**.

Une part importante des revenus des ménages provient des prestations sociales (62 % des Guyanais sont couverts par au moins une prestation légale de la CAF contre 49 % en moyenne nationale)

Une pauvreté plus forte dans l'Ouest (62 %) et l'Est guyanais (65 %) au seuil de 60 % du niveau de vie médian en 2020 (Insee).

En Guyane, les jeunes sont davantage confrontés à la pauvreté que le reste de la population (50 % des ménages dont le référent fiscal est âgé de moins de 30 ans vivent sous le seuil de pauvreté national).

En 2017, 53 % des Guyanais vivent avec moins de 1020 € par mois contre 14 % en France hexagonale.

Les situations de grande pauvreté touchent près de 30 % des Guyanais contre 2 % des habitants de l'Hexagone (Insee, 2018).



Le « triple enclavement » guyanais

Enclavement vis-à-vis de l'Hexagone : la Guyane est reliée à la France hexagonale par une seule ligne aérienne (12 rotations hebdomadaires Paris-Cayenne).

Enclavement régional : la Guyane est peu connectée aux États voisins et à l'Amérique du Sud.

Enclavement intérieur : la Guyane dispose d'un réseau de transport extrêmement réduit :

- 7 communes ne sont pas desservies par la route (Maripasoula, Papaïchton, Grand-Santi sur la frontière surinamaïse ; Saül, Saint-Élie au centre

du territoire ; Camopi et Ouanary sur la frontière brésilienne), soit près de 27 000 habitants concernés, environ 10 % de la population.

- Pour rappel, en vertu de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24/12/2019, la CTG est Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en Guyane. Elle est par ailleurs en charge du transport interurbain et scolaire (certaines communes) ainsi que du désenclavement.
- 2 EPCI disposent de la compétence mobilité (CACL et CCDS).

Des liens limités avec les pays voisins

Parmi les cinq DROM, la Guyane est le seul département d'outre-mer (DOM) continental. Cette position géographique favorise l'immigration et les interactions surtout informelles avec les pays limitrophes.

Malgré cette position, d'après l'Atlas de la délégation de l'action extérieure des collectivités territoriales (DAECT) seulement huit collectivités guyanaises sont engagées à l'étranger dans des partenariats de coopération en 2019 et 2020.

Une mobilité restreinte des natifs de Guyane

D'après une récente étude « L'enquête Migrations, Famille et Vieillesse 2 (MFV-2) » de l'Ined en 2023, en 2020-2021, **25 % des natifs de Guyane de 18-79 ans qui y vivent ne l'ont jamais quittée, même pour un court séjour.** C'est plus qu'aux Antilles (11 %) et qu'à La Réunion (15 %).

À l'inverse, un cinquième des natifs qui y résident en 2020-2021 ont fait l'expérience d'au moins une émigration durable (6 mois ou plus). **Ils sont aujourd'hui les plus diplômés: 35 % détiennent un diplôme du supérieur.**

Des natifs sédentaires cumulant des difficultés socio-économiques

Les natifs « sédentaires » (n'ayant jamais quitté la Guyane) sont de loin les plus en difficulté: beaucoup n'ont aucun diplôme (43 %), et ils sont souvent sans emploi.

Ceux âgés de 25 à 65 ans sont plus fréquemment au chômage (31 %) ou au foyer (14 %) que les natifs et natives du même âge ayant vécu des expériences migratoires. Ces « sédentaires » (18-79 ans) sont aussi les plus pauvres: leur niveau de vie mensuel médian s'élève à **726 €, une valeur bien inférieure à celles des autres natifs.**

Niveau de vie mensuel médian (en €, 18-79 ans):

- sédentaires: 726 €
- courts séjours: 1120 €
- « natifs de retour »: 1750 €

Un accès aux services publics et aux droits contraints

Un territoire étendu, un réseau routier peu dense et faiblement maillé, couplé à une offre de transport collectif insuffisante, accentue les difficultés pour se déplacer et accéder aux services publics (santé, éducation, logement, formation et emploi...):

- des inégalités territoriales particulièrement marquées au sein des communes enclavées de l'intérieur;
- des phénomènes de non-recours importants.





Continuité territoriale

Le principe de « continuité territoriale »

Le principe de « continuité territoriale » est un principe de service public visant à faciliter le déplacement des citoyens entre territoires en compensant les obstacles liés à leur éloignement. La continuité territoriale est fondée sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République.

Ce principe concerne près de **2,7 millions d'habitants ultramarins et 343 700 habitants de la Corse**.

La politique de continuité territoriale des territoires ultramarins a tout d'abord été mise en œuvre par l'article 60 de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer. La loi Lodeom du 27 mai 2009 (art.49 et 50). Elle est désormais définie dans les articles L.1803-1 et suivants du code des transports.

Article L.1803-1 du code des transports: « Dans les conditions déterminées par les lois et règlements, les pouvoirs publics mettent en œuvre en outre-mer, au profit de l'ensemble des personnes qui y sont régulièrement établies, une politique nationale de continuité territoriale au départ ou à destination de l'outre-mer. Cette politique repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Elle tend à atténuer les contraintes de l'insularité et de l'éloignement, notamment en matière d'installation professionnelle, et à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer. »



La politique de continuité territoriale est mise en œuvre par l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM).

L'État est le seul responsable légal de la continuité territoriale entre ces territoires ultramarins et l'Hexagone.

Cour administrative d'appel de Bordeaux, arrêt du 21/12/2022: « Il (LADOM) a pour mission, en particulier, de mettre en œuvre les actions relatives à la continuité territoriale qui lui sont confiées par l'État et de gérer les aides mentionnées à l'article L.1803-4 à L.1803-6. »

Le budget consacré à la politique de continuité territoriale des territoires d'outre-mer est inclus dans le budget global de la mission « outre-mer ».

LADOM intervient dans le cadre de deux programmes:

- programme 123 « Conditions de vie outre-mer »;
- programme 138 « Emploi outre-mer ».

Les dispositifs de LADOM

Passeport mobilité étude (PME)

Destiné aux étudiants âgés de moins de 27 ans résidant en outre-mer, ce dispositif prend en charge, annuellement et sous condition de ressources, les trajets aériens A/R entre le territoire d'origine et le lieu d'études des étudiants qui sont en mobilité dans le cadre de leurs études en raison de l'inexistence ou de l'absence de la filière dans leur territoire de résidence.

Budget engagé par l'État en 2022: 14,84 M€.

Passeport mobilité formation professionnelle (PMFP)

Ce dispositif est destiné aux demandeurs d'emploi résidant en outre-mer et souhaitant suivre une formation en mobilité en raison de l'inexistante ou saturation de la formation souhaitée sur leur territoire de résidence. Le dispositif prend en charge, sous condition de ressources, la construction du parcours de formation et des dépenses liées à la mobilité. Leurs

études en raison de l'inexistence ou de l'absence de la filière dans leur territoire de résidence.

Budget engagé par l'État en 2022: 11,40 M€.

Aide à la continuité territoriale (ACT)

Cette aide se matérialise par un bon de réduction que le bénéficiaire, résident d'outre-mer désireux de se rendre en France hexagonale, peut présenter à une agence de voyages partenaire ou une compagnie aérienne. L'aide est conditionnée aux ressources du bénéficiaire et la valeur du bon dépend du territoire de résidence. Leurs études en raison de l'inexistence ou de l'absence de la filière dans leur territoire de résidence.

Budget engagé par l'État en 2022: 16,06 M€.

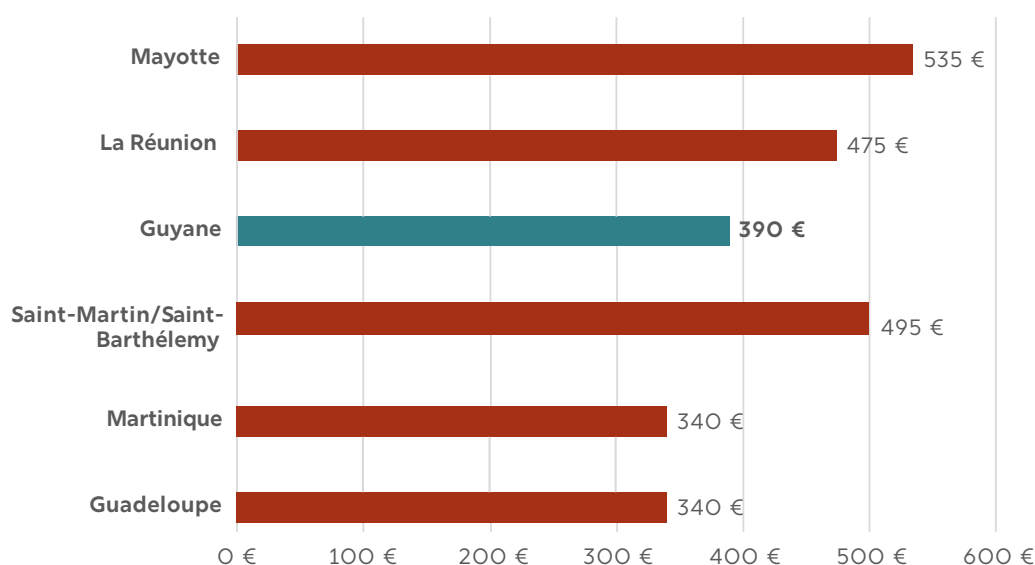
Réforme de la continuité territoriale (Comité interministériel des Outre-mer du 18 juillet 2023)

- > Augmentation du montant de prise en charge des billets réalisée en 2023 afin de mieux couvrir le prix moyen du billet d'avion.
- > Réévaluation du seuil d'éligibilité du quotient familial du foyer de rattachement de 11 991 € à 18 000 € (population éligible dans les cinq DROM passant de 62 % à 77 %).

Ce dispositif concerne les résidents territoires suivants: Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

Les coûts de transport, du domicile vers l'aéroport international ne sont pas pris en compte par l'ACT.

Montants des bons ACT par DOM (Arrêté du 2 mars 2023)



Le montant du bon est forfaitaire. Il vient en déduction du prix du billet d'avion aller-retour en classe économique.

