



CAHIER DES CHARGES TECHNIQUES - PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Agence Française de Développement
5 Rue Roland BARTHES
75012 PARIS

OBJET : Élaboration d'une stratégie de renforcement de la desserte aérienne intérieure en Guyane

Contrat n°CAY-2026-0224

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	Présentation du Service Prescripteur	4
ARTICLE 2.	Objet du marché	4
ARTICLE 3.	Contexte de la mission	4
3.1	Enjeux actuels liés à la desserte aérienne des communes de l'intérieur guyanais	4
	Le transport aérien, un levier essentiel de la continuité territoriale en Guyane	4
	Des besoins de desserte croissants et structurants pour le transport de biens et de passagers	5
	Offre actuelle de transport aérien intérieur	7
3.2	Cadre d'organisation des services de transport aérien public en Guyane	8
	Répartition des compétences institutionnelles	8
	Réseau des aérodromes et liaisons structurantes de la desserte intérieure	10
3.3	Enjeux actuels pour la CTG liés à l'évolution du cadre de gestion du transport aérien intérieur en Guyane 11	
3.4	Appui de l'Agence Française de développement.....	11
ARTICLE 4.	Objectifs de la mission.....	12
ARTICLE 5.	Prestations attendues.....	12
5.1	Tâche 1 : Rapport de démarrage.....	12
5.2	Tâche 2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais.....	13
5.3	Tâche 3 : Élaboration et analyse de scénarios d'évolution de la desserte aérienne intérieure	15
5.4	Tâche 4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD	16
5.5	Tâche 5 : Finalisation de la stratégie de desserte aérienne intérieure en Guyane.....	16
ARTICLE 6.	Livrables attendus.....	17
ARTICLE 7.	Modalité d'exécution.....	18
7.1	Méthodologie attendue	18
	Compréhension du contexte	18
	Déplacements en Guyane : Cayenne et communes de l'intérieur.	18
	Tâche 1 : Rapport de démarrage	18
	Tâche 2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais.....	18
	Tâche 3 : Élaboration et analyse de scénarios d'évolution de la desserte aérienne intérieure	20
	Tâche 4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD.....	22
	Tâche 5 : Finalisation de la stratégie de desserte aérienne intérieure en Guyane	22
7.2	Gouvernance de l'études	22
7.3	Planning d'exécution	22
ARTICLE 8.	Compétences attendues du Prestataire	23

Glossaire

AFD	Agence Française de Développement
CTG	Collectivité territoriale de Guyane
DACS	Dispositif à caractère social
OSP	Obligations de Service Public

ARTICLE 1. Présentation du Service Prescripteur

Le service prescripteur est l'AFD en Guyane. Via l'Agence de Cayenne, elle cherche à relever le défi démographique, à lutter contre les déséquilibres économiques, sociaux et territoriaux, et à encourager l'émergence d'un nouveau modèle de développement. L'AFD accompagne les acteurs publics et privés locaux. Elle agit via de nombreux outils destinés au secteur public (prêts et Fonds Outre-Mer) et au privé (prêts aux entreprises pour des projets d'investissement de moyenne à grande envergure et fonds de garantie pour la pêche et l'agriculture).

La division Transport et mobilité (MOB) de l'AFD a pour mission de promouvoir et de conduire les interventions dans les secteurs de la mobilité des passagers et des biens, ainsi que des infrastructures numériques. Elle contribue au développement de villes durables, au renforcement des infrastructures structurantes des territoires et des économies, et à l'amélioration de l'accès aux services essentiels, tout en poursuivant des objectifs de transition climatique, de sécurité, de santé publique et d'égalité de genre.

L'ensemble des informations relatives à l'AFD, et notamment sa Charte d'Éthique que le prestataire est fortement invité à consulter, est accessible sur le lien suivant : www.afd.fr.

ARTICLE 2. Objet du marché

Élaboration d'une stratégie de renforcement de la desserte aérienne intérieure en Guyane.

ARTICLE 3. Contexte de la mission

3.1 Enjeux actuels liés à la desserte aérienne des communes de l'intérieur guyanais

Le transport aérien, un levier essentiel de la continuité territoriale en Guyane

La Guyane se caractérise par un territoire vaste, faiblement peuplé et marqué par de fortes contraintes d'accessibilité. La majorité de la population se concentre sur littoral, tandis qu'une part significative des communes de l'intérieur ne dispose pas de liaison routière permanente avec cette zone, rendant l'accès aux services essentiels structurellement dépendant des modes de transport fluvial et aérien. Ces modes se traduisent par des temps de parcours longs, variables et fortement tributaires des conditions climatiques et hydrologiques.

Le transport fluvial, historiquement structurant pour l'intérieur du territoire, connaît par ailleurs une fragilisation croissante sous l'effet du changement climatique, notamment en

raison de la variabilité accrue des niveaux d'eau. Cette situation affecte la régularité, la sécurité et la fiabilité des liaisons fluviales.

