



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
GUYANE

**Avis délibéré
Projet de création d'une navette fluvio-maritime
et d'aménagements connexes**

N°MRAe 2025APGUY1

PRÉAMBULE

La MRAe de la Guyane a validé, le 18 avril 2025, l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création d'une navette fluvio-maritime porté par la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL), qui s'étend sur les communes de Montsinéry-Tonné-grande, Macouria, Matoury et Cayenne.

Ont délibéré : Bertrand GALTIER, Françoise ARMANVILLE.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie pour avis par la DGTM, service instructeur du dossier. Celui-ci a été reçu le 20 février 2025.

La Direction Générale des Territoires et de la Mer de Guyane chargée de l'environnement et du développement durable a consulté l'agence régionale de la santé de Guyane qui a transmis ses observations le 7 mars 2025.

Sur la base des travaux préparatoires du service de la DGTM, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le projet.

SYNTHÈSE

La Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) a présenté une demande d'autorisation pour la création de deux lignes de navettes fluvio-maritimes sur les rivières Cayenne et Montsinéry. Ce projet a pour objectif de développer le réseau de transport sur l'axe Montsinéry-Cayenne dans un contexte d'augmentation démographique de l'agglomération et d'engorgement des voies terrestres rejoignant Cayenne. Il participe au développement de transports collectifs et alternatifs à la voiture.

Le projet s'implante sur les communes de Montsinéry, Matoury, Macouria et Cayenne.

L'étude d'impact présente correctement le projet dans son ensemble mais laisse une incertitude concernant la création d'une station à Soula (Macouria), qui est évoquée, et pour laquelle un état initial a été réalisé, mais dont on ne connaît pas l'avancement. Il semble que cette station ne soit pas incluse à ce stade dans le présent projet. Par ailleurs, une présentation des modalités de connexion vers et depuis les stations de la navette fait défaut au dossier.

L'état initial de l'environnement est complet, les incidences en phase de travaux et d'exploitation sont bien analysées. Des mesures d'évitement et de réduction d'impact sont prévues, ainsi que des mesures d'accompagnement et de suivi. Les impacts résiduels étant considérés comme non notables, il n'est pas proposé de mesure compensatoire.

Les sites retenus pour l'implantation des embarcadères se situant sur des zones en grande partie anthropisées, l'état initial de l'environnement révèle un nombre limité d'enjeux sur ces secteurs. Le projet présente néanmoins un impact fort sur le milieu naturel et physique en raison du déboisement d'une zone de mangrove (1,5 ha) et du dragage de l'embouchure du canal Laussat.

Pour l'Autorité environnementale, il convient de compléter ou préciser l'étude d'impact du projet sur quelques points et de les reprendre dans le résumé non technique.

→ ***L'Autorité environnementale recommande notamment au porteur de projet :***

- ***de compléter la présentation du projet en explicitant la situation de la station Soula ; et d'aborder la question du transport intermodal ;***
- ***de revoir le descriptif du cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, lequel présente plusieurs erreurs et approximations concernant l'articulation des différentes autorisations ;***
- ***de compléter l'état initial par une analyse des enjeux paysagers, un bilan carbone du projet, et une analyse approfondie de l'enjeu sur le développement des transports intermodaux pour la population (en approfondissant notamment les impacts positifs du projet sur l'environnement humain) ;***
- ***d'introduire une mesure de suivi environnemental du chantier ;***
- ***d'adopter des hypothèses actualisées d'élévation du niveau de la mer, et de tenir compte de la suppression d'une surface de mangrove, tant pour définir les caractéristiques techniques des implantations envisagées, que pour mieux évaluer les effets d'érosion côtière et risques de submersion .***

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'étude d'impact.

AVIS DÉTAILLÉ

TABLE DES MATIÈRES

1	Présentation du projet objet de l'avis.....	5
2	Cadre Juridique.....	6
3	Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	7
4	Qualité du dossier de demande d'autorisation.....	9
4.1	Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet.....	9
4.1.1	Etat initial.....	9
4.1.2	Articulation du projet avec les plans et programmes concernés.....	10
4.2	Analyse des effets du projet sur l'environnement.....	11
4.2.1	Analyse des incidences.....	11
4.2.2	Qualité de la conclusion.....	13
4.3	Justification du projet et solutions de substitution.....	14
4.4	Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet (mesures ERC).....	14
4.5	Conditions de remise en état	16
4.6	Résumé non technique.....	16
5	Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation.....	16

1 Présentation du projet objet de l'avis

La CACL a présenté une demande d'autorisation pour un projet de création de deux lignes de navettes fluvio-maritimes sur les rivières Cayenne et Montsinéry. La CACL étant Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), le projet vise à développer le réseau de transport du territoire de la CACL et s'inscrit dans le cadre du projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), lequel comporte également un volet terrestre de lignes de bus.