Ce bon est à présenter auprès d'une compagnie aérienne ou d'une agence de voyages partenaire.

En Guyane, cinq agences de voyages ont signé une convention de partenariat avec LADOM, **toutes situées sur le territoire de la CACL:**

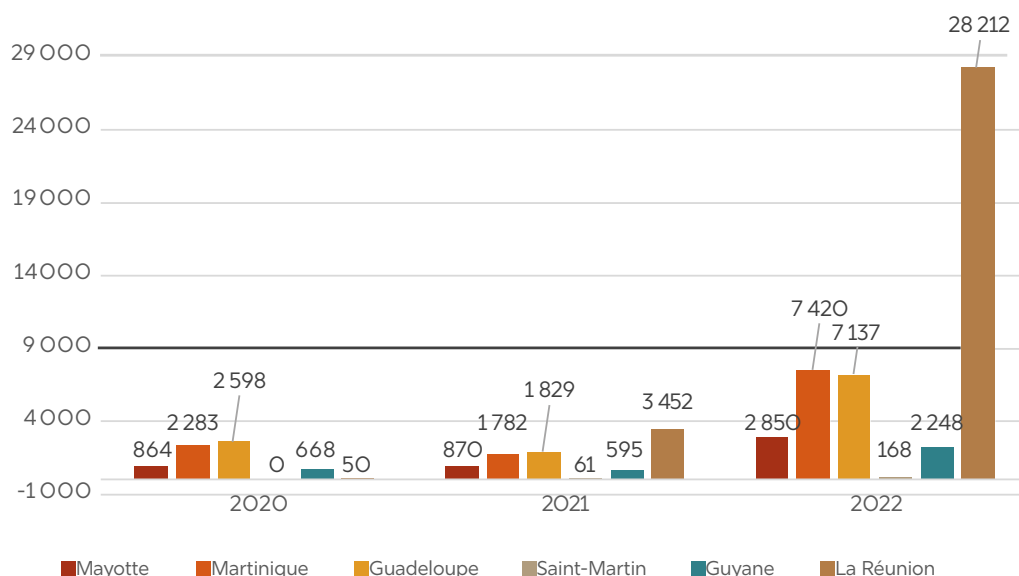
- Agence touristique Saint-Claire,
8 rue de Rémire 97300 Cayenne
- France Business travel Centre commercial Katoury, Rocade de Zéphir 97300 Cayenne
- Guyane international travel,
2 place du Marché 97300 Cayenne

- Somarig Voyage Hypermarché,
Hyper U 97300 Cayenne
- Somarig Centre commercial Family Plaza,
97351 Matoury

La concentration des agences de voyages partenaires de LADOM en Guyane dans les zones de Cayenne et Matoury limite :

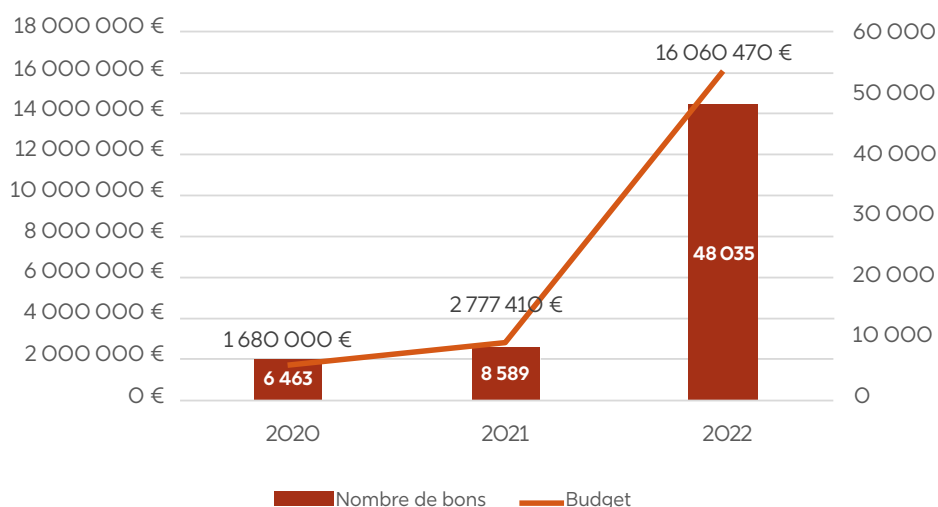
- l'accessibilité et la diversité des options pour les bénéficiaires;
- réduit leur capacité à mobiliser pleinement le dispositif.

Nombre de bons ACT utilisés par territoire entre 2020 et 2022



Nombre de bons et budget dédié à l'ACT

Source LADOM



Le nombre de bons ACT varie très fortement selon les DROM. En 2020, 6 463 bons ont été délivrés, 8 589 en 2021 et 48 035 en 2022.

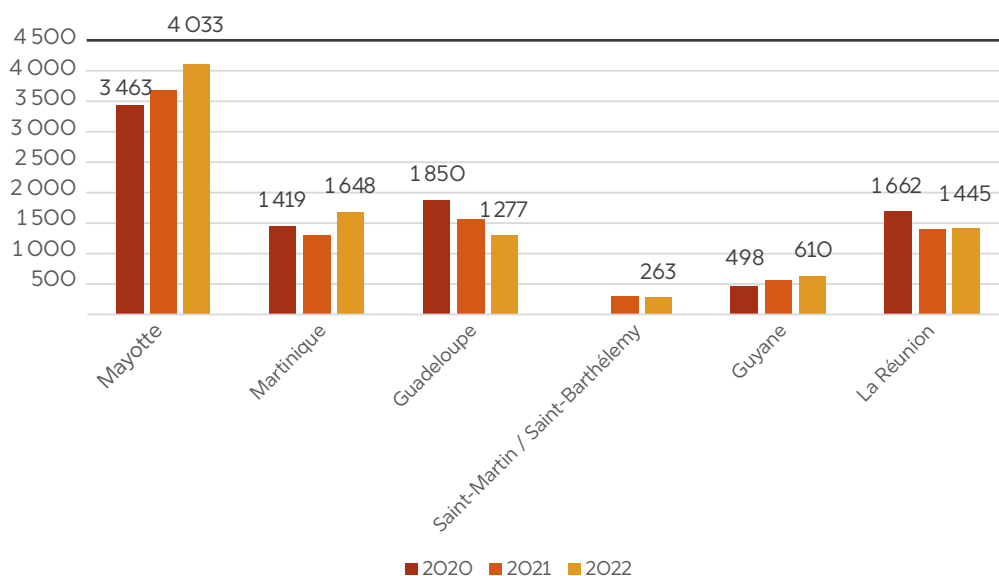
Entre 2015 et avril 2022, La Réunion disposait de son propre dispositif de continuité territoriale. Plus favorable que le dispositif de LADOM, il permettait de bénéficier de deux tranches d'aide (300 € et 450 €). Cette aide à la continuité territoriale de la Région, mobilisable chaque année, a connu un succès

important : le nombre de bénéficiaires est passé de 96 000 à 155 000 entre 2015 et 2018.

Le coût du dispositif pour la Région s'établissait en 2018 à 53 M€. D'après la chambre régionale des comptes de La Réunion, le coût de gestion du dispositif s'élevait en 2018 à 4,7 millions d'euros.

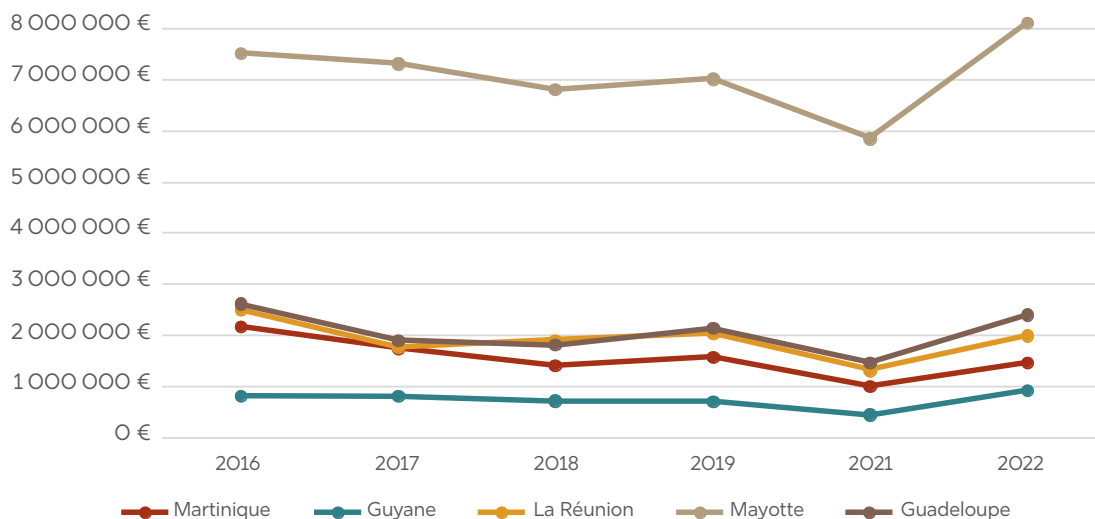
Nombre de bénéficiaires du dispositif PME

Source LADOM



Budget engagé pour le dispositif PME par territoire entre 2016 et 2022

Source LADOM



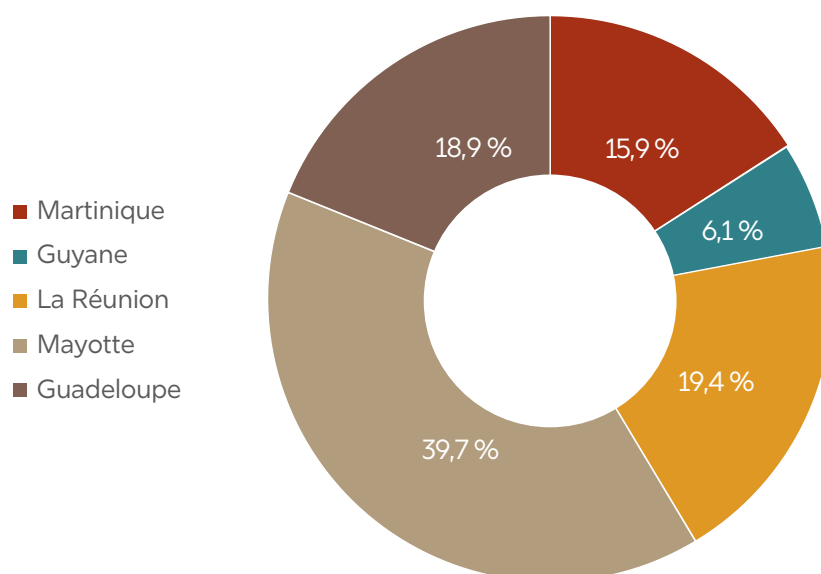
La Guyane est le DOM qui mobilise le moins le dispositif PME : entre 2016 et 2022, **5,4 % des budgets consacrés concernaient le territoire.**

Entre 2020 et 2022, 549 étudiants gyanais mobilisent en moyenne le dispositif contre près de 1450 en Martinique, 1550 en Guadeloupe et 1500 à La Réunion. Mayotte se distingue des autres territoires avec 3700 bénéficiaires sur la même période.

