



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
GUYANE

**Avis délibéré
sur le Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération
du Centre Littoral (CACL)
de Guyane**

N°MRAe - 2025AGUY5

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Guyane a adopté l'avis sur le projet de Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération du Centre littoral (CACL) de Guyane le 3 décembre 2025.

Ont délibéré : Bertrand GALTIER, Françoise ARMANVILLE, Hélène FOUCHER, Olivier ROBINET.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale Guyane du 1^{er} octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La MRAe a été saisie pour avis par la CACL, le dossier ayant été reçu le 26 septembre 2025.

Cette saisine était conforme au 2^o du IV de l'article R.122-17 du Code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente. Il en a été accusé réception par la cheffe du service transition écologique et connaissance territoriale de la Direction générale des territoires et de la mer (DGTM) de Guyane, chargée de l'environnement et du développement durable, appui à la mission régionale d'autorité environnementale. Conformément au IV de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement l'avis doit être rendu dans un délai de trois mois.

Le service de la DGTM a consulté le 16 octobre 2025 l'Agence régionale de santé Guyane qui a transmis sa réponse le 7 novembre 2025.

SYNTHÈSE

La Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) de la Guyane a transmis le 26 septembre 2025 à la MRAe son projet de Plan de mobilité.

Le Plan concerne les six communes formant le territoire de la CACL (Cayenne, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Rémire-Montjoly et Roura), lesquelles abritent plus de la moitié de la population guyanaise.

L'état initial de la situation actuelle de la mobilité sur le territoire présente des analyses très succinctes des enjeux en s'appuyant sur des données souvent anciennes.

L'analyse des incidences du Plan de mobilité sur le territoire aurait pu être plus complète. Elle fait ressortir une majorité d'impacts positifs. Quelques impacts négatifs sont identifiés mais ne font pas l'objet de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Ainsi, l'évaluation environnementale du plan de mobilité ne comporte pas l'ensemble des éléments attendus au regard du Code de l'environnement.

Par ailleurs, un calendrier de la mise en œuvre des actions du Plan fait défaut.

Pour la MRAe, il convient de compléter et préciser l'étude d'impact du projet sur un certain nombre de points. Elle recommande notamment au porteur de projet :

- de compléter l'état initial en faisant apparaître les espaces naturels protégés et les corridors terrestres et aquatiques qui les relient, devant être pris en compte pour l'installation des projets sur le territoire,
- d'annexer le Plan vélo de 2023 au dossier puisque le Plan de mobilité intègre les actions prévues par ce plan,
- d'établir le planning de mise en œuvre des actions prévues dans le Plan,
- de fournir une analyse de l'évolution du territoire en l'absence de mise en œuvre du Plan de mobilité,
- d'établir des mesures d'évitement et de réduction d'impacts et le cas échéant de compensation pour atténuer les effets négatifs du Plan.

D'autres recommandations sont présentées dans l'avis détaillé qui suit. L'ensemble de ces recommandations devra également être pris en compte dans le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	5
1.1 Contexte du projet	5
1.2 Présentation du projet	5
1.3 Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale	8
2. Qualité de l'évaluation environnementale.....	8
2.1 Organisation et contenu du rapport d'évaluation environnementale	8
2.2 Analyse de l'état initial	9
3. Articulations avec les autres plans et programmes	10
4. Impacts sur l'environnement et démarche d'intégration environnementale	10
4.1 Scénarios étudiés et choix retenu	10
4.2 Incidences sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire et, lorsque cela est possible, les compenser (ERC)	11
5. Conclusion sur la prise en compte de l'environnement par le projet...	12

AVIS DETAILLE

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le présent avis porte sur le Plan de mobilité de la CACL, soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-17 du Code de l'environnement listant les plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement. Il prend en compte l'avis transmis par l'Agence régionale de santé de la Guyane.

Sont analysées dans cet avis la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le Plan.

La CACL est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) créé en 2012. Couvrant un territoire d'environ 5000 km², elle regroupe six communes (Cayenne, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Rémire-Montjoly et Roura) sur lesquelles vivait une population de 147 943 habitants au 1^{er} janvier 2019. La CACL en tant que regroupement de communes est une autorité compétente pour l'organisation de la mobilité (AOM). Sa population dépassant les 100 000 habitants, elle a l'obligation d'élaborer un Plan de mobilité.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a redéfini la planification des mobilités selon trois piliers :

- l'investissement dans les transports du quotidien,
- le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer,
- la transition vers une mobilité propre.