Dans ce contexte, le transport aérien constitue le seul mode d'accès rapide, sécurisé et continu vers les pôles de services du littoral. Les aérodromes de l'intérieur jouent ainsi un rôle stratégique majeur pour la continuité territoriale, l'accès aux soins spécialisés, la réalisation des évacuations sanitaires (EVASAN), l'acheminement de personnels publics et de biens à caractère prioritaire, ainsi que pour certaines missions de sécurité civile.

Toutefois, la desserte aérienne intérieure demeure contrainte par des limitations techniques et opérationnelles affectant les plateformes aéroportuaires : caractéristiques physiques des pistes, absence ou insuffisance d'aides à la navigation et de procédures d'approche aux instruments, exploitation majoritairement en conditions de vol à vue, ainsi que contraintes liées à la sûreté, à la sécurité et à la certification des infrastructures. Ces limitations pèsent sur la fiabilité, la régularité et la robustesse de la desserte, et restreignent les perspectives d'évolution du service.

Des besoins de desserte croissants et structurants pour le transport de biens et de passagers

À ce jour, la desserte aérienne intérieure est organisée principalement au travers de deux Obligations de Service Public (OSP)¹ confiées à des opérateurs privés. Ce dispositif représente un coût financier significatif pour la Collectivité Territoriale de Guyane, tout en offrant un niveau de service qui nécessite d'être optimiser au regard des besoins exprimés par les populations locales et les acteurs publics tant pour le fret que le transport de passager.

Ces besoins concernent en particulier :

- l'accès aux soins en centres hospitalier,
- la réalisation des évacuations sanitaires dans des délais compatibles avec les exigences médicales,
- l'accès à l'éducation et aux services publics structurants,
- la continuité territoriale entre les communes de l'intérieur et les pôles du littoral,
- le transport de marchandises.

Dans ce contexte, la Collectivité Territoriale de Guyane souhaite engager une étude technique sur l'évolution de la desserte aérienne intérieure, visant à définir une stratégie globale de renforcement et d'évolution du transport aérien intérieur à court (2030) et moyen termes (2035).

Cette étude aura pour objectif d'identifier les leviers d'actions permettant à la fois de réduire le coût par passager et par kilogramme de fret et d'améliorer le niveau de

¹ OSP du 14 juin 2025 valable pour 1 an, renouvelée.

service en intégrant les enjeux de pérennité de l'accessibilité des communes de l'intérieur, de sécurité des opérations et de soutenabilité économique du dispositif.

Offre actuelle de transport aérien intérieur

Organisation des OSP :

La desserte aérienne intérieure repose actuellement sur des conventions d'OSP définissant les fréquences, les capacités, les conditions tarifaires et les obligations de continuité de service, conclues avec des opérateurs aériens privés sélectionnés.

Flottes déclarées des compagnies aériennes des OSP :

Compagnie	Type d'appareils principaux déclarés	Capacité approximative de passager	Capacité approximative de fret
Guyane Express Fly	Let L-410 UVP-E20 (×4)	19 passagers	1450kg/appareil LET
Van Air	Let L-410 Turbolet (x2 passager) Let L-410 Turbolet tout cargo	19 passagers	1450kg/appareil LET

3.2 Cadre d'organisation des services de transport aérien public en Guyane

Les services de transport aérien public sont mis en place lorsque le fonctionnement du marché ne permet pas, à lui seul, d'assurer une desserte régulière, accessible et de qualité. Cette situation est particulièrement marquée en Guyane, où la faible densité de population, l'isolement géographique de nombreuses communes et les contraintes spécifiques d'exploitation rendent la desserte aérienne intérieure structurellement déficitaire.

Afin de garantir la continuité territoriale et l'accès aux services essentiels, les pouvoirs publics peuvent imposer des Obligations de Service Public (OSP) sur certaines liaisons aériennes, assorties, le cas échéant, de compensations financières destinées à assurer l'équilibre économique des services concernés.

Dans ce cadre, la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) a conclu des conventions d'OSP avec deux opérateurs aériens privés, chargés d'assurer la desserte aérienne intérieure du territoire.

Répartition des compétences institutionnelles

A. La Collectivité territoriale de Guyane (CTG).

Elle exerce un rôle central dans l'organisation de la desserte aérienne intérieure. À ce titre, elle :

- est compétente pour l'organisation des liaisons aériennes infrarégionales soumises à OSP, lorsque les aéroports de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire guyanais ;
- définit les besoins de service public (fréquences, capacités, tarifs, continuité du service) ;
- lance et attribue les procédures de mise en concurrence des opérateurs aériens ;
- finance tout ou partie des compensations liées aux OSP ;
- assure, en tant que propriétaire ou gestionnaire, la gestion des aérodromes de l'intérieur, et leur mise à niveau progressive ;
- mise en place d'une aide sociale au voyageur dit DACS pour faciliter l'accès des habitants à la mobilité mais également une compensation tarifaire pour le fret.

Elle peut, le cas échéant, déléguer tout ou partie de ces compétences à une autre collectivité ou à un établissement public.