La ligne 1 de la navette reliera Montsinéry à Cayenne, en passant par le port du Larivot (Matoury), et s'étendra sur un linéaire de 27 km. La ligne 2 reliera Macouria (Pointe Liberté) à Cayenne, en passant également par le port du Larivot, sur un linéaire de 15 km.

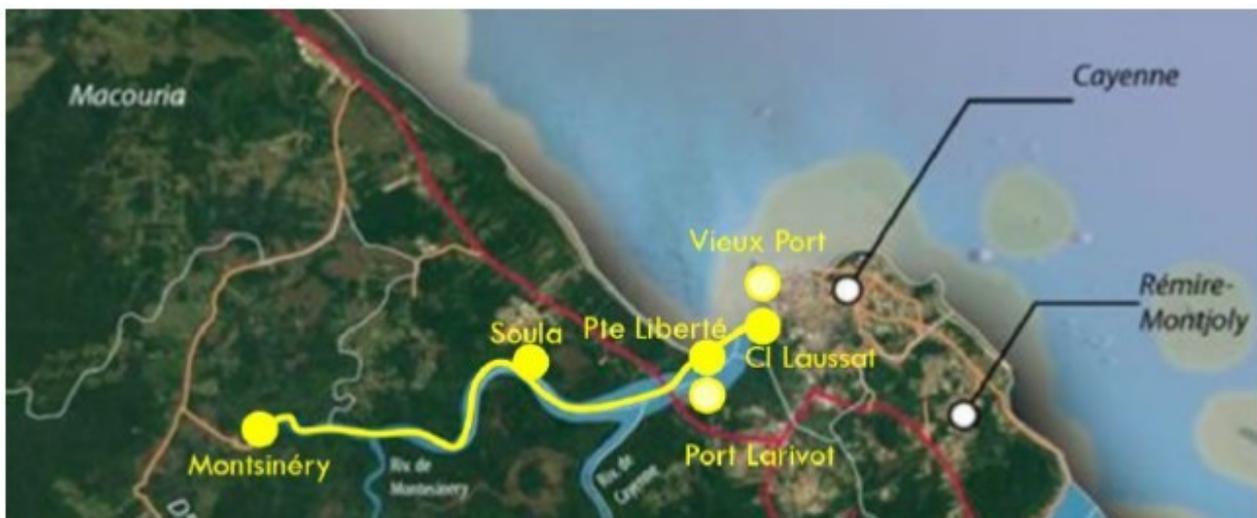


Figure 1 : plan de l'itinéraire de la navette (source : dossier)

Les principaux aménagements réalisés concernent la création des embarcadères et de leurs interfaces terrestres. Des embarcadères seront implantés sur 3 stations : Canal Laussat (Cayenne), Pointe Liberté (Macouria), Larivot (Matoury). Les installations sont composées, pour chaque station :

- d'abris vélos, carrels d'attente, et parvis d'accueil,
- d'une estacade fixe (Pointe Liberté et Canal Laussat) permettant la connexion à terre, d'environ 30 m x 6 m,
- d'une passerelle couverte d'environ 28 m x 2,5 m,
- d'un ponton support de la passerelle de 6 m x 3 m,
- d'un ponton flottant de 20 m x 3 m,
- de dispositifs d'ancrage, de guidage et d'amarrage, et équipements associés.

L'embarcadère prévu au Port du Larivot est situé sur un emplacement temporaire, et sera déplacé dans une autre zone du port à la fin des travaux du nouveau pont du Larivot. L'embarcadère de la station Montsinéry étant déjà existant, il est prévu uniquement de couvrir la passerelle d'accès et le ponton, et de créer un abri vélo. Les stations de Pointe Liberté et Montsinéry seront aménagées par ailleurs d'un parking d'une quinzaine de places.

Deux navettes d'une capacité de 50 passagers seront mises en service et effectueront les trajets à raison d'un rythme journalier de :

- 2 allers/retours entre Montsinéry et Cayenne,
- 4 allers/retours entre Soula et Cayenne,
- 8 allers/retours entre Pointe Liberté et Cayenne,
- 7 allers/retours entre le Port du Larivot et Cayenne.

Les navettes elles-mêmes seront des navires d'environ 20 m de longueur.

La durée des travaux est estimée à neuf mois. La présentation ne mentionne pas les aménagements prévus ou les aménagements existants sur la station de Soula (Macouria) et laisse supposer que cette station ne sera pas utilisée dans un premier temps, alors que la création d'une station à Soula est annoncée dans le descriptif global des lignes. Par ailleurs, une station « Vieux-Port » à Cayenne figure sur les plans de présentation du projet alors que cette option a été abandonnée.