Le Plan de mobilité est le document juridique de référence et doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT), le schéma d'aménagement régional (SAR), et le plan climat air énergie territorial (PCAET). La définition et les contenus des Plans de mobilité sont définis réglementairement par le Code des transports (articles L1214-1 à L1214-38).

L'élaboration du plan de mobilité de la CACL a été arrêtée par délibération du conseil communautaire le 27 octobre 2023.

1.2 Présentation du projet

Le présent dossier de Plan de mobilité comprend :

- une présentation des enjeux de mobilité avec notamment l'analyse des déplacements sur le territoire de la CACL,
- une stratégie de mobilité présentant les objectifs pour le territoire,
- un programme d'actions sous forme de fiches actions,
- l'évaluation environnementale du Plan et son résumé non technique,
- la présentation d'outils de gouvernance et d'évaluation du Plan.

Dans un contexte d'augmentation démographique où la croissance des déplacements sur le territoire de la CACL est estimée à 33 % entre 2013 et 2032, les objectifs fixés par le Plan de mobilité concernant les augmentations de part modale des mobilités douces et partagées entre 2013 et 2032 sont les suivants :

Type de part modale	2013	2032
Cyclable	4 %	8 %
Pédestre	24 %	28 %
Transports collectifs	7 %	10 %
Voiture particulière	43 %	34 %

La stratégie proposée développe sept grands axes (ou objectifs) :

- Axe 1 : améliorer le maillage du réseau viaire permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans une optique de développement économique et de réduction des émissions polluantes,
- Axe 2 : agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs,
- Axe 3 : développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité,
- Axe 4 : diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises en préservant le développement économique,
- Axe 5 : permettre le développement des modes actifs,
- Axe 6 : faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique,
- Axe 7 : promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi.

Pour chaque axe cité ci-dessus, la CACL présente des fiches actions constituées chacune d'un rappel de la situation actuelle, des objectifs à atteindre et d'indicateurs de suivi de l'action. Le calendrier de mise en œuvre de chaque action n'est pas clairement établi. Seul un classement du degré de priorité allant de 1 à 3 est proposé, sans que la méthode pour juger de la priorisation des actions ne soit présentée.

Parmi les actions de priorité 1, on retient notamment :

- la création ou la requalification de voiries locales, avec notamment la création de voies de liaisons entre la zone Collery Ouest et la zone industrielle du Larivot, et entre la zone Collery Est et la zone Terca,
- le doublement des voies de la route nationale 1 et la construction d'un deuxième pont du Larivot,
- le réaménagement du giratoire des Maringouins,

Une attention particulière est portée au recalibrage des routes pour inclure des bandes multifonctionnelles¹ et sécuriser les différents usages,

- la mise en place, dans les centres-villes, de stationnements payants et/ou limités dans le temps,
- l'aménagement d'aires de covoiturage, de bornes de recharge électrique, de parkings-relais pour faciliter le report modal vers les transports collectifs, ainsi qu'une dizaine de pôles d'échanges multimodaux,
- la sensibilisation aux mobilités durables, et aux modes actifs de déplacement,
- la création ou rénovation des trottoirs en milieu urbain, et l'aménagement d'itinéraires piétons vers les arrêts de bus,
- la mise en place de deux lignes de bus en site propre (TCSP), d'une navette interne au centre-ville de Cayenne, et de deux à trois lignes de navettes fluvio-maritimes,
- l'actualisation des données sur les déplacements des habitants de la CACL par la réalisation d'une enquête EMC² (enquête mobilité certifiée Cerema), et la création d'une plateforme d'échange sur les données de transport entre les différentes AOM de Guyane.