En Guyane, 40 % de la population a moins de 20 ans. Le territoire compte une université qui accueille 3000 étudiants sur ses sites de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent.

Part cumulée du budget PME et ACT consacrée par LADOM par territoire entre 2016 et 2022

Source LADOM



Sur les deux principaux dispositifs de LADOM (PME et ACT), la Guyane est le territoire mobilisant le moins les crédits de l'État.

Entre 2016 et 2022 (année 2020 non comprise), **seulement 6 % des montants versés par LADOM sur ces deux dispositifs concernaient un résident guyanais.**

Le principal obstacle pour certains Guyanais dans l'accès aux aides et dispositifs réside dans la question de l'accès aux droits. Cette difficulté pourrait expliquer la faible utilisation des dispositifs de la LADOM.



L'ESSENTIEL

- > La continuité territoriale est un principe de service public fondée sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. C'est une politique qui tend « à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole ».
- > La continuité territoriale est une compétence de l'État, financée à travers le budget « Mission outre-mer » dans les territoires d'outre-mer.
- > La politique de continuité territoriale est mise en œuvre par LADOM, à travers trois principaux dispositifs: Passeport mobilité étude (PME), Aide à la continuité territoriale (ACT), Passeport mobilité formation professionnelle (PMFP).
 - Le seuil d'éligibilité du quotient familial pour bénéficier des aides de LADOM s'élève désormais à 18 000 €.
 - Bons ACT: montant forfaitaire de 390 € pour la Guyane.
- > La Guyane est le DOM mobilisant le moins les crédits de LADOM en faveur de la continuité territoriale (PME et ACT, 6 % entre 2016 et 2022), ce qui pose la question de l'accès effectif aux droits (aides et dispositifs) dans le département.

Continuité territoriale en Corse et dans les outre-mer

	Corse	Outre-mer
Population (Insee, 2020)	0,340 million d'habitants	2,7 M d'habitants
Début d'application du principe de continuité territoriale	1976	2003
Budget de l'État consacré à la continuité territoriale (2023)	220 millions d'euros	53 millions d'euros
Modalité de gestion	Office de transport de Corse (autorité délégante)	LADOM
Organisation de la desserte aérienne et maritime à destination et en provenance de l'Hexagone	Aérienne: délégation de service public Maritime: obligation de service public (OSP) et délégation de service public	<i>Aérienne vers Paris: libre concurrence</i>
	Compensation financière pour les 5 routes maritimes (Corse/Hexagone) + 12 routes aériennes	<i>Financement de dispositifs d'aide aux transports vers l'Hexagone</i>
Modalité de l'aide	Tarif préférentiel pour les personnes résidant fiscalement en Corse	Bon de réduction variable selon le territoire
Conditions de ressources	Non	Oui
Fréquence d'éligibilité	Permanente (accréditation à renouveler tous les ans)	3 ans (année pleine)

La France consacre en 2024, **73,5 millions d'euros** pour mettre en œuvre sa politique de continuité territoriale à destination des territoires ultramarins. **C'est 41,5 % de plus qu'en 2023.**

Quelques chiffres clés

+ 41,5%

Évolution du budget dédié à la continuité territoriale entre 2023 et 2024

ZOOM

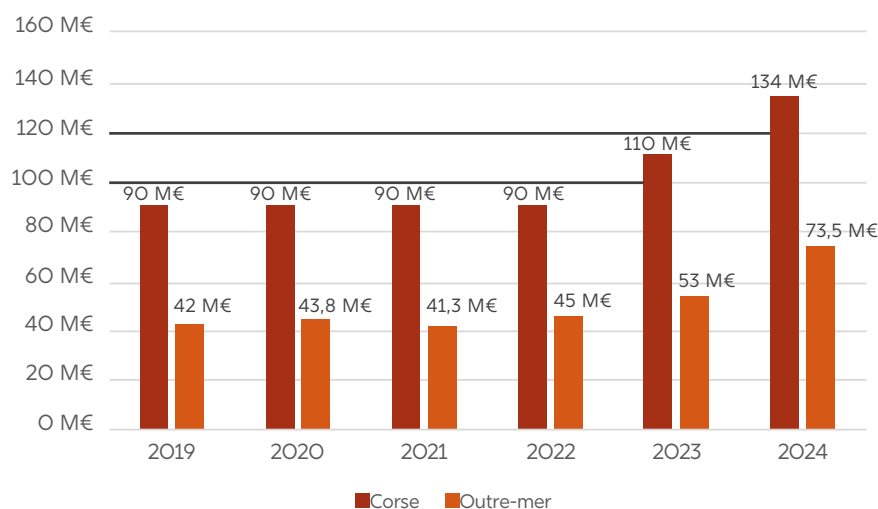
Une diminution de l'effort budgétaire en faveur de la continuité territoriale des territoires ultramarins

Le rapport de la délégation sénatoriale de mars 2023 dédiée aux territoires d'outre-mer a révélé que, entre 2012 et 2019, le soutien financier destiné à maintenir la continuité territoriale a diminué de plus de 30 %. Cette réduction est la conséquence de trois facteurs principaux :

- le maintien d'un budget limité,
- une inflation de presque 8 % au cours de cette période,
- une croissance démographique de 4 % dans les départements et régions d'outre-mer (Drom).

Budget de l'État en faveur de la continuité territoriale aérienne

Source : rapport sénatorial n° 488 du 30 mars 2023



Avant 2024, l'État consacrait selon les années entre 35 et 52 millions d'euros annuels à sa politique de continuité territoriale dans les outre-mer.

Pour la Corse, la dotation de continuité territoriale (DCT) s'élève à 187 millions d'euros annuels. Elle se décompose de la façon suivante en 2023 :

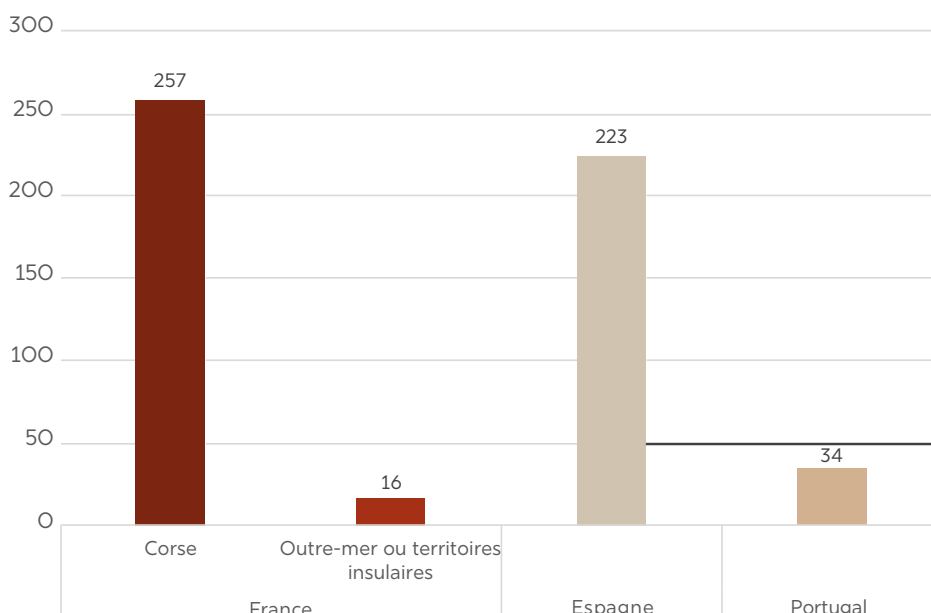
- 107 millions d'euros de compensation pour les cinq routes maritimes entre la Corse et l'Hexagone ;

- 90 millions d'euros pour les quatre aéroports et les douze routes aériennes, comprenant les liaisons vers Nice et Marseille et les lignes desservant la Corse depuis Paris ;

- la Corse a obtenu une rallonge de sa DCT de 33 millions d'euros en 2023 et 40 millions en 2024.

Effort budgétaire des États par habitant en faveur de la continuité territoriale (en euros par habitant)

Source : rapport sénatorial n° 488 du 30 mars 2023



L'effort budgétaire apporté par la France, l'Espagne et le Portugal en faveur de la continuité territoriale est très variable :

– avec 257 € par an et par habitant, la Corse est le territoire dont l'effort budgétaire de l'État en faveur de la continuité territoriale est le plus important ;

– avec 16 € par an et par habitant, les outre-mer ou territoires insulaires bénéficient à l'inverse du plus faible effort de l'État.

C'est 16 fois moins qu'en Corse et 14 fois 50 moins que pour les îles Canaries.

Historique et fonctionnement de la dotation de continuité territoriale en Corse

La continuité territoriale en Corse, un engagement historique

Depuis 1976, la Corse bénéficie d'un service public dédié à assurer la continuité territoriale, essentiel pour l'île en raison de sa géographie.