Au sein de la CTG, le sujet aérien est organisé autour de deux élus, Conseiller territorial délégué aux infrastructures routières et aérodromes et Conseiller territorial délégué aménagement du territoire, désenclavement et transport, et d'une équipe technique composée de 28 collaborateurs, mobilisée sur les questions relatives à la gestion des

aérodromes et à l'organisation du trafic. Plus exactement, au sein de l'équipe, les compétences sont les suivantes :

1 Directeur Général Adjoint Equipements et Mobilités

1 Cheffe Département Aérodromes, Transport aérien

1 Responsable Sécurité et Sûreté aéroportuaire

1 Gestionnaire administrative

1 Gestionnaire cellule incendie

1 Logisticien

16 pompiers d'aérodrome

6 agents polyvalents

B. L'État.

Il conserve un rôle essentiel, à la fois régalien et opérationnel :

- il exerce les missions de régulation, de contrôle et de certification via la DGAC (sécurité, sûreté, navigabilité, infrastructures) ;

C. Les opérateurs aériens

Les services de transport aérien public sont assurés par des compagnies aériennes sélectionnées à l'issue de procédures de mise en concurrence. Ces opérateurs :

- exploitent les lignes conformément aux obligations fixées dans les contrats OSP;
- assurent la régularité, la sécurité et la continuité du service ;
- adaptent leurs moyens (flotte, équipages, maintenance) aux contraintes spécifiques des aérodromes de l'intérieur.

Leur équilibre économique repose largement sur les compensations publiques, compte tenu des coûts élevés d'exploitation et des faibles volumes de trafic.

Réseau des aérodromes et liaisons structurantes de la desserte intérieure

La Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) est exploitant de 7 aérodromes sur le territoire guyanais, à savoir : Saint-Laurent-du-Maroni, Maripasoula, Grand-Santi, Saül, Régina, Saint-Georges-de-l'Oyapock et Camopi.

Les aérodromes de Régina et de Saint-Georges-de-l'Oyapock sont fermés par NOTAM depuis 2014.

L'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué a un rôle de pôle structurant de la desserte aérienne intérieure, en tant que point de convergence des liaisons reliant les communes de l'intérieur aux pôles de services du littoral.

Les besoins de desserte aérienne varient sensiblement d'une commune à l'autre et sont étroitement liés à plusieurs facteurs structurants, notamment la taille de la population, le degré d'isolement géographique et la dépendance au transport aérien pour l'accès aux services essentiels tels que les soins, l'éducation et les services publics.

À cet égard, les données de trafic passagers par liaison aérienne intérieure pour l'année 2025 illustrent de manière significative l'intensité et la répartition des flux de passagers entre les communes de l'intérieur et le littoral. Elles mettent en évidence une forte concentration du trafic sur certaines liaisons, en particulier celle de Maripasoula, tandis que d'autres présentent des volumes plus limités, traduisant des besoins différenciés de desserte.

Liaisons avec Cayenne Arrivées Départs Ensemble

Maripasoula	19 612	13 895	33 507
Saül	3 603	3 504	7 107
Saint-Laurent	6 371	135	6 506
Grand-Santi	5 911	2 394	8 305
Camopi	1 406	971	2 377
Total	36 903	20 899	57 802

Source : CTG, 2025 – Département Aérodromes, Transport Aérien

3.3 Enjeux actuels pour la CTG liés à l'évolution du cadre de gestion du transport aérien intérieur en Guyane

Le cadre d'organisation existant montre aujourd'hui plusieurs limites :

- coûts croissants pour la collectivité ;
- niveau de service parfois insuffisant pour les usagers ;
- vulnérabilité opérationnelle liée aux infrastructures et aux conditions d'exploitation.

Les coûts d'exploitations sont :

- Coût OSP : 16 millions d'€
- Coût de fonctionnement annuel du Département : 500 000 d'€
- Coût des salaires annuels du Département : 1 089 953, 51€

D'où la nécessité pour la CTG d'engager une réflexion stratégique visant à optimiser l'offre de transport aérien, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, en maîtrisant le coût par passager et par kilogramme de fret ainsi que la soutenabilité du coût global pour la collectivité.

3.4 Appui de l'Agence Française de développement

L'Agence française de développement (AFD) accompagne le secteur des transports et des mobilités dans le cadre de son action en faveur du développement durable et de la cohésion territoriale. À ce titre, elle soutient les projets du secteur des transports sous réserve du respect de conditions strictes définies dans sa doctrine sectorielle, notamment en matière de décarbonation du transport aérien.

Dans ce cadre, l'AFD identifie comme éligibles les projets visant à répondre aux enjeux de continuité territoriale, en particulier dans les territoires confrontés à de fortes contraintes d'accessibilité, comme c'est le cas en Guyane. L'étude menée au service de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) s'inscrit pleinement dans cette logique. Ainsi, l'AFD finance l'objet de la présente mission, qui porte sur l'élaboration d'une stratégie de renforcement de la desserte aérienne intérieure en Guyane.

