



Version de la fiche n°1  
Validé lors du comité de suivi du 14/02/23

---

**Objectif Spécifique 3.2 :** Mettre en place et développer une mobilité durable, intelligente, intermodale et résiliente face aux facteurs climatiques au niveau national, régional et local, y compris en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière (FEDER)

## Mobilité et désenclavement

---

**Objectif stratégique 3 :** Une Europe plus connectée par l'amélioration de la mobilité  
**Priorité 3 :** Rattraper le retard structurel du territoire en matière d'infrastructures de transport

---

### 1. Description de l'objectif

#### 1.1. Logique d'intervention et changements attendus

Le territoire de près de 84 000 km<sup>2</sup> (le plus grand département français) est caractérisé par une faible densité de population et par la concentration de l'offre et des infrastructures clés de transport sur le littoral, au détriment des territoires de l'intérieur. Le territoire est difficilement aménageable, tant en raison de sa taille que de contraintes structurelles liées à sa praticabilité (96 % de son territoire couvert par une forêt tropicale).

Le territoire est caractérisé par un enclavement important et les territoires de l'intérieur sont particulièrement impactés par cette situation. Qu'il s'agisse de l'accessibilité par voie aérienne ou fluviale des territoires de l'intérieur, il convient de favoriser la continuité territoriale, et ce par des investissements spécifiquement liés à la géographie de la Guyane. Par ailleurs, il s'agit de répondre aux besoins de redimensionnement de certaines infrastructures, en lien notamment avec l'accroissement prévisible du nombre de passagers à destination de certains bassins de vie (Saint-Laurent, Maripasoula, etc.).

La situation spécifique des communes de l'intérieur impacte considérablement les collectivités dans l'exercice de certaines de leurs prérogatives. A des fins de continuité territoriale et au regard des surcoûts constatés, notamment pour le transport de personnes et l'approvisionnement en marchandises des zones de vie isolées il est primordial de mener des actions visant à diminuer les surcoûts qui pèsent actuellement sur l'action des collectivités. Enfin, le coût final d'importation des marchandises par voie maritime est



impacté par de nombreux facteurs, dont quelques-uns sur lesquels les activités portuaires peuvent influencer. Il s'agit notamment :

- la garantie des conditions d'accès, d'escale et de chargement/déchargement optimisées pour les armements qui fréquentent les ports ;
- la rationalisation des coûts de la manutention portuaire des ports ;
- l'optimisation des conditions de chargement/déchargement des camions et d'accès aux ports.

La structuration stratégique du présent programme se fonde sur une démarche de capitalisation sur les résultats et, dans une optique de continuité, intègre les marges de progression encore importantes au titre de cet objectif. Ont notamment été pris en considération les avancées et progrès réalisés en la matière au titre d'opérations majeures visant à favoriser la mobilité des personnes et le développement de la connectivité sur le territoire et avec l'extérieur (cf . aéroport de Maripasoula, route de Maripasoula à Papaïchton, bac de Saint-Laurent du Maroni à Albina) - grâce au FEDER mais également au FEADER et au FEDER-CTE.

En lien avec le diagnostic réalisé, le programme contribuera à la réalisation de cet objectif spécifique par Cet objectif spécifique doit donc contribuer à répondre à l'intensification du trafic routier, à assurer la sécurité des usagers, à garantir la desserte d'écartés et de sites isolés, et à répondre à l'important déficit de multimodalité qui constitue une contrainte pour la population. Il vise également un objectif d'insertion de la Guyane dans son environnement régional en facilitant les activités de fret et de transport de passagers.

## 1.2. Typologie d'actions éligibles

### 1.2.1. Contributions attendues pour répondre aux objectifs au titre du FEDER

En lien avec le diagnostic réalisé, le programme contribuera à la réalisation de cet objectif spécifique par Cet objectif spécifique doit donc contribuer à répondre à l'intensification du trafic routier, à assurer la sécurité des usagers, à garantir la desserte d'écartés et de sites isolés, et à répondre à l'important déficit de multimodalité qui constitue une contrainte pour la population. Il vise également un objectif d'insertion de la Guyane dans son environnement régional en facilitant les activités de fret et de transport de passagers.