Chronologie

1976-1991 : gestion par l'État français, marquant les premiers pas vers une continuité territoriale effective. La mise en place du principe de continuité territoriale date de 1976 en Corse via des mécanismes de gré à gré avec l'État, sans mise en concurrence, puis avec la collectivité de Corse.

1989 : création d'Air Corsica (Compagnie Corse Méditerranée) pour améliorer les rotations de la Corse.

Depuis 1991 : transfert de la gestion à la Corse, symbolisant une étape majeure vers l'autonomie dans la gestion des transports.

1992 : création de l'Office des transports de la Corse (OTC), entité dédiée à cette mission.



Financements

Dotation de continuité territoriale

Financée par l'État, à hauteur de 187 millions d'euros par an depuis 2009.

Rallonges budgétaires

33 millions en 2022 et 40 millions en 2023, réponses aux défis inflationnistes et à la pression sur les coûts des services publics maritimes et aériens.

Lobbying et volontarisme

Mobilisation des élus corses : actions convergentes du Conseil exécutif de Corse, des parlementaires corses, et du groupe LIOT à l'Assemblée nationale pour sécuriser les financements nécessaires à la mise en œuvre de la continuité territoriale.

L'engagement des élus corses et le soutien national réaffirment l'importance de la continuité territoriale comme pilier pour l'accessibilité et le développement de la Corse. La discussion sur son avenir reste ouverte, nécessitant des solutions durables et inclusives.

Caractéristiques de la desserte aérienne en Guyane

Le trafic aérien guyanais, qui se distingue des autres départements d'outre-mer par un important trafic d'affaires, un certain équilibre entre les sens de circulation et une faible saisonnalité :

- 40 % de trafic d'affaires sur la liaison Paris-Cayenne (donnée de l'Institut du transport aérien, 2003)
 - trafic affinitaire (famille);
 - période de pointe comprise entre le 15 juin et le 15 septembre chaque année.
- La liaison se rapproche davantage de l'international que de la liaison d'un DOM ou, à titre de comparaison, le trafic d'affaires s'établit à 20 % sur la liaison Paris-Saint-Denis;

Quelques chiffres clés

872 €

Prix moyen pour un aller-retour Cayenne-Paris en 2023 en classe économique (Algofly)

40 %

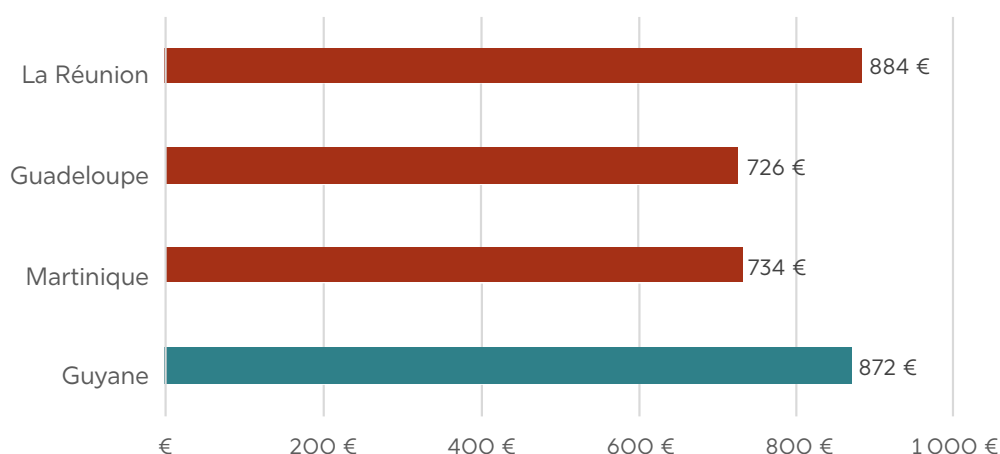
Part de la clientèle d'affaires sur la liaison Paris-Cayenne

L'analyse des prix moyens d'un aller-retour depuis Paris vers la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et La Réunion révèle :

- la similitude des courbes de prix pour la Guadeloupe et la Martinique, avec un prix moyen qui s'établit autour de 730 €;
- des prix moyens comparables entre La Réunion et la Guyane mais des écarts durant la haute saison plus marqués.
- des prix moyens plus élevés pour la Guyane comparativement à la Guadeloupe et la Martinique (+16 %);