À l'issue de l'étude, et sous réserve d'une sollicitation de la CTG, l'AFD pourra également envisager un accompagnement financier partiel de la mise en œuvre de la stratégie retenue. À ce titre, il sera demandé au prestataire d'examiner la stratégie proposée au regard de la doctrine de l'AFD applicable au secteur aérien, notamment en matière de décarbonation, de sécurité, de sûreté et de soutenabilité socio-économique et environnementale des projets.

ARTICLE 4. Objectifs de la mission

Objectif global : Élaborer, pour la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), une stratégie opérationnelle et budgétée visant à optimiser les coûts et à améliorer durablement l'offre de transport aérien en Guyane, afin de renforcer l'accessibilité des personnes et des biens vers les communes de l'intérieur.

Objectifs spécifiques :

Cette stratégie devra notamment permettre de:

- **Objectif spécifique N°1 :**

Définir les orientations d'évolution de la desserte aérienne intérieure, en examinant en particulier les solutions techniques envisageables (évolution des types d'aéronefs, augmentation éventuelle de leur capacité, extension des périodes et conditions de vol, et tout aspects relatifs à la sûreté et sécurité des passagers) permettant d'augmenter l'offre de service tout en réduisant le coût par passager et par kilo de fret.

- **Objectif spécifique N°2 :**

Identifier les investissements nécessaires sur les aérodromes internes afin de rendre possibles ces évolutions, et de proposer un plan d'investissements hiérarchisé et priorisé ;

- **Objectif spécifique N°3 :**

Analyser les modalités contractuelles, les schémas de gouvernance et les modèles économiques associés à la desserte aérienne intérieure, en comparant leurs avantages, leurs limites et leurs scénarios d'évolution afin d'augmenter l'offre de service tout en réduisant le coût par passager et par kilo de fret.

ARTICLE 5. Prestations attendues

5.1 Tâche 1 : Rapport de démarrage

Dès la première semaine du contrat, l'Agence française de développement (AFD) organisera une réunion de démarrage, en ligne, réunissant le prestataire, la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) et l'AFD. Cette réunion aura pour objectif de :

- Présenter au prestataire ses interlocuteurs directs,
- De permettre au prestataire de préciser ses besoins liés à l'étude (documents, informations, contacts),
- De procéder à une mise au point sur les objectifs, le périmètre et les attendus de la mission par la CTG et l'AFD.

Livrable 1 : CR de la réunion de démarrage avec la CTG et l'AFD, incluant le calendrier du déroulement de l'études avec les dates de mission en Guyane, en format Word PDF.

5.2 Tâche 2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais

La tâche 2 a pour objet d'établir un diagnostic de la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais, en analysant les usages, les performances opérationnelles, les besoins des acteurs institutionnels et les contraintes du système actuel.

Ce diagnostic s'appuiera notamment sur les études, données et travaux existants réalisés par la Collectivité Territoriale de Guyane ou mandatés par celle-ci, qui devront être recensés, analysés et, le cas échéant, actualisés.

Les données existantes, de manière non exhaustive, sont :

- Les conventions OSP
- Les statistiques annuelles passagers et fret provenant des compagnies aériennes de 2025
- L'état des lieux des infrastructures via les Audits DSAC de 2024 et 2025
- La PPI pour le Département Aéroports, transport aérien de 2023-2028
- Les Audits DSAC de 2025

Le diagnostic devra comporter les informations suivantes :

Recueil et analyse des données de trafic aérien

Le prestataire procédera à l'analyse des données disponibles relatives à la desserte aérienne intérieure, portant notamment sur :

- les volumes de trafic passagers par liaison et par aéroport et par usages (institutionnels, professionnels, touristiques, autres)
- les mouvements d'aéronefs et les fréquences de desserte ;
- les niveaux de régularité, de ponctualité et de fiabilité des services ;
- la nature du trafic : privé, professionnel ou escale ;
- les données relatives à l'accidentologie et aux incidents, dans la limite des informations accessibles.

Cette analyse visera à identifier les tendances récentes, les déséquilibres éventuels entre l'offre et la demande, ainsi que les facteurs limitant la performance opérationnelle de la desserte.

Le prestataire identifiera également les données complémentaires nécessaires à la bonne compréhension du fonctionnement du système (données manquantes, besoins de

mise à jour, indicateurs non disponibles) et proposera, le cas échéant, des modalités de collecte ou d'exploitation adaptées.

Entretiens institutionnels et opérationnels

Afin de compléter l'analyse quantitative, le prestataire conduira des entretiens qualitatifs avec les principaux acteurs institutionnels et opérationnels de la desserte aérienne intérieure, notamment :

- les services de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ;
- les services compétents de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) ;
- les compagnies aériennes opérant dans le cadre des OSP ;
- les exploitants et gestionnaires des aéroports de l'intérieur ;

Ces entretiens permettront d'identifier les contraintes réglementaires, techniques et opérationnelles, les pratiques actuelles d'exploitation.