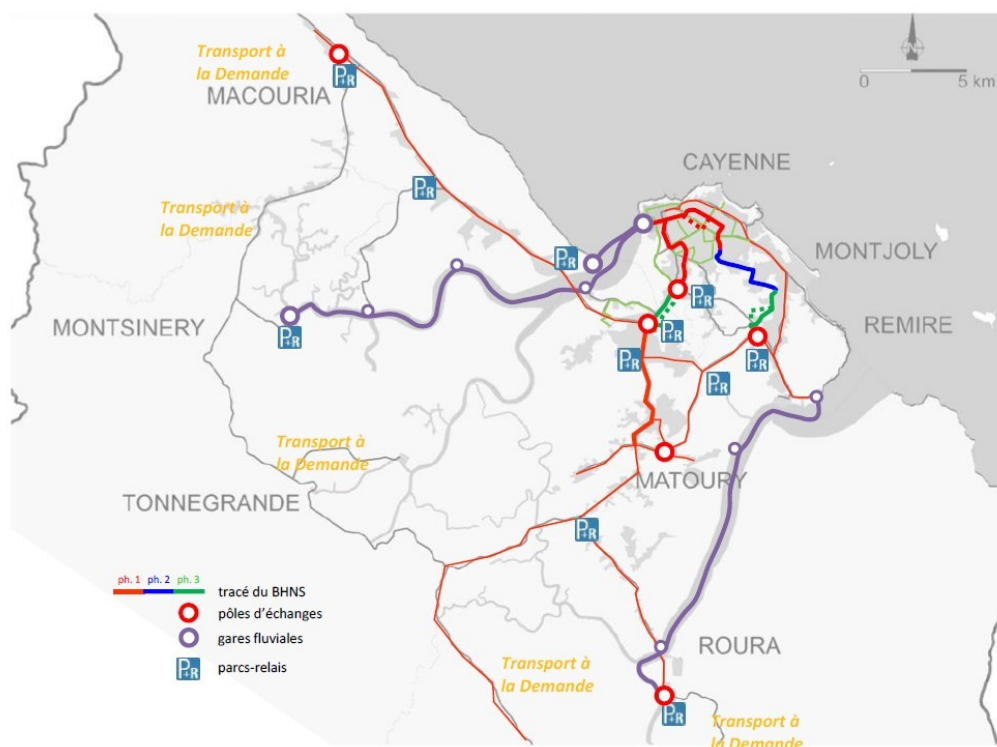


Figure 1 : carte de localisation des lignes de navettes fluviales, des pôles d'échanges, parcs relais et lignes de TCSP (source : dossier)

Parmi les actions citées ci-dessus, certaines portent des axes routiers qui relèvent de la compétence de l'État ou de la Collectivité Territoriale de Guyane, et pour lesquelles le dossier ne précise pas le rôle de la CACL.

Un certain nombre d'actions prévoient des études d'opportunité et de faisabilité, concernant par exemple un transport par câbles, la création d'une plateforme logistique de marchandises dans le centre-ville de Cayenne, ou encore la création d'un service de transport à la demande pour rejoindre les lignes de transports en commun.

¹ Accotement adjacent à la voie principale permettant aux véhicules de réaliser différents évitements, elles ont pour objectif de sécuriser la circulation.

Par ailleurs, plusieurs actions concernent l'application du Plan vélo approuvé en 2021, bien que la distinction entre les actions déjà programmées par le Plan vélo et les nouvelles actions prévues par le Plan de mobilité sur la thématique du transport cyclable ne soit pas clairement établie.

Par ailleurs, aucune action ne porte sur la communication et l'information aux usagers, comme la mise en place d'une information en temps réel sur la congestion d'un axe routier, ou l'affichage du rythme de passage des transports en commun en temps réel.

La MRAe recommande à la CACL :

- ➔ **de préciser et justifier les critères de classement des actions prioritaires retenues et d'établir le planning de leur mise en œuvre,**
- ➔ **de préciser son rôle sur les actions dont elle n'est pas maître d'ouvrage (axes routiers) ;**
- ➔ **de préciser les actions prévues par le Plan vélo et de les intégrer au Plan de mobilité ;**
- ➔ **de donner des indications sur les financements envisagés ;**
- ➔ **et d'illustrer le dossier à l'aide de cartes synthétiques supplémentaires localisant les actions envisagées.**

1.3 Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- les pollutions atmosphériques et sonores résultant de l'augmentation du trafic et de la congestion routière ;
- la lutte contre le réchauffement climatique et la réduction des émissions de gaz à effets de serre ;
- l'amélioration du cadre de vie en renforçant les alternatives à la voiture particulière, via le développement des transports en commun et des mobilités douces dans une approche multimodale et intermodale ;
- les impacts sur les milieux naturels et les continuités écologiques (trames vertes et bleues) liés aux nouvelles infrastructures.