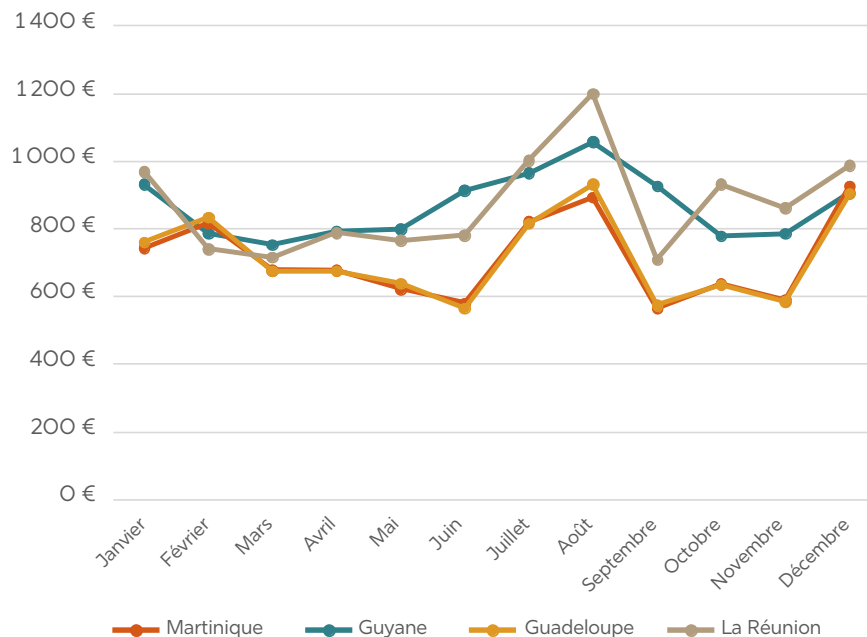
Prix moyen d'un aller-retour vers Paris

Source Algofly - 2023



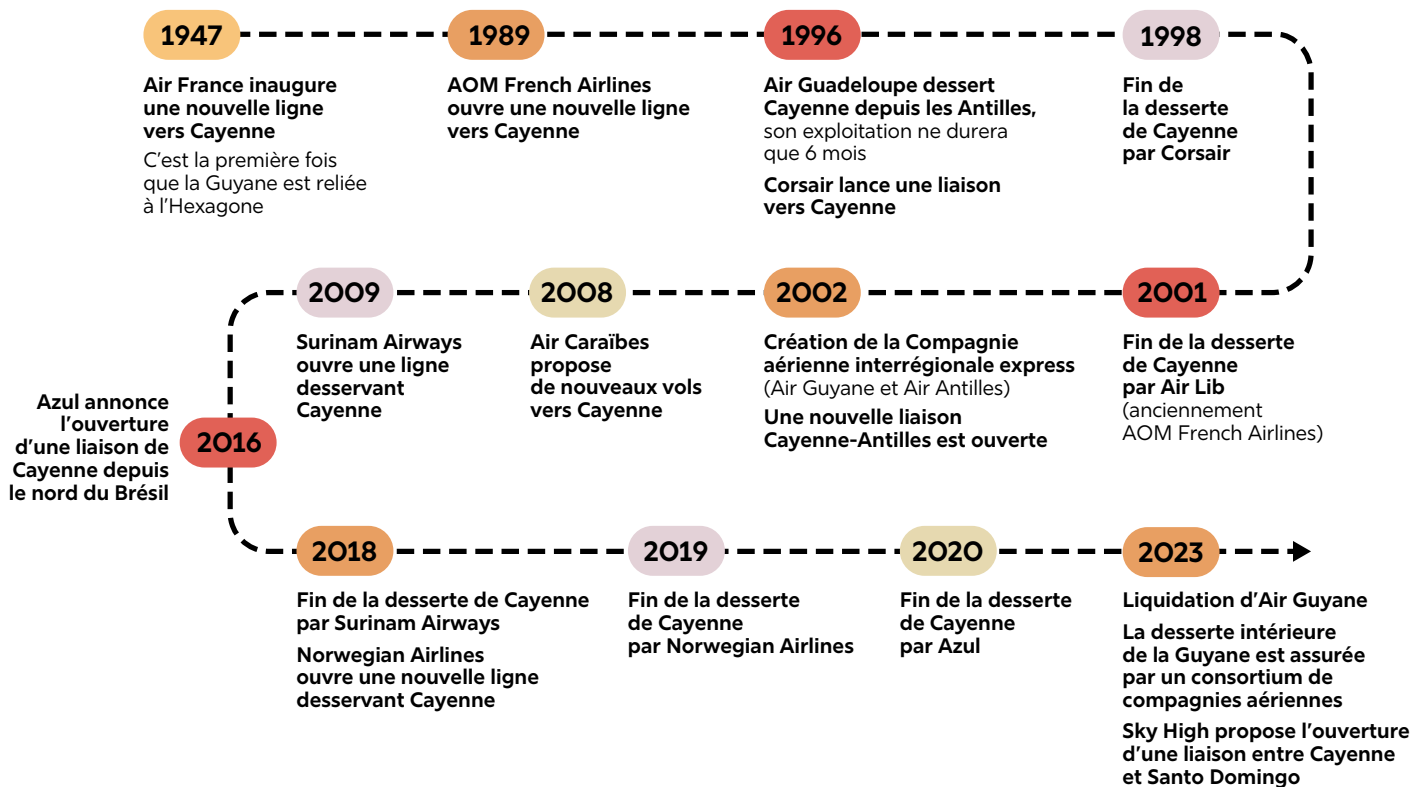
Prix moyen selon la période de voyage

Source Algofly - 2023



Évolution de l'activité des compagnies aériennes en Guyane

Évolution de l'activité des compagnies aériennes en Guyane



Panorama de la desserte internationale et régionale actuelle

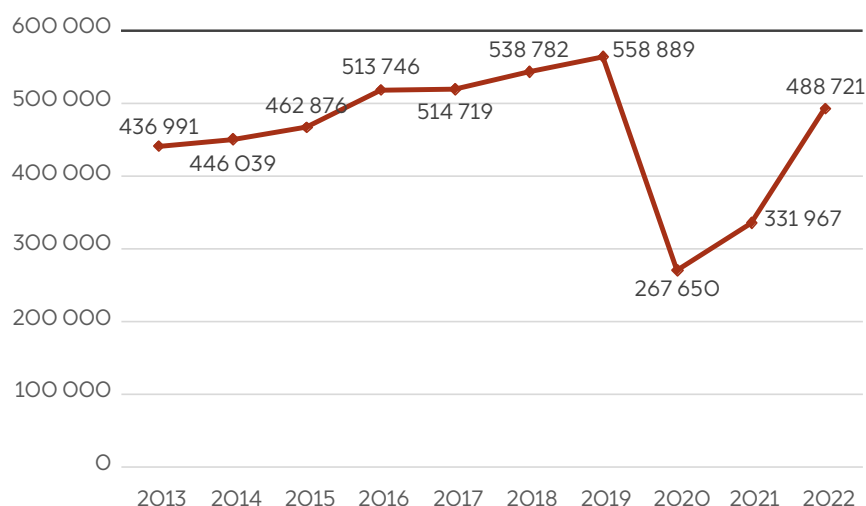
Données à jour, février 2024

	Desserte en provenance et à destination de Cayenne	Compagnie aérienne et nombre de vols par semaine (février 2024)
Hexagone	Paris	Air France (7 vols/semaine) Air Caraïbes (5 vols/semaine)
Martinique	Fort-de-France	Air France (5 vols/semaine)
Guadeloupe	Pointe-à-Pitre	Air France (5 vols/semaine)
Brésil	Belém	Air France (1 vol/semaine)
République dominicaine	Santo Domingo (escale à Fort-de-France)	Sky High (1 vol/semaine)

Desserte nationale

Trafic passagers - Aéroport Félix Éboué

Source aéroport de Cayenne - Félix Éboué



Le trafic de passagers de l'aéroport de Félix Éboué a beaucoup évolué ces 10 dernières années.

Entre 2013 et 2019, le trafic passager a progressé en moyenne de **3,6 % par an**.

En moyenne, entre 2013 et 2022, **456 038 passagers** sont transportés. À titre de comparaison, **2 029 000 passagers** sont transportés en moyenne, par an, via l'aéroport Pôle Caraïbes de Guadeloupe entre 2013 et 2022 (c'est 4,4 fois plus que l'aéroport Félix Éboué).

La crise sanitaire a drastiquement impacté le nombre de passagers transportés : en 2020, le trafic a chuté de 52 %.

Cependant, depuis 2021, l'activité de l'aéroport se rétablit : en 2022, 488 721 passagers ont été transportés, c'est 221 000 de plus qu'en 2020.

Desserte régionale

L'offre de desserte par des compagnies dites « low cost » a été déployée en Guyane pendant trois ans, entre 2017 et 2019.

En moyenne, 23 360 passagers étaient transportés par an.

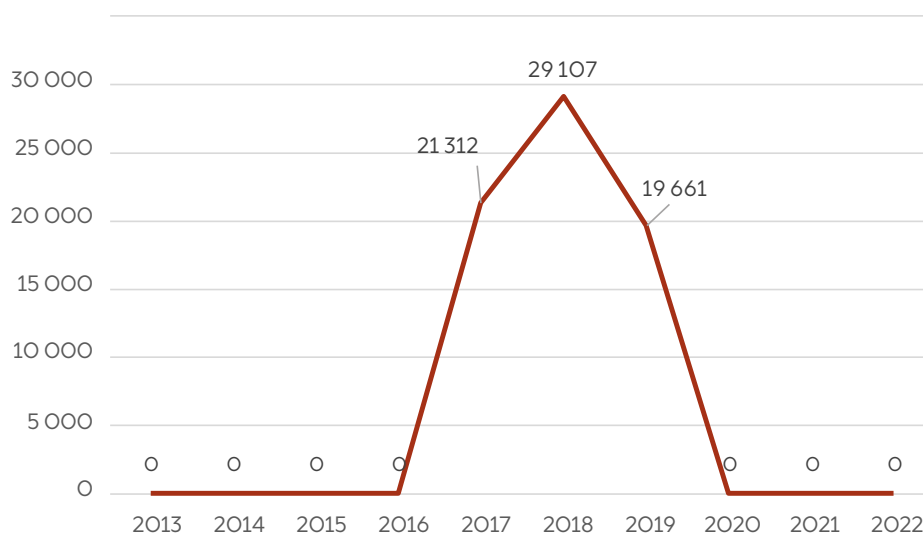
Trois destinations étaient proposées :

- Cayenne-Belem via la compagnie Azul
- Cayenne – Fort-de-France via Norwegian Airlines
- Cayenne-Paramaribo via Surinam Airways

Ces trois compagnies n'opèrent plus en Guyane.

Trafic passagers low cost - Aéroport Félix Éboué

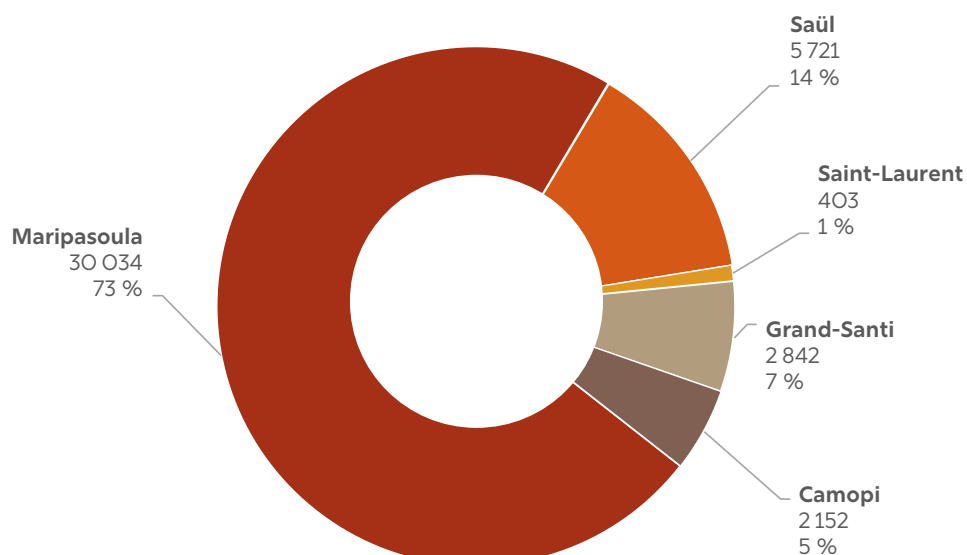
Source : aéroport de Cayenne - Félix Éboué



Desserte intérieure

Flux intérieurs de passagers en 2021

Source : Direction des services aéroportuaires – CCIG



Air Guyane était la seule compagnie à desservir les communes de l'intérieur du territoire : Maripasoula, Saül, Saint-Laurent, Grand-Santi et Camopi.

Le trafic s'établit à **41 152 passagers en 2021** soit une hausse de 57 % par rapport à 2020.

Avec 73 % des passagers transportés, Maripasoula est de loin la desserte la plus fréquentée, puis Saül (14 %).

Selon la direction de l'aéroport Félix Éboué, le potentiel de la destination pourrait s'élever à 100 000 passagers par an.

En 2021, la CTG a mis en place une délégation de

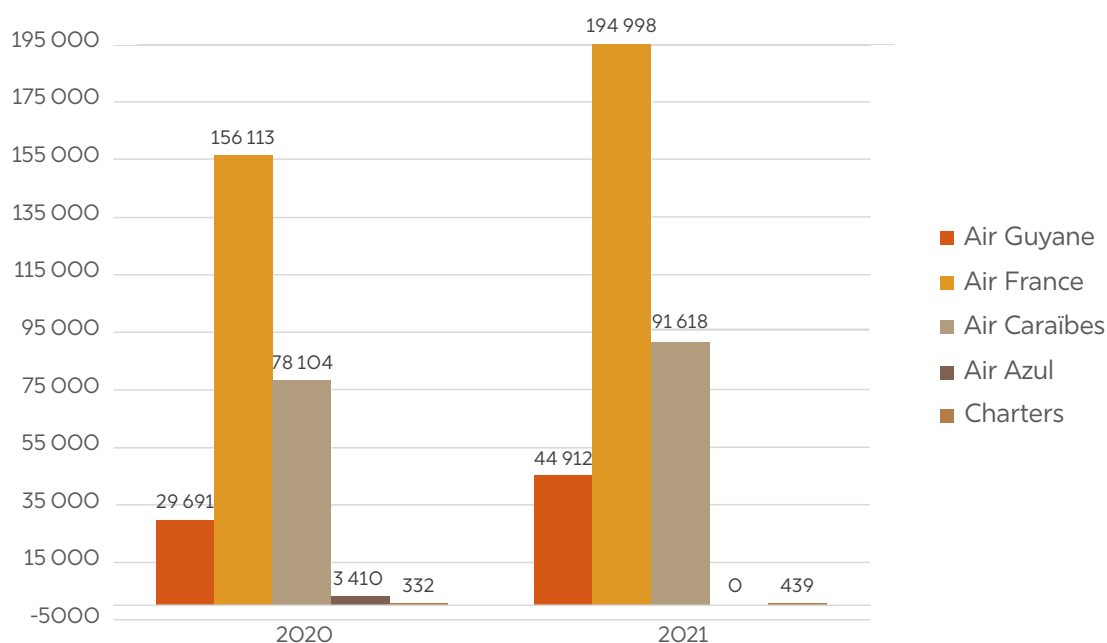
service public (DSP) pour six liaisons intérieures, l'État a apporté son soutien financier sur deux liaisons (Maripasoula et Saül). Au total, le coût de la DSP s'élève à 10 M€, dont seulement 1,50 M€ pris en charge par l'État.