**Type d'action 1 : La création ou la mise à niveau des réseaux primaire et secondaire de transport, afin de répondre à l'intensification du trafic, assurer la sécurité des usagers ou garantir la desserte d'écartés et de sites isolés**

Par exemple : liaison Papaïchton-Maripasoula, sécurisation, réhabilitation d'axes routiers dégradés exposés à un environnement tropical.



Sont pressenties à ce stade, en termes de construction de nouveaux axes routiers, les opérations relatives à la liaison Papaïchton-Maripasoula (en raison de l'absence de connexion routière) et à la route de Saint-Jean (afin de faciliter la mobilité des élèves entre le lycée et les bassins de vie concernés). Pour autant, la sélection et la priorisation des opérations repose sur l'évaluation de la maturité des projets et la mise en œuvre de cette mesure pourra concerner d'autres infrastructures. Si les besoins sont encore considérables en la matière, les opérations ciblées ici impliquent des périodes préparatoires considérables, qui doivent être prise en considération afin d'orienter les financements sur des opérations réalisables avant la fin de la programmation

## **Type d'action 2 : Le déploiement d'infrastructures de transports et la structuration de pôles d'échange multimodaux**

Par exemple : structuration de pôles multimodaux (éventuellement transfrontaliers), appui à l'ingénierie de projets d'infrastructures.

### **1.2.2. Contributions attendues pour répondre aux objectifs au titre de l'allocation spécifique pour les régions ultrapériphérique,**

Cet objectif spécifique doit notamment contribuer à :

- Assurer l'accessibilité de l'ensemble du territoire ;
- Faciliter et à sécuriser la navigation, tout en assurant une meilleure connexion des communes de l'intérieur avec le littoral ;
- Compenser les surcoûts liés à l'enclavement qui pèsent sur les collectivités dans l'exercice de leurs compétences ;
- Mettre en œuvre des actions et des opérations portuaires permettant la réduction des surcoûts d'accessibilité qui pénalisent les consommateurs et la compétitivité des entreprises ;

Les mesures soutenues par cet objectif spécifique en matière d'accessibilité et de compensation des surcoûts liés à l'enclavement du territoire sont à distinguer du dispositif d'aide au fret soutenu au titre de l'objectif spécifique 1.3 qui lui s'adresse spécifiquement aux entreprises du territoire,

## **Type d'action 3 : Travaux de mise à niveau et de réhabilitation des aérodromes du territoire (AS RUP)**

Par exemple : études et travaux, actions de formation nécessaires et liées au bon fonctionnement des aérodromes

Au titre de cette mesure, les opérations devront s'inscrire dans la continuité des investissements de 14-20 (création de piste) et se concentreront sur des investissements en faveur de la sécurisation et en lien avec les conditions de travail.



## **Type d'action 4 : La compensation des surcoûts liés à au transport des passagers des zones isolées ainsi qu'à l'approvisionnement en marchandises des zones de vies isolées du territoire (AS RUP)**

Par exemple : soutien au transport de passagers à destination et depuis les communes de l'intérieur, soutien au fret aérien à destination et depuis les communes de l'intérieur

Par exemple : soutien aux collectivités visant à diminuer les surcoûts de transport des déchets depuis les communes de l'intérieur

## **Type d'action 5 : Infrastructures portuaires et aides au service (AS RUP)**

Par exemple : opérations de dragage du chenal, amélioration des conditions d'accostage, sécurisation des manœuvres d'accès, moderniser les moyens de chargement et de déchargement des navires, réhabiliter les aménagements et équipements vétustes.

## **Type d'action 6 : Sécurisation des berges, cales, appontement et aménagements de sauts (AS RUP)**

Par exemple : études et travaux

### **1.3. Territoires ciblés et/ou localisation des projets**

Tout le territoire de la Guyane, mais au titre de l'allocation spécifique pour les régions ultrapériphériques, cet objectif spécifique vise particulièrement les territoires isolés de Guyane.