Recueil des besoins des services de l'État et des acteurs publics

Le prestataire recueillera et analysera les besoins spécifiques des services de l'État et des acteurs publics fortement dépendants de la desserte aérienne intérieure, notamment :

- l'Agence régionale de santé (ARS), en lien avec les EVASAN et l'accès aux soins ;
- l'Éducation nationale, pour l'accès aux établissements et la mobilité des personnels ;
- les services de sécurité civile ;
- le comité du tourisme guyanais (CTG) ;
- toute autre administration ou opérateur public concerné

Cette analyse permettra de qualifier les attentes en termes de fiabilité, de fréquence, de réactivité et de sécurité des services aériens.

Recueil des informations relatives aux besoins de mise à niveau des aéroports, afin de quantifier et de budgétiser les besoins par aéroport.

Les études de faisabilité disponibles :

- Pré-Programme pour le développement d'une nouvelle aérogare de l'aéroport de Maripasoula

Le présent Pré-Programme du projet de rénovation de l'aéroport Lucien Vochel de Maripasoula (IATA : MPY, OACI : SOOA) rassemble l'ensemble des choix, contraintes et exigences définies pour le projet à ce stade et a pour objet de présenter au maître d'ouvrage, la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), les scénarios d'aménagement possibles pour l'évolution capacitaire de l'aérogare.

Les objectifs principaux du projet sont :

- Construire un nouveau bâtiment pour l'aérogare conforme aux normes et réglementations en vigueur

- *Remettre en conformité les problématiques de sûreté et de sécurité identifiées lors des missions d'audits de la DGAC afin de pouvoir accueillir des ATR-42*
 - *Augmenter la capacité de l'aérogare afin de pouvoir accueillir deux ATR-42 en pointe au départ et à l'arrivée*
 - *Augmenter l'attractivité de l'aéroport vis-à-vis des compagnies aériennes*
 - *Prendre en compte la possibilité d'accueil de vols internationaux à l'avenir, notamment la possibilité de correspondance à Cayenne sans repasser tous les contrôles.*
- Etude de faisabilité en vue de la relocalisation de l'aérodrome de Saint-Laurent du Maroni

La Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), exploitant de l'aérodrome de Saint-Laurent a décidé de déplacer cet aérodrome. Cette décision est motivée compte tenu d'une part de ne pas pouvoir développer le trafic sur ce terrain et d'autre part la volonté de la municipalité de Saint-Laurent de récupérer le foncier actuel de l'aérodrome afin de projeter l'extension urbaine du cœur de ville.

Analyse des opérations spécifiques et informelles

Le prestataire analysera les opérations aériennes ne relevant pas strictement des liaisons régulières, telles que les vols non réguliers ou occasionnel.

Livrable 2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais - Rapport complet en version Word PDF et synthèse du rapport en PowerPoint PDF.

5.3 Tâche 3 : Élaboration et analyse de scénarios d'évolution de la desserte aérienne intérieure

La Tâche 3 a pour objet d'élaborer et d'analyser plusieurs scénarios d'évolution de la desserte aérienne intérieure en Guyane, en réponse aux besoins identifiés lors du diagnostic territorial et opérationnel.

Les scénarios devront notamment apporter des réponses opérationnelles aux questions suivantes :

- le renforcement et l'ajustement des fréquences des liaisons aériennes existantes ;
- les dispositifs techniques, infrastructurels et organisationnels nécessaires à l'accueil d'aéronefs de plus grande capacité ;
- l'optimisation des coûts supportés par la Collectivité Territoriale de Guyane, tout en améliorant le niveau service afin qu'il soit adapté aux besoins du territoire.

Les scénarios proposés devront couvrir l'ensemble des composantes du système de desserte aérienne intérieure, incluant :

- l'organisation opérationnelle des services (réseau de lignes, fréquences, capacités, types d'aéronefs, conditions d'exploitation) ;
- les modèles économiques associés (coûts d'exploitation, besoins de compensation publique, soutenabilité financière) ;
- les schémas de gouvernance et les modalités contractuelles envisageables.

Chaque scénario fera l'objet d'une évaluation comparative portant notamment sur :

- les impacts techniques et opérationnels, au regard des capacités des aéroports de l'intérieur et des exigences de sécurité et de conformité réglementaire ;
- les impacts financiers, incluant les investissements nécessaires et les coûts d'exploitation récurrents ;
- les impacts territoriaux et socio-économiques, en termes d'accessibilité, de continuité territoriale et d'équité entre territoires.

La tâche inclura le chiffrage estimatif des investissements nécessaires sur les infrastructures aéroportuaires ainsi que des coûts d'exploitation associés à chaque scénario, sur la base d'hypothèses explicites et comparables.

Enfin, une analyse comparative des options de gouvernance associées aux scénarios permettra d'identifier les avantages, limites, risques et conditions de réussite de chaque scénario, et de fournir à la CTG les éléments nécessaires à l'arbitrage stratégique et à la définition d'une trajectoire d'évolution cohérente avec les enjeux du territoire et les exigences des partenaires financiers.

Le prestataire devra proposer des sessions de formation destinées à l'équipe en charge des questions transports aérien, afin de garantir une compréhension optimale des différents scénarios.

Livrable 3: Etude comparée des différents scénarios - Rapport complet en version et Word PDF et synthèse du rapport en PowerPoint PDF

5.4 Tâche 4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD

Restitution à Cayenne des résultats du diagnostic et de la stratégie devant la CTG et l'AFD.