La compagnie Air Guyane a fait l'objet d'une liquidation judiciaire en octobre 2023. **Depuis décembre 2023, une délégation de service public d'urgence de 7 mois a été mise en place par la Collectivité Territoriale de Guyane pour la desserte des communes de l'intérieur.**

Cette DSP d'urgence est assurée par un consortium de trois entreprises composé de Guyane Fly, Van Air et Jet Airways.

Évolution du trafic de passagers par compagnie

Source : Insee



L'évolution du trafic de passagers est à la hausse pour les compagnies aériennes Air France, Air Guyane et Air Caraïbes.

En 2021, le trafic de passagers pour la compagnie Air Azul est de zéro, qui s'explique par l'arrêt de la desserte vers le Brésil.

Air France dispose de la plus grande part de marché : **la compagnie transporte près de 60 % des passagers de l'aéroport Félix Éboué**, suivi par Air Caraïbes, qui transporte près de 28 % des passagers.

En 2021, le trafic de passagers avec la France hexagonale représente 76 % de l'aéroport.

Composition du prix d'un billet d'avion

Comment est composé le prix d'un billet d'avion ?

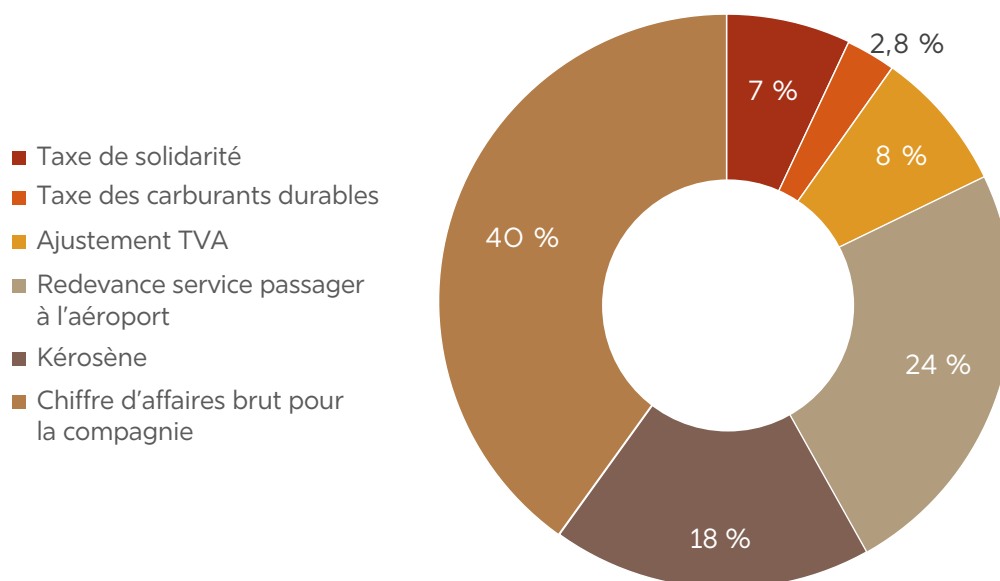
Le billet comprend également des taxes :

- les **redevances passagers** : redevance aéronautique, redevance atterrissage, redevance parking, redevance balisage, redevance commerciale (utilisation des locaux, passerelles, utilisation des bornes d'enregistrement, bureaux...), redevance traitement PMR.
- la **surcharge carburant**
- la **taxe de l'aviation civile (TAC)**, tarif par passagers selon la destination finale.
- la **taxe de sûreté**
- la **taxe de solidarité (TS)**
- la **TVA**

D'après les informations recueillies auprès de la direction de l'aéroport Félix Éboué, la **fourchette haute** pour la **taxe d'aéroport** s'élève à 180 € à Cayenne.



Répartition d'un billet d'avion en France métropolitaine



Évolution des prix au départ des DOM et vers toute destination

Source : IPTAP, DGAC



Les prix des billets d'avion au départ des DOM et vers toute destination ont évolué dans le temps. C'est la Martinique qui a subi la plus grande hausse de tarif avec une augmentation de 58,9 % des prix des billets entre 2021 et 2022.

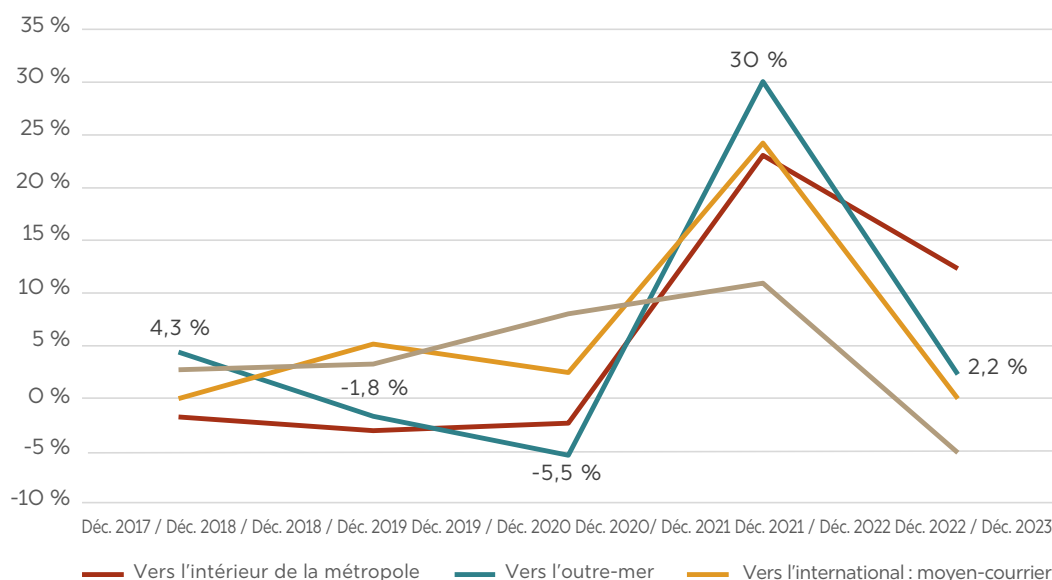
La cause de l'inedite de la hausse des prix en Outremer peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- l'étroitesse du marché ;
- les fortes variations de la demande ;
- la nécessité de rentabiliser les lignes sur l'ensemble de l'année.

La DGAC constate également que la saisonnalité des tarifs est plus importante pour les liaisons outre-mer que pour les liaisons long-courriers internationales au départ de l'hexagone. Cela explique que les prix augmentent plus fortement en période de forte demande (+ 25 % en juillet-août par rapport aux moyennes annuelles vers les DOM contre + 14 % pour - 10 % les long-courriers internationaux) et chutent plus vivement en basse saison (- 15 % en septembre par rapport aux moyennes annuelles vers les DOM contre - 3 % vers l'international long-courrier).

Évolution des prix au départ de métropole

Source : IPTAP, DGAC



Jusqu'en 2021, les prix des billets hexagone-DROM ont eu tendance à baisser alors même que le prix d'un billet long courrier depuis l'hexagone était en augmentation constante.

Cependant, on observe qu'entre 2021 et 2022, dans une période d'inflation générale des prix du transport aérien dans le monde, **ce sont les billets à destination des DROM qui ont subi la plus forte**

augmentation des prix, avec une hausse de 30 % tandis que les voyages long-courriers n'ont subi qu'une hausse de 10,8 % par rapport à l'année précédente.

Cela témoigne de l'existence de contraintes spécifiques aux Départements et Régions d'Outre-mer.

Les possibles raisons de l'augmentation du prix des billets depuis 2022 ?

La Direction générale de l'aviation civile juge que la hausse des prix des billets d'avion depuis 2022 est principalement causée par la hausse des prix du kérosène. **En effet, le kérosène représente environ 30 % des coûts d'une compagnie si bien qu'entre 2021 et 2022, la hausse du prix du kérosène est estimée à 94 % ce qui représente un surcoût de 120 euros pour un trajet aller-retour entre l'hexagone et les Antilles.**

La hausse des prix s'explique également par d'autres facteurs :

- la dépréciation de l'euro face au dollar puisque le dollar est la monnaie principalement utilisée lors d'achats dans l'aéronautique (60 % des coûts sont facturés en dollar) ;

- la hausse des contrats de maintenance de tous les prestataires. Air Caraïbes évoque une hausse de 15 % ;
- l'inflation sur les salaires ;
- la hausse de certaines taxes et redevances à l'instar de la redevance de survol de l'Hexagone (+ 25 % en 2022).

Les informations recueillies lors de nos travaux ne nous ont pas permis de vérifier la composition du prix d'un billet d'avion des compagnies effectuant la desserte de la Guyane.



Analyse comparative de dispositifs de continuité territoriale

Une analyse comparative de dispositifs de continuité territoriale mis en œuvre dans différents pays européens a été réalisée: – en France avec la Corse, les DOM, la Nouvelle-Calédonie;
– en Espagne (Canaries);
– au Portugal (Madère et les Açores);
– le Danemark.