2. Qualité de l'évaluation environnementale

2.1 Organisation et contenu du rapport d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du Plan de mobilité de la CACL comprend un état initial de l'environnement, une analyse des effets du Plan, une description des modalités d'évaluation et de suivi et un résumé non technique.

Cependant, le dossier ne présente aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC).

Or, selon l'article R122-20 du code de l'environnement, l'évaluation doit successivement présenter les mesures prises pour éviter les incidences négatives sur l'environnement, réduire l'impact des incidences n'ayant pu être évitées, et compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites.

2.2 Analyse de l'état initial

L'évaluation environnementale du Plan de mobilité présente un état initial de l'environnement très succinct et des analyses peu approfondies. Cet état initial présente de brefs bilans de la qualité de l'air, de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effets de serre. Les données utilisées sont assez anciennes (ex : répartition des émissions de CO2 liées au transport datant de 2009).

Malgré l'absence de carte des bruits établie sur le territoire, quelques éléments sont donnés sur les nuisances sonores générées par les principaux axes routiers.

Les enjeux soulignés dans cet état initial concernent :

- la maîtrise des émissions carbone liées aux transports (52 % des émissions totales de GES en Guyane),
- la qualité de l'air liée aux émissions de particules dues à la circulation routière,
- les nuisances sonores à proximité des infrastructures routières, principalement sur les axes Matoury / Cayenne et Rémire-Montjoly / Cayenne,
- la présence d'espaces protégés sur le territoire et de continuités écologiques des milieux naturels.

Globalement, l'analyse des enjeux du Plan de mobilité sur le territoire aurait dû être plus approfondie. L'enjeu sur les trames vertes et bleues en particulier, est évoqué de manière très superficielle, et s'appuie uniquement sur les corridors identifiés dans le SCoT, sans prendre en compte les travaux plus récents réalisés via le projet TRAMES (2017-2021) qui a permis d'approfondir les connaissances des milieux sur le territoire de la CACL et avait pour objectif d'accompagner la prise de décision concernant l'aménagement de ce territoire.

Il aurait été intéressant d'identifier les enjeux pour chaque fiche action, de la même manière que cela a été fait pour les impacts.

La MRAe recommande :

- **de prendre en compte l'étude la plus récente sur les continuités écologiques (projet TRAMES), et de faire apparaître l'importance des corridors terrestres et aquatiques entre les espaces naturels protégés à prendre en compte pour les aménagements prévus par le Plan.**
- **de compléter l'état initial par la présentation du scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de plan.**

3. Articulation avec les autres plans et programmes

Le dossier mentionne la nécessaire articulation du Plan de mobilité avec les différents plans, schémas et programmes suivants :

- le Schéma d'aménagement régional (SAR),
- le Schéma de cohérence territoriale (SCoT),
- les Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées,
- le Plan climat, air, énergie territorial (PCAET),
- le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE),
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ;

Toutefois, l'articulation n'est analysée qu'avec le SCoT et le SRCAE.

Concernant la compatibilité avec les prescriptions du SCoT, le Plan de mobilité intègre les prescriptions principales relatives au développement et à l'amélioration des transports en commun, du maillage routier, de la mobilité électrique, à la valorisation des mobilités douces, et à la création d'un transport fluvio-maritime.

Le dossier mentionne également les actions du Plan de mobilité inscrites au SRCAE, notamment concernant les itinéraires cyclables, les actions de communication sur les modes actifs, le renforcement de l'offre de transport, l'amélioration de l'attractivité de la gamme tarifaire, et le développement de l'électro-mobilité.

Cependant, la prise en compte ou la compatibilité du Plan de mobilité avec les autres plans et programmes mentionnés n'est pas analysée, et le dossier affirme que celle-ci doit être vérifiée lors de l'évaluation du Plan de mobilité, soit après cinq années de mise en œuvre.

→ ***La MRAe recommande de démontrer la prise en compte ou la compatibilité du Plan de mobilité avec les objectifs des autres plans et schémas en vigueur sur le périmètre de la CACL.***

4. Impacts sur l'environnement et démarche d'intégration environnementale

4.1 Scénarios étudiés et choix retenu

Le dossier mentionne que la stratégie retenue est issue d'une réflexion autour de trois scénarios envisagés :

- scénario 1 : « nouvelles pratiques de mobilité et valorisation d'usages de la voiture moins polluants »
- scénario 2 : « développement des réseaux de transport collectifs sur l'ensemble de la CACL avec un pôle majeur sur l'île de Cayenne »,

- scénario 3 : « équilibre entre développement ciblé de plusieurs pôles de transports en commun et nouvelles pratiques de mobilité ».