Livrable 4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD – Présentation PowerPoint PDF de l'atelier, les orientations retenues par la CTG.

5.5 Tâche 5 : Finalisation de la stratégie de desserte aérienne intérieure en Guyane

À l'issue de la restitution des résultats du diagnostic et de la stratégie auprès de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) et de l'Agence française de développement (AFD), le prestataire intégrera les observations, recommandations et décisions formulées lors de cette restitution afin de proposer une stratégie finalisée.

Livrable 5: Stratégie de renforcement de la desserte aérienne intérieure en Guyane - Stratégie complète en version Word PDF et synthèse de la stratégie en PowerPoint PDF.

ARTICLE 6. Livrables attendus

Jalons	Dates
Démarrage de la prestation	Fin novembre 2026
L1 : Rapport de démarrage : CR de la réunion de démarrage avec la CTG et l'AFD, incluant le calendrier du déroulement de l'étude avec les dates de mission en Guyane, en format Word PDF.	T0+ 1 semaine
L2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais – Rapport complet en version Word PDF et synthèse du rapport en PowerPoint Pour la réalisation de ce livrable, une mission en Guyane est demandée.	T0+2 mois
L3 : Etude comparée des différents scénarios - Rapport complet en version Word PDF et synthèse du rapport en PowerPoint PDF	T0 + 4 mois
L4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD – Présentation PowerPoint PDF de l'atelier, les orientations retenues par la CTG. Pour la réalisation de ce livrable, une mission en Guyane est demandée.	T0 + 4 mois
L5 : Stratégie de renforcement de la desserte aérienne intérieure en Guyane - Stratégie complète en version Word PDF et synthèse de la stratégie en PowerPoint PDF.	T0 + 5 mois

ARTICLE 7. Modalité d'exécution

7.1 Méthodologie attendue

Compréhension du contexte

Il est attendu que le soumissionnaire démontre, dans son offre, une bonne connaissance du contexte de la mission, et en particulier des spécificités socio-économiques et environnementales du transport aérien en comparaison avec d'autre mode de transport en Guyane.

Déplacements en Guyane : Cayenne et communes de l'intérieur.

Il est attendu, dans le cadre de la mission, que le soumissionnaire réalise au minimum deux missions en Guyane.

La première mission interviendra dans le cadre de la Tâche 2, afin de permettre un recueil de données in situ, indispensable à la bonne compréhension du fonctionnement de la desserte aérienne intérieure. Cette mission se déroulera à Cayenne ainsi que dans les communes de l'intérieur, notamment Maripasoula, et, le cas échéant, sur d'autres aérodromes jugés pertinents selon le prestataire au regard des enjeux de l'étude.

La seconde mission interviendra dans le cadre de la Tâche 4 et sera consacrée à la restitution des résultats du diagnostic et de la stratégie, organisée à Cayenne.

Les modalités précises de ces missions (durée, organisation, sites visités) seront proposées par le prestataire dans son offre méthodologique, en cohérence avec les objectifs de la mission et validées par la CTG.

Tâche 1 : Rapport de démarrage

Le prestataire préparera en amont, en fonction de ses besoins, la liste des informations complémentaires nécessaires à la conduite de l'étude et proposera un calendrier de travail permettant un démarrage optimal de la phase 1.

Tâche 2 : Diagnostic la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais

Le prestataire proposera une méthodologie détaillée et structurée permettant d'établir un diagnostic complet de la desserte aérienne intérieure du territoire guyanais, fondé

sur l'analyse des usages, des performances opérationnelles, des besoins des acteurs institutionnels et des contraintes du système actuel.

La méthodologie proposée devra notamment intégrer les composantes suivantes :

- **Analyse des données de trafic aérien interne.** Le prestataire précisera l'approche retenue pour l'exploitation et l'analyse des données disponibles relatives à la desserte aérienne intérieure, incluant notamment :
 - les volumes de trafic passagers par liaison et par aéroport,
 - les mouvements d'aéronefs,
 - les fréquences de desserte,
 - les niveaux de régularité et de ponctualité des services,
 - ainsi que les données relatives à la sécurité, dans la limite des informations accessibles.

La méthodologie devra permettre d'identifier les tendances récentes, les éventuels déséquilibres entre l'offre et la demande et les facteurs limitant la performance opérationnelle de la desserte.