Les dispositifs des différents territoires français

	Population	Type de dispositif	Modalités	Conditions d'éligibilité	Délai de carence
Guyane	294 071	Dispositifs de LADOM: ACT, PME, PMFP, aide au transport de corps	Bon de réduction Jusqu'à 390 € (ACT)	1. Être résident habituel de la Guyane 2. Conditions de ressources Aide majorée: QF < 6 000 € Aide simple: 6 000 < QF < 18 000 €	3 années pleines
Corse	339 178	Dispositif territorial: organisé par l'Office des transports de la Corse	Tarifs préférentiels (valables jusqu'au 24 mars 2024): ▪ environ 108 € TTC l'AR pour un trajet bord à bord (Corse <=> Nice, Marseille) ▪ environ 203,33 € TTC l'AR vers Paris	Être domicilié fiscalement en Corse	Aucun Les résidents doivent simplement demander une accréditation tous les ans
La Réunion	859 959	Dispositifs de LADOM: ACT, PME, PMFP <i>Financement complémentaire du Conseil régional pour l'ACT</i>	Bon de réduction Tranche 1: 575 € Tranche 2: 475 € Tranche 3: 200 €	1. Être résident habituel de la Réunion 2. Conditions de ressources: Tranche 1: QF < 6 000 Tranche 2: 6 000 < QF < 11 991 Tranche 3: 11 991 < QF < 26 030	3 années pleines
		Dispositifs territoriaux: A - Bon ressourcement étudiant	Bon de réduction (max 800 €)	1. Étudiants réunionnais en étude en Hexagone	Une fois par an pendant tout le cursus
		B - Continuité funéraire	Aide financière	1. Réunionnais confrontés au décès d'un parent proche	Aucun
Nouvelle-Calédonie	271 969	ACT, Passeport pour la mobilité, Aide au transport de corps Dispositifs gérés par les services de l'État	Bon de réduction Jusqu'à 980 € (ACT)	1. Être résident habituel de Nouvelle-Calédonie 2. Conditions de ressources: QF < 2527 025 F CFP (soit 21160,62 €)	4 années pleines
		Dispositifs territoriaux: A - Continuité pays	Tarif préférentiel (réduction directe sur le billet)	1. Résident de l'île des Pins/ îles Loyauté	5 AR/an
		B - Solidarité transport	Tarif préférentiel (84 ou 67 € l'AR en fonction de l'île de résidence)	1. Résidents de l'île des Pins/ îles Loyauté 2. Bénéficiaires de l'aide médicale gratuite	8 AR/an

Les dispositifs portugais et espagnol

	Population	Type de dispositif	Modalités	Conditions d'éligibilité	Délai de carence
Espagne <i>Canaries, Baléares, Melilla et Ceuta</i>	3564518	Étatique Réduction tarifaire	Remise de 75 € du prix du billet de base	Être domicilié dans un territoire insulaire, être député/sénateurs de territoire insulaire (les familles nombreuses ont une réduction cumulée de 5 à 10 %)	Pas de limite
Portugal <i>Les Açores et Madère</i>	496791	Étatique Subvention sociale de mobilité	Tarif plafonné Açores/continent: ▪ 99 € (étudiants) ▪ 134 € (résidents) Madère/continent: ▪ 65 € (étudiants) ▪ 86 € (résidents) Madère/Açores: ▪ 89 € (étudiants) ▪ 119 € (résidents)	1. Résidents habituels 2. Résidents assimilés (travail au sein des archipels) 3. Étudiants 4. Mineurs qui ne résident pas sur l'archipel mais dont le parent réside à Madère	Pas de limite



Les dispositifs hollandais et danois

	Population	Type de dispositif	Modalités	Conditions d'éligibilité	Délai de carence
Danemark <i>Groenland et îles Féroé</i>	109606	Étatique Dispositif d'aide au transport en cas de décès ou de maladie grave dans la famille	Aide financière: jusqu'à 2016 €	Condition de ressources	
		Territorial Dispositif d'aide des territoires	Au Groenland: gratuité du billet Îles Féroé: 201,65 € maximum	1. Étudiants faisant leurs études au Danemark 2. Extension de l'aide sous certaines conditions pour les enfants à charge, le conjoint du demandeur et les mineurs accompagnants	1 AR/an



L'ESSENTIEL

- > Un principe de continuité territoriale fondé en France sur les principes **d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République**.
- > D'autres états (Espagne, Portugal, Danemark...) ont mis en place des dispositifs similaires au profit de leurs territoires insulaires en vertu du principe de solidarité :
 - **Espagne, des réductions tarifaires basées sur des circonstances propres au caractère insulaire reconnues par la Constitution.**
 - **Portugal, une subvention sociale de mobilité pour corriger les inégalités structurelles liées à l'éloignement et à l'insularité.**
- > Les dispositifs les plus avantageux pour les passagers sont ceux reposant sur un tarif préférentiel (ou plafonné) pour les résidents des territoires isolés comme en Espagne et au Portugal.
- > En France, l'effort budgétaire de l'État en faveur de la continuité territoriale en Corse est très largement supérieur au budget consacré à cette politique dans les outre-mer (4 fois plus en 2023) : l'Office des transports de Corse, autorité déléguée à la gestion de la dotation de continuité territoriale dans le cadre des orientations définies par la Collectivité de Corse.
- > Certains territoires ont mis en place des dispositifs supplémentaires aux aides de l'État (La Réunion, Nouvelle-Calédonie).



Principaux enseignements de l'étude

L'étude révèle plusieurs points saillants dans la mise en œuvre et l'impact de la politique de continuité territoriale en Corse et dans les territoires RUP:

Le budget de l'État pour la continuité territoriale

En 2024, la France a alloué 73,5 millions d'euros pour la continuité territoriale destinée aux territoires ultramarins, ce qui représente une augmentation significative de 41,5 % par rapport à 2023.

La réévaluation du seuil d'éligibilité des aides à la continuité territoriale

Quotient familial passant de 11 991 € à 18 000 €.

L'historique de la continuité territoriale

La continuité territoriale a été mise en œuvre en Corse dès 1976 sous forme de service public, avec la création de l'Office des transports de Corse en 1992 pour en prendre en charge. Le budget dédié à la mise en œuvre de la continuité territoriale date de 2003 dans les régions ultramarines.

La Guyane, un territoire paradoxal

La Guyane est la région ultramarine qui mobilise le moins les dispositifs de LADOM (L'Agence de l'Outre-mer pour la mobilité). Plus précisément, entre 2020 et 2022, seulement 549 étudiants guyanais ont mobilisé le dispositif PME en moyenne, contre près de 1 450 en Martinique, 1 550 en Guadeloupe, et 1 500 à La Réunion. Mayotte se distingue avec 3 700 bénéficiaires sur la même période, ce qui en fait le territoire avec le plus grand nombre de bénéficiaires.

Mayotte le Département le plus actif en matière d'utilisation du dispositif de continuité territoriale

Mayotte affiche un nombre de bénéficiaires ayant recours au dispositif PME plus élevé que l'ensemble des départements d'outre-mer (DOM) de la Caraïbe.

L'effort budgétaire variable selon le pays

L'effort budgétaire de la France est en moyenne de 24 euros par habitant en faveur de la continuité territoriale, l'Espagne 223 euros et le Portugal 34 euros, ce qui varie considérablement en fonction du pays.

Une politique de continuité territoriale en France avec des standards divergents

Par ailleurs, la Corse reçoit le plus haut niveau de soutien par habitant en moyenne (257 €), tandis que les territoires ultramarins et insulaires reçoivent le plus faible (16 €).

En 2023, 81 % du budget global en matière de continuité territoriale est versé au profit de la Corse et 19 % pour les Outre-mer.

L'augmentation budgétaire pour la Corse

La Corse a bénéficié d'une augmentation de sa DCT de 33 millions en 2023 et de 40 millions pour 2024, suite à l'adoption d'amendements par l'Assemblée nationale en réponse aux préoccupations soulevées par les députés corses concernant l'impact de l'inflation sur les budgets de l'Office des transports de Corse (OTC).

Le volontarisme et le lobbying en Corse

Le volontarisme et le lobbying des élus corses ont été déterminants pour valoriser et renforcer le principe de continuité territoriale, traduits par des amendements parlementaires.



Préconisations

Accès aux dispositifs de LADOM

Préconisation n° 1 : renforcer les démarches d'accès aux droits et d'aller-vers pour permettre une mobilisation effective des aides de LADOM sur l'ensemble du territoire de la Guyane (particulièrement dans l'intérieur, l'ouest et l'est du territoire guyanais)

Préconisation n° 2 : renforcer les partenariats locaux pour étendre la présence de LADOM dans les territoires enclavés, en collaborant avec des acteurs locaux tels que les mairies, les associations, et les entreprises de transport local.

Adaptation des dispositifs de LADOM aux spécificités territoriales de la Guyane

Préconisation n° 3 : permettre aux résidents des territoires enclavés de disposer d'une enveloppe complémentaire pour la prise en compte des frais de transport du domicile jusqu'à l'aéroport international Félix Éboué.

Préconisation n° 4 : adapter le niveau de prise en charge de LADOM pour la Guyane au niveau de vie des habitants.

Préconisation n° 5 : rendre accessible les trajets inter-DOM par les dispositifs de LADOM.

Suivi de la mise en œuvre des dispositifs de LADOM

Préconisation n° 6 : mettre en place un observatoire de la continuité territoriale (nombre de bénéficiaires, âge, lieu de résidence, CSP...) pour suivre de manière dynamique la mise en œuvre des dispositifs de LADOM.

Préconisation n° 7 : faire de l'observatoire de la continuité territoriale un outil de dialogue et de pilotage des politiques de mobilité entre la Collectivité Territoriale de Guyane, LADOM, l'État et les partenaires locaux.

De la continuité territoriale à la convergence du territoire

Préconisation n° 8 : accentuer le lobbying auprès des institutions nationale et européenne pour adapter les financements aux enjeux de la continuité territoriale en s'inspirant du modèle corse (adaptation normative...).

Définition d'une stratégie de mobilité centrée sur le renforcement des compétences

Préconisation n° 9 : faire de la mobilité un levier de développement des compétences.

Préconisation n° 10 : mettre en œuvre une stratégie globale visant à mobiliser et optimiser les dispositifs de coopération décentralisée existants afin d'améliorer la continuité territoriale de la Guyane notamment dans les domaines de la formation et de coopération économique.

Stratégie territoriale de développement du transport aérien

Préconisation n° 11 : optimiser les liaisons aériennes existantes à destination depuis et vers la Guyane pour développer les liens avec les échanges régionaux.

Préconisation n° 12 : promouvoir la destination Guyane et le potentiel touristique des pays limitrophes.

Accès aux droits et innovation

Préconisation n° 13 : créer des plateformes numériques pour faciliter l'accès aux informations et aux démarches d'accès aux droits, en particulier dans les zones reculées grâce à des solutions mobiles ou des kiosques d'information itinérants.

Désenclavement interne de la Guyane

Préconisation n° 14 : améliorer les connaissances des solutions existantes pour favoriser les déplacements des populations dans des territoires similaires.