## **2. Eligibilité des opérations et contraintes réglementaires**

### **2.1. Bénéficiaires potentiellement éligibles (listes exhaustives)**

- Les services de l'Etat, ses groupements et ses établissements public
- Les collectivités territoriales, ses groupements et ses établissements public
- Les structures gestionnaires de port de commerce

### **2.2. Bénéficiaires non éligibles**

Toutes les autres structures

### **2.3. Eligibilité des projets**



## Obligatoires :

- Être en cohérence avec les documents d'urbanisme ou d'aménagement ainsi que les dispositifs contractuels existants ou en cours d'élaboration (PLU, PDU, SAR, SCOT, ANRU..)
- Respect du cadre réglementaire et législatif en vigueur (code de l'urbanisme, code des marchés publics, lois Grenelle I et II, loi pour l'égalité des droits et des chances de 2005, etc.)
- Les projets doivent prendre en compte :
  - le principe « do no significant harm » : Les projets doivent être compatibles avec le principe consistant « à ne pas causer de préjudice important », dit DNSH ; car ils ne devraient pas avoir d'impact négatif significatif sur l'environnement en raison de leur nature ;
  - les enjeux climatiques et de développement durable (Prise en compte du développement durable (éco-conception des schémas d'aménagement)
  - les technologies de l'Information et de la communication

## 2.4. Eligibilité des dépenses

Les dépenses éligibles correspondent aux dépenses telles que définies dans le décret n° 2022-608 du 21 avril 2022 fixant les règles nationales d'éligibilité des dépenses des programmes européens de la politique de cohésion et de la pêche et des affaires maritimes pour la période de programmation 2021-2027

### 2.4.1. Dépenses éligibles

Sont éligibles au titre de cet objectif les exemples de dépenses suivants (non exhaustif) :

- Acquisitions foncières, s'il existe un lien direct entre l'achat de terrain et les objectifs de l'opération concernée (conformément au décret d'éligibilité des dépenses)
- Frais d'acquisition foncière (frais de notaires)
- Etudes relatives à l'élaboration du projet
- Equipements publics (Infrastructures routières, points d'arrêts, mobilier urbain, superstructure...) Acquisition de bus
- Système de billettique sans contact et bornes libre-service
- Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV)
- Système de vidéosurveillance
- Frais de communication (création de site internet, campagnes d'information à la population, etc...) Frais induits par l'obligation d'assurer la publicité du cofinancement communautaire du projet

### 2.4.2. Dépenses inéligibles

Sont inéligibles au titre de cet objectif les dépenses suivantes :

- Maintenance et entretien des installations et matériels ;
- Frais de personnel



- Frais de déplacement
- Frais de structure

## 2.5. Les Options de Coûts Simplifiés mobilisables

Les Options de Coûts Simplifiés (OCS) sont proposées par le service Instructeur, sur la base des dépenses prévisionnelles mentionnées dans le dossier de demande de subvention. A ce titre, il est demandé de bien dissocier dans la demande de subvention :

- Les dépenses directes :
  - Dépenses de personnels
  - Autres dépenses directes
- Les dépenses indirectes :
  - Frais de structures
  - Autres dépenses indirectes

Les règlements communautaires stipulent que les subventions accordées peuvent prendre différentes formes (art 53 à 56 du règlement portant dispositions communes) :

- Remboursement des coûts éligibles réellement engagés par le bénéficiaire,
- Coûts unitaires
- Montants forfaitaires
- Financements à taux forfaitaires
- Voire une combinaison de ces différentes formes.

Il est par ailleurs mentionné, que toute opération, non soumise à un régime d'aide d'Etat, et dont le coût total ne dépasse pas 200 000 € prend obligatoirement la forme de coûts unitaires, montants forfaitaires ou taux forfaitaires.

Les frais de structure seront pris en charge exclusivement au travers d'OCS.

### **Les OCS ne sont pas applicables aux projets présentant qu'un marché de travaux**

Pour plus d'information, veuillez prendre connaissance de l'annexe 1 "Présentation des options de coûts simplifiés (OCS) réglementaires" du DOMO. Elle présente les différentes modalités des mobilisations des options de coûts simplifiés pour le Programme Guyane FEDER-FSE+ 2021-2027.

## 3. Sélection des projets

### 3.1. Procédure de sélection des opérations

Les projets seront sélectionnés au fil de l'eau sur la base d'une grille de sélection donnant une notation.



Les dossiers seront sélectionnés par ordre décroissant dans la limite de l'enveloppe disponible.