- **Identification des besoins de données complémentaires.** Le prestataire précisera la manière dont il identifiera les données manquantes ou insuffisamment documentées, ainsi que les modalités envisagées pour la collecte ou l'exploitation de données complémentaires, adaptées au contexte local. Ces modalités devront être décrites dans l'offre technique en cas de besoin de collecte supplémentaire.
- **Entretiens institutionnels et opérationnels.** La méthodologie décrira les modalités de conduite des entretiens qualitatifs avec les principaux acteurs institutionnels et opérationnels de la desserte aérienne intérieure (services de la CTG, DGAC, compagnies aériennes, exploitants et gestionnaires d'aéroports). Ces entretiens devront permettre de compléter l'analyse quantitative par des retours d'expérience et d'identifier les contraintes réglementaires, techniques et organisationnelles, ainsi que les marges de progrès possibles.
- **Recueil des besoins des services de l'État et des acteurs public.** Le prestataire précisera son approche pour le recueil et l'analyse des besoins spécifiques des services de l'État et des acteurs publics fortement dépendants du transport aérien (ARS, Éducation nationale, sécurité civile, comité du tourisme de la Guyane, autres administrations concernées). La méthodologie devra permettre de qualifier les attentes en matière de fiabilité, de fréquence, de réactivité et de sécurité des services aériens.

- **Recueil d'information des opérations spécifiques et non régulières :** le prestataire détaillera l'approche retenue pour analyser les opérations aériennes ne relevant pas strictement des liaisons régulières (vols non réguliers ou occasionnels, affrètements, missions spécifiques), afin d'appréhender leur rôle dans le fonctionnement global de la desserte aérienne intérieure.
- **Recueil d'information sur les besoins de mise à niveau des aéroports : la méthodologie proposée précisera les modalités de recueil.**

Dans le cadre de cette tâche il est attendu que le prestataire se rende en mission en Guyane.

Tâche 3 : Élaboration et analyse de scénarios d'évolution de la desserte aérienne intérieure

- Le prestataire proposera une méthodologie détaillée et adaptée permettant d'établir différents scénarios et une grille d'analyse multicritère destinée à éclairer la comparaison et l'arbitrage des scénarios.
- Le prestataire devra démontrer, dans sa méthodologie, l'approche participative et co-constructive retenue pour l'élaboration des scénarios avec la CTG.
- Le prestataire élaborera des scénarios permettant de répondre à la problématique suivante :

Comment améliorer l'offre de transport aérien intérieur, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, tout en optimisant les coûts pour la CTG ?

Cette réflexion s'appuiera sur l'analyse des scénarios suivants :

1. **Effet de l'augmentation de la fréquence des vols :** détermination des fréquences à privilégier, des destinations à desservir et des besoins associés ;
2. **Effet du renforcement de la flotte aérienne et d'amélioration des infrastructures :** analyse des besoins de mise à niveau des aéroports et de la flotte. La méthodologie proposée précisera ;
 - l'identification des exigences en matière de sécurité des pistes, ainsi que la détermination des modèles d'aéronefs de capacité d'emport supérieure susceptibles d'opérer sur les pistes existantes, au regard de leurs caractéristiques certifiées (notamment la longueur minimale de piste

requis). Les scénarios étudiés devront analyser les différentes options en mettant en avant les impératifs de sécurité, les besoins d'augmentation de capacité ainsi que les objectifs de réduction du coût par kilomètre-passager. L'analyse intégrera également la faisabilité de l'utilisation d'instruments de radionavigation permettant, le cas échéant, des opérations d'atterrissage et de décollage aux instruments ;

- les modalités d'analyse des informations relatives aux besoins de mise à niveau des aéroports, afin de permettre une estimation technique et financière des investissements nécessaires pour chaque aéroport, incluant le chiffrage des coûts liés à l'acquisition des nouveaux équipements ainsi qu'aux travaux d'aménagement des pistes, afin d'éclairer les décisions opérationnelles futures de la CTG.

3. Effet des différents modèles de gouvernance (DSP, OSP, société mixte).

S'agissant des scénarios de gouvernance, le prestataire s'appuiera en priorité sur les études déjà réalisées ou mandatées par la Collectivité Territoriale de Guyane. L'objectif principal sera d'analyser la mise en œuvre du modèle de gouvernance actuellement retenu au regard des différents scénarios étudiés. Le prestataire pourra également proposer des alternatives, sous réserve que celles-ci soient opérationnelles et mobilisables à court terme.

Le prestataire est invité proposer tout scénario complémentaire jugé pertinent.

- Pour garantir l'appropriation de l'études par les équipes de la CTG :
 - Le prestataire proposera une méthode de co-construction des scénarios avec l'équipe de la CTG.
 - Le prestataire mettra à disposition des outils de simulation permettant d'explorer différentes hypothèses, d'ajuster les paramètres, de tester la faisabilité opérationnelle et financière et de simuler l'impact des décisions sur les indicateurs clés, afin d'en faire de véritables outils d'aide à la décision.
- **Consolidation du diagnostic et grille d'analyse multicritère** : consolidation des analyses dans un diagnostic structuré mettant en évidence les constats clés, les enjeux prioritaires et les principales contraintes du système actuel, et proposition d'une grille d'analyse multicritère intégrant notamment des critères :
 - économiques et financiers,
 - ainsi que des critères environnementaux, incluant le bilan carbone des scénarios.

Tâche 4 : Atelier de présentation des résultats et différents scénarios avec la CTG et l'AFD

Le prestataire organisera, à Cayenne et avec l'appui de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), une réunion de restitution des résultats du diagnostic et de la stratégie proposée, en présence de la CTG et de l'Agence française de développement (AFD). Cette restitution pourra être organisée sur une journée ou deux demi-journées, afin de favoriser les échanges et de laisser un temps suffisant à la réflexion collective.