Glossaire

AOM: Autorité organisatrice de la mobilité

ACT: Aide à la continuité territoriale

CACL: Communauté d'agglomération du Centre littoral

CAF: Caisses d'allocations familiales

CCDS: Communauté de communes des Savanes

CESECEG: Conseil économique, social, environnemental, de la culture et de l'Éducation de la Guyane

CTG: Collectivité Territoriale de Guyane

DAECT: Délégation de l'action extérieure des collectivités territoriales

DCT: Dotation de continuité territoriale

DGAC: Direction générale de l'aviation civile

DROM: Département et Région d'Outre-Mer

DSP: Délégation de Service Public

EPCI: Établissement public de coopération intercommunale

INSEE: Institut national de la statistique et des études économiques

INED: Institut démographique national des études

LADOM: L'Agence de l'Outre-mer pour la mobilité

LOM: Loi d'orientation des mobilités

OSP: Obligation de service public

OTC: Office des transports de Corse

PIB: Produit intérieur brut

PME: Passeport mobilité études

PMR: Personnes à mobilité réduite

PMFP: Passeport mobilité formation professionnelle

QF: Quotient familial

RSA: Revenu de solidarité active

RUP: Région ultrapériphérique

Liste des liaisons soumises à OSP exploitées (conformément au règlement européen CE 1008/2008)

Mise à jour janvier 2024

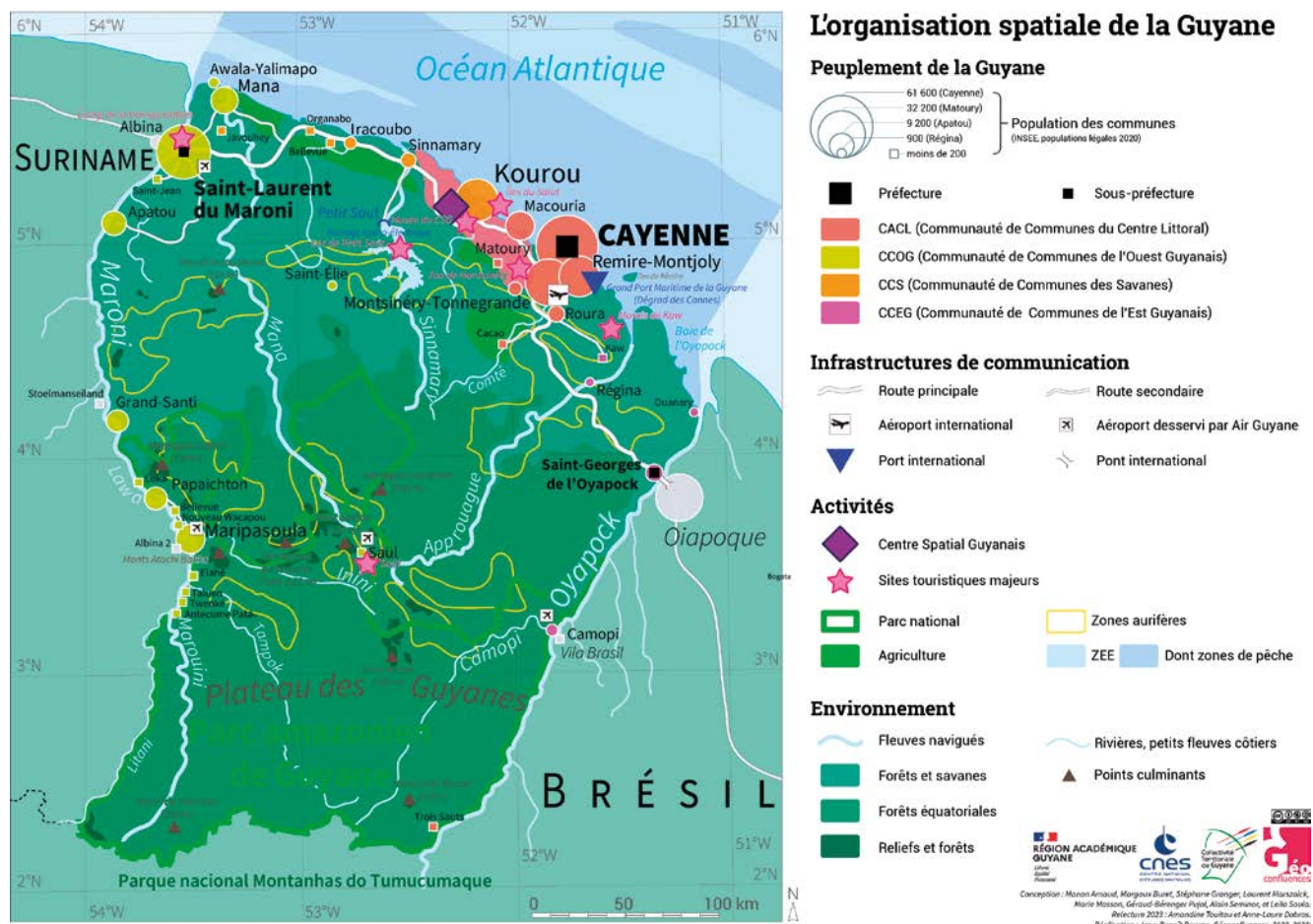
Liaisons exploitées sous OSP	DSP (oui/non)	Date de début DSP	Échéance DSP en vigueur	Financement État (oui/non)	Transporteur
Lignes métropolitaines radiales					
Aurillac-Paris	O	01/06/2023	31/05/2027	O	Chalair Aviation
Brive-Paris	O	05/01/2022	04/01/2026	O	Regourd Aviation - Amelia
Castres-Paris	O	01/06/2023	31/05/2026	O	Chalair Aviation
Rodez-Paris	O	19/01/2024	19/08/2024	O	Regourd Aviation - Amelia
Tarbes-Paris	O	25/07/2022	31/05/2026	O	Volotea
Lignes métropolitaines transversales					
Brest-Ouessant	O	01/04/2020	31/03/2024	N	Finistair
Limoges-Lyon	O	04/03/2023	03/03/2027	O	Chalair Aviation
La Rochelle-Lyon	O	09/12/2023	31/10/2027	O	Easy Jet
Desserte européenne de Strasbourg					
Strasbourg-Amsterdam	O	09/04/2022	08/04/2025	O	Regourd Aviation - Amelia
Strasbourg-Madrid	O	09/04/2022	08/04/2025	O	Air Nostrum
Strasbourg-Berlin	O	20/11/2023	08/04/2025		Volotea
Desserte de la Corse (financée par la collectivité via la dotation de continuité territoriale)					
Ajaccio-Paris (Orly)	O	25/03/2020	31/03/2024	N	Air France / Air Corsica
Bastia-Paris (Orly)	O	25/03/2020	31/03/2024	N	Air France / Air Corsica
Calvi-Paris (Orly)	O	25/03/2020	31/03/2024	N	Air France / Air Corsica
Figari-Paris (Orly)	O	25/03/2020	31/03/2024	N	Air France / Air Corsica
Bastia-Marseille	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Bastia-Nice	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Calvi-Marseille	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Calvi-Nice	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Ajaccio-Marseille	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Ajaccio-Nice	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Figari-Marseille	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Figari-Nice	O	01/01/2024	31/12/2027	N	Air Corsica
Desserte intérieure de la Guyane					
Cayenne-Maripasoula	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines
Cayenne-Saül	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines
Cayenne-Grand-Santi	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines
Cayenne-Camopi	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines
Saint-Laurent-du-Maroni-Grand-Santi	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines
Saint-Laurent-du-Maroni-Maripasoula	O	04/12/2023	03/07/2024	N	Van Air Europe - Guyane Fly Jet Airlines

Les OSP ou obligations de service public constituent des normes d'exploitation, édictées par un État, auxquelles les transporteurs aériens souhaitant exploiter la liaison sur laquelle elles sont imposées, doivent se plier. Ces normes peuvent concerner par exemple :

- les fréquences de desserte;
- le type d'appareil utilisé;
- les horaires;
- les tarifs de la liaison;
- des exigences en termes de continuité d'exploitation, etc.

Sources

- Transport aérien, Reprise du trafic aéroportuaire, Bilan économique 2021, Guyane, Insee
- Union des aéroports français (www.aeroport.fr)
- RINFANR5L15B2289 (assemblée-nationale.fr)
- Accréditation au statut de Résident Corse Air Corsica
- tac_notice_fr.pdf (ecologie.gouv.fr)



REMERCIEMENTS

Ariane Fleurival, présidente du CESECE Guyane

Aux membres de la commission

Jean-Marc Aimable, Adrien Aubin, Emmanuel Bazin de Jessey, Hadj Bouchehida, Rosaline Camille Sidibe, Raymonde Capé, Janie Cesto, Sarah Ebion, Ursula Folk, Marie-José Gauthier, Sébastien Gourlé, Aline Guth, Youck-Line Ho Kee-King, Franck Krivsky, Stéphane Lambert, Jean-José Mathias, Christophe Madère, Didier Magnan, Amina Mourid, Nicole Palcy, Cindy Pollux, Jean-Marie PrévotEAU, Jessy Psyché, Magali Robo et Patricia Simonard

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

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

Au cabinet d'études Innovation Conseil Ouest Guyane



Directrice de la publication

Ariane Fleurival

Rédactrice en chef

Marthe Panelle-Karam

Rewriting

Jean-Marc Aimable, Marthe Panelle-Karam,
Keita Stephenson

Chargé d'études :

Jean-Paul Claire

Création graphique

Orphose Studio (Hanna Abou Ali Lopes
et Louise Jerlin)

Réalisation

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

Crédits photographiques

AdobeStock, Aéroport Félix Éboué, CCI Guyane,
CESECE Guyane, CTG, Mathieu Delmer,
Matthieu Douhaire / iStock, D.R., Freepik,
Marthe Panelle-Karam, Marie-Annick Plenet,
Katherine Vulpillat, Shutterstock

CESECE Guyane

Pôle Présidence

1, place Léopold Héder

BP 47 025

97307 Cayenne CEDEX

Guyane française

Tél.: 0594 289 605 - 0594 271 184

Octobre 2024



presidencecesece@ctguyane.fr



www.cesece-guyane.fr



[@ceseceguyane](https://twitter.com/ceseceguyane)



[cesece.guyane](https://www.facebook.com/cesece.guyane)