Les dossiers ayant une note inférieure à 10 ne peut être sélectionnée.

Le groupe technique « équipement public » donnera un avis technique de la proposition de notation faite par le service instructeur FEDER pour les instances de sélection.

Le groupe technique « équipement public » est composé de :

En tant qu'**autorité de gestion** :

- Le Pôle Affaires Européennes,

En tant que **co-financeurs** :

- Les services de la Collectivité Territoriale de Guyane,
- Les services de l'Etat,
- Le CNES,

En tant que **services associés pour leur compétence** :

- Les services de la CTG
- Les services de l'Etat

Lorsque le projet nécessite une expertise précise, il pourra être associé un expert référent. Si une structure du groupe est porteuse d'un projet, elle ne pourra être associée à la sélection des opérations.

### 3.2. Critères de priorisation pour la sélection des projets

Critère	Sous-critère
1. contribution efficace à l'OS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la contribution aux objectifs chiffrés de l'OS :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre d'usagers de routes nouvelles, reconstruites ou modernisées</li> <li>○ Et/ou tonne de fret transporté en zone isolée</li> <li>○ Et/ou Nombre de containers transitant par le port</li> </ul> </li> <li>• Les projets doivent être de qualité et :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Proposer une solution technique adaptée aux contraintes du territoire</li> <li>○ Prendre en compte la pérennité de l'investissement sur 5 ans, afin d'assurer une utilisation efficace à long terme.</li> </ul> </li> <li>• Contribue à la cohésion sociale du territoire</li> <li>• Le délai de réalisation</li> </ul>
2. Cohérence avec les stratégies européennes, nationales ou locales et/ou correspondantes à la	<p>La cohérence avec :</p> <p>Le cadre stratégique national</p> <p>Au niveau régional :</p> <p>Opération qui s'inscrit dans le SAR</p>



conditions applicables	favorisante	
3. démonstration du respect des principes horizontaux et de l'impact environnemental		<ul style="list-style-type: none"> <li>Action intégrant la promotion de l'insertion des personnes en situation de handicap, et plus globalement l'accessibilité pour tous les publics visés, intégrant par exemple les enjeux de localisation/d'accessibilité</li> <li>Prenant en compte le principe des solutions fondées sur la nature</li> <li>Prenant en compte les objectifs du développement durable dans la conception et la conduite du projet en cas d'infrastructure</li> </ul>
4.rapport entre montant de l'aide, les activités entreprises et la réalisation des objectifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacités financière et de gestion</li> <li>Capacité administrative : le pilotage du projet et de l'organisation du projet (respect du calendrier et atteinte des résultats fixés)</li> </ul>

La grille de sélection pondérant ces critères est en annexe 2.

En cas d'appel à projet, des nouveaux critères pourront être définis.

#### 4. Modalités de financement

##### 4.1.Modalité de calcul de l'assiette éligible

L'assiette éligible sera calculée sur la base des dépenses éligibles présentées par le porteur de projet.

##### 4.2.Intensité d'aides publiques maximal

Secteur non-concurrentiel : 100%

##### 4.3.Taux de cofinancement FEDER++

Taux de cofinancement max FEDER : 85%

##### 4.4.Enveloppes dédiées et projets prioritaires

Enveloppe prévisionnelle de FEDER : 23 M€ pour la période 21-27

Enveloppe prévisionnelle de FEDER - ASRUP : 52 M€ pour la période 21-27



## 5. Complémentarité avec d'autres dispositifs

### 5.1. Autres Programmes européens

Fonds	Synergie
Avec les autres OS du FEDER	<p>En complémentarité de l'intervention de l'objectif spécifique 1.3, les mesures prévues ici sont exclusivement celles qui s'inscrivent dans une démarche d'optimisation et de réduction des surcoûts liés au déficit d'accessibilité du territoire. En continuité de la période de programmation 2014-2020 et plus particulièrement du projet d'acquisition de grues, il s'agirait notamment de pouvoir soutenir le projet d'allongement du quai permettant ainsi de recevoir de plus gros porte-conteneurs en Guyane.</p> <p>Au titre du FSE +, dans le cadre d'un parcours d'insertion sociale et professionnelle, la prise en charge du déplacement des individus sera prise en charge de manière transversale sur les OS de la priorité 6 pour permettre de réduire les freins à l'accès à la qualification et à l'emploi ou à des services ; y compris pour le volet déconcentré Guyane du PON FSE + gérés par l'Etat.</p> <p>L'OS 4.11 accès à des services durables et de qualité permettra de réduire les inégalités territoriales d'accès aux services, notamment de soin. Un effort sera mené pour que les problématiques des territoires isolés soit pris en compte.</p>
Avec le FEADER	
Avec le FEAMPA	Le FEADER financera la voirie rurale.
Avec le FEDER-CTE ( PCIA)	