La stratégie développée par le plan de mobilité s'appuie sur un scénario retenu mais celui-ci n'est pas clairement identifié.

→ **La MRAe recommande de clarifier le scénario retenu parmi ceux présentés dans le dossier.**

4.2 Incidences sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire et, lorsque cela est possible, les compenser (ERC)

L'évaluation environnementale présente les incidences prévisibles liées à la mise en œuvre du Plan de mobilité.

Le dossier évalue les impacts pour chaque action et distingue les actions sans incidences sur l'environnement, les actions avec une incidence « favorable » ou « très favorable », et les actions avec une incidence « défavorable » ou « très défavorable ». Cette évaluation est basée principalement sur des dires d'experts et non sur des mesures ou des simulations chiffrées.

Les incidences de la mise en œuvre du plan d'action sont évaluées par rapport à la qualité de l'air, aux nuisances sonores, et au paysage. L'impact sur la thématique centrale, à savoir la mobilité, n'est cependant pas analysé en tant que tel. Les incidences sur les milieux naturels, l'énergie et le climat ne sont pas étudiées alors que la Loi d'orientation des mobilités réaffirme le rôle des plans de mobilité dans la préservation de la biodiversité et du climat.

Les incidences du Plan de mobilité sont positives en grande majorité, même si des impacts négatifs localisés sur l'environnement humain et naturel sont identifiés. Ainsi, la création d'un parking-relais ou d'une route engendre des nuisances sonores ou une fragmentation et une dégradation du milieu naturel mais contribue également au développement des mobilités douces et à la réduction des gaz à effets de serre en permettant un report modal.

Le dossier ne présente aucune mesure afin de diminuer les incidences négatives de certaines actions. Ainsi elle n'intègre pas de dispositifs de limitation de l'imperméabilisation des sols dans les aménagements, ou de végétalisation des infrastructures et de lutte contre les îlots de chaleur.

Par ailleurs, chaque fiche action présente un ou des indicateurs de suivi, mais ces derniers ne reposent pas sur des valeurs cibles à atteindre.

La MRAe recommande :

→ **de prévoir et expliciter des mesures d'évitement et de réduction d'impact pour les différentes thématiques environnementales affectées par des incidences, en particulier des mesures favorables à la biodiversité en ville, à la limitation de l'imperméabilisation des sols, à la lutte contre le changement climatique ou à l'atténuation de ses impacts ;**

→ **de mieux préciser et quantifier les incidences résiduelles à la suite de la mise en œuvre de ces mesures, et de définir des mesures de compensation de ces incidences ;**

→ *de mettre en place des indicateurs de suivi chiffrés permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs à mi-parcours et de préciser d'éventuelles mesures correctrices in itinere.*

5. Conclusion sur la prise en compte de l'environnement par le projet de programme

La mise en place d'un Plan de mobilité sur le territoire de la CACL est particulièrement importante au vu des caractéristiques de ce territoire, qui concentre la majorité de la population guyanaise, représente le territoire le plus consommateur en énergie de Guyane, et émet la majorité de ses gaz à effets de serre plus de 60 %).

Le plan de mobilité de la CACL est un outil stratégique et opérationnel qui aura des impacts positifs sur l'environnement. Les actions qu'il porte permettront d'accompagner la transition du territoire vers une mobilité plus propre en intégrant l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution de la pollution sonore, et l'essor des modes de déplacements doux et partagés.

Le Plan identifie de manière générale les enjeux sur son territoire mais une analyse plus approfondie apparaît nécessaire. D'un point de vue méthodologique, les impacts identifiés par l'évaluation environnementale ne sont pas évalués au regard de tous les enjeux identifiés. Les effets du plan sur l'énergie, le climat ou encore sur le cadre de vie ne sont pas analysés, alors que ces thèmes sont cruciaux en matière de mobilité.

La définition d'un calendrier de mise en œuvre pour chaque action est nécessaire pour pouvoir en assurer le suivi et l'évaluation.