Lors de cette restitution sera inclut la DGAC et les communes.

La restitution s'appuiera sur une approche participative et pédagogique, visant à faciliter la compréhension et l'appropriation des résultats par l'ensemble des publics concernés au sein de la CTG, notamment les équipes techniques (infrastructures aéroportuaires, exploitation), les services financiers et les élu.e.s.

Dans le cadre de cette tâche il est attendu que le prestataire se rende en mission en Guyane.

Tâche 5 : Finalisation de la stratégie de desserte aérienne intérieure en Guyane

À l'issue de la restitution, le prestataire intégrera les observations, recommandations et décisions formulées par la CTG et l'AFD afin de finaliser la stratégie.

7.2 Gouvernance de l'études

Le suivi administratif et financier de l'étude est assuré par l'Agence française de développement (AFD), notamment par la chargée d'affaires basée à l'agence de Cayenne et par la responsable de l'équipe Transports et mobilités basée à Paris.

L'étude étant destinée in fine à la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), celle-ci est systématiquement associée, à titre consultatif, aux étapes de validation des livrables auprès de l'AFD.

Le prestataire disposera, tout au long de la mission, d'interlocutrices identifiées au sein de l'AFD et de la CTG, afin de garantir la bonne conduite de l'étude et la fluidité des échanges

7.3 Planning d'exécution

Durée estimée de la prestation : 5 mois.

ARTICLE 8. Compétences attendues du Prestataire

Le Titulaire affectera du personnel de qualification et d'expérience correspondant aux prestations décrites au présent cahier des charges, de manière à atteindre les résultats qui y sont fixés.

Plus spécifiquement, le Titulaire devra intégrer à son équipe les experts clés indiqués dans le tableau ci-après. Toute expertise complémentaire pertinente pourra également être proposée.

Un.e même expert.e pourra justifier de plusieurs compétences et, le cas échéant, être mobilisé au titre de plusieurs profils.

Profil	Compétence	Expérience	Livrable associé et responsabilités
Chef.fe de mission	Diplôme d'ingénieur, de niveau Master (Bac+5) ou équivalent en transport aérien, aéronautique, aménagement, économie des transports ou gestion de projets.	≥10 ans dans le secteur du transport aérien ou des infrastructures de transport, dont pilotage d'études similaires Une expérience au sein de l'autorité de l'aviation civile serait appréciée Une expérience préalable dans le contexte guyanais, sans être obligatoire, sera appréciée.	L1 à L5 – Coordination générale de la mission, interface avec la CTG et l'AFD, validation méthodologique, supervision des livrables, synthèse des analyses et scénarios, présentation des résultats.
Ingénieur.e en infrastructure aéroportuaire	Diplôme d'ingénieur (Bac+5) en génie civil, travaux publics, infrastructures de transport ou aéronautique	≥ 8 ans en ingénierie aéroportuaire ou infrastructures aéronautiques Une expérience préalable dans le contexte guyanais, sans être obligatoire, sera appréciée	L2, L3, L5 – Évaluation de l'état des pistes et équipements, identification des besoins de mise à niveau, analyse de compatibilité avec des aéronefs de capacité supérieure, chiffrage des investissements
Economiste des transports	Diplôme de niveau Master (Bac+5) en économie des transports, économie,	≥ 8 ans en économie des transports ou analyse	L2, L3, L5 –

	ingénierie des transports ou école d'ingénieur avec spécialisation transport	financière de projets publics Une expérience préalable dans le contexte guyanais, sans être obligatoire, sera appréciée	Diagnostic de la desserte, analyse des flux et besoins, comparaison des scénarios, estimation des coûts d'exploitation et indicateurs (dont coût au km-passager), appui à la stratégie
Expert.e en autorité de l'aviation civile et sécurité aérienne	Diplôme de niveau Master (Bac+5) en aéronautique, droit du transport aérien ou formation spécialisée en sécurité aérienne	≥ 8 ans dans l'aviation civile, au sein de l'autorité de l'aviation civile ou conseil spécialisé Une expérience préalable dans le contexte guyanais, sans être obligatoire, sera appréciée	L2, L3 – Analyse des exigences réglementaires et de sécurité, compatibilité des aéronefs avec les infrastructures existantes, identification des contraintes normatives
Expert.e en concertation et animation d'ateliers	Diplôme de niveau Master (Bac+5) en sciences politiques, aménagement, sociologie, communication publique ou équivalent	≥ 3 ans en concertation publique ou animation institutionnelle Une expérience préalable dans le contexte guyanais sera appréciée. Le candidat devra justifier d'une connaissance opérationnelle du territoire et de ses acteurs institutionnels, condition essentielle à la bonne exécution de la mission. <i>Le prestataire devra démontrer sa capacité à mobiliser des ressources humaines présentes en Guyane et à garantir une présence effective sur le territoire tout au long de la mission.</i>	L2, L3, L4 – Organisation et animation des ateliers.