## 6. Modalités de mise en œuvre

### 6.1. Service instructeur

Collectivité Territoriale de Guyane – PAE - Département instruction -Service FSE +

### 6.2. Procédure

Seul le dépôt dématérialisé sur e-synergie des demandes d'aides et de paiements sont acceptés.

Les avances ne sont pas possibles.

### 6.3. Mise en œuvre et suivi de l'avancement des opérations cofinancées



### 6.3.1. Indicateurs de réalisations

Les indicateurs de réalisation à renseigner pour le suivi de la mise en œuvre des projets sous cet objectif spécifique sont les suivants :

ID	Indicateur	Unité de mesure	Valeur intermédiaire (2024)	Valeur cible (2029)
RCO44	Longueur des routes nouvelles ou réaménagées — ne faisant pas partie du réseau RTE-T	km	0,00	18,60
SOLas1	Aérodromes ou plateformes réhabilités ou mis à niveau en zone isolée	nombre	0,00	1,00
SOLas2	Longueur des quais neufs ou réhabilités	Mètres linéaires	0,00	165,0

### 6.3.2. Indicateurs de résultats

Les indicateurs de résultat à renseigner pour le suivi de la mise en œuvre des projets sous cet objectif spécifique sont les suivants :

ID	Indicateur	Unité de mesure	Valeur cible (2029)
RCR55	Usagers de routes nouvelles, reconstruites ou modernisées	Passager-km/an	1255,50
SRIas2	Tonne de fret transporté en zone isolée	Tonnes par an	433,60
SRIas1	Nombre de containers transitant par le port	nombre	70447,00

### 6.3.3. Catégories d'intervention

Ce tableau donne des indications sur les catégories d'intervention :

- Au titre du FEDER

Type d'action	Domaine d'intervention	Montant	Forme de financement	Territoire	Egalité entre les hommes et les femmes
TA 1 & TA 2	090. Autres routes d'accès nationales, régionales et locales nouvellement construites ou réaménagées	23 M€	01. Subvention	33. pas de ciblage géographique	02. Intégration des questions d'égalité entre les hommes et les femmes



- Au titre du FEDER – AS RUP

Type d'action	Domaine d'intervention	Montant	Forme de financement	Territoire	Egalité entre les hommes et les femmes
TA 1 & TA 5	175. Régions ultrapériphériques: compensation des éventuels surcoûts liés au déficit d'accessibilité et à la fragmentation territoriale	44 M€	01. Subvention	33. pas de ciblage géographique	02. Intégration des questions d'égalité entre les hommes et les femmes
TA 6	177. Régions ultrapériphériques: soutien visant à compenser les surcoûts liés aux conditions climatiques et aux difficultés du relief	8 M€			

## 7. Les obligations en termes de publicité et de communication

Les obligations de communication concourent pendant et après la réalisation de l'opération subventionnée. Ces obligations de publicité s'imposent sur tous les supports de communication du bénéficiaire (immeuble, matériel, site internet, réseaux sociaux, support de formation, spot, contrat de travail...).

Le bénéficiaire doit conserver la preuve du respect de ses obligations de communication (photos et tout autre support adapté). Ces éléments seront demandés lors du paiement de la subvention et en cas de contrôle.

Le non-respect des obligations de communication peut entraîner une annulation de prise en charge de la dépense de communication voire un reversement de 3% de la subvention obtenue.

Afin de connaître les obligations en matière de publicité le bénéficiaire peut se rendre sur [www.europe-guyane.fr](http://www.europe-guyane.fr) ou au Pôle des Affaires Européennes, route de Suzini, à Cayenne.