Par ailleurs, les possibilités d'inter-connexion aux différentes stations via un mode de transport collectif ne sont pas évoquées. La création de places de stationnement aux abords des embarcadères suggère que la voiture sera le mode de connexion privilégié. Dans cette perspective, la question des possibilités de stationnement au niveau du canal Laussat devrait être mentionnée, le projet ne prévoyant pas la création de parking sur ce site. La possibilité de connexion avec la ligne de bus du TCSP depuis le canal Laussat, et avec les lignes de bus au départ de la gare routière, doit également être analysée.

→ ***L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'explicitier les aménagements éventuellement prévus sur les sites de Soula et du Vieux Port et souligne que dans le cas d'un aménagement futur sur ces sites, une actualisation de l'étude d'impact pourrait être nécessaire.***

2 Cadre Juridique

Le projet de navette fluvio-maritime, relevant de la rubrique 39 de l'annexe au R.122-2 du code de l'environnement relative aux opérations d'aménagements dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha, est soumis à évaluation environnementale et non à examen au cas par cas comme annoncé dans le dossier. Il est également soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, à permis d'aménager, ainsi qu'à l'obtention d'une dérogation à la législation sur les espèces protégées.

→ ***L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de rectifier le descriptif du cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, cette partie présentant plusieurs erreurs et approximations concernant l'articulation des différentes autorisations.***

3 Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux environnementaux concernés par le projet et leur importance.

	Enjeu pour le territoire	Impact potentiel du projet vis-à-vis de cet enjeu	Commentaire et/ou bilan
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts, les zones humides	L	+++	Destruction de 1,5 ha de mangroves et dragage de 54 000 m ³ de sédiments à l'embouchure du canal Laussat. ZNIEFF terrestres de type 1 : « Mangrove Leblond », et 2 : « Zones humides de la crique Fouillée » - « Mont Grand Matorouy et Petit Cayenne ». ZNIEFF marines de type 1 : « Rivière de Cayenne », et 2 : « Bande côtière ». Zone de marais de 0,5 ha sur le site Pointe Liberté et de vasières le long de la rivière sur environ 17 ha.
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les protégées)	L	+++	Oiseaux : 38 espèces protégées dont 7 avec habitats et 10 avec enjeux forts de conservation. Mammifères terrestres : 3 espèces protégées dont une espèce à très fort enjeu de conservation. Mammifères marins : 2 espèces protégées à très forts enjeux de conservation. Amphibiens : 1 espèce protégée avec habitat. Reptiles : présence de 3 espèces de tortues marines protégées, à enjeu très fort de conservation. Cortège végétal faible, 3 espèces de flore déterminante de ZNIEFF dont 1 à enjeu fort de conservation (mangrove).
Eaux souterraines et superficielles : quantité et qualité	L	+++	Risque de pollution accidentelle des eaux superficielles en phase chantier.
Énergies (utilisation des énergies renouvelables), changement climatique (émission de CO2)	L	+	
Climat	E	+	
Sols	L	+	Dragage de l'embouchure du canal Laussat.
Air (pollutions)	L	+	Emissions de poussières en phase chantier.

Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...) et technologiques	L	+++	Risques de pollution accidentelle. Accroissement du risque de submersion marine suite à la destruction des mangroves
Déchets (gestion à proximité, centres de traitements)	L	++	Production de déchets en phase de travaux. Les sédiments dragués du canal Laussat seront refoulés dans le lit de la rivière, mais la présence de déchets polluants doit être prise en considération.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	++	Déboisement de 1,5 ha de mangroves. Superposition avec un corridor aquatique au titre du SCOT (rivière Cayenne). Proximité avec des réservoirs et corridors écologiques du SCOT.
Patrimoine architectural, historique	L	+	Périmètres de protection des monuments historiques.
Paysages	L	++	Zones à forte naturalité (cours de rivière, estuaire, vasières, plages)
Odeurs	L	+	
Émissions lumineuses	L	++	Eclairage nocturne des installations terrestres.
Sécurité et salubrité publique	L	+	
Santé	L	+	
Bruit/vibrations	L	+++	Circulation des véhicules en phase chantier et bruit des navettes en phase d'exploitation. Dérangement possible des mammifères marins et tortues marines en phase de travaux (battage des pieux notamment), et en phase d'exploitation (bruit des moteurs des navettes).
Autres à préciser :			

+++ : très fort, ++ fort, + présent mais faible, 0 pas concerné

E : ensemble du territoire, L : localement, NC : pas d'informations

4 Qualité du dossier de demande d'autorisation

4.1 État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

4.1.1 État initial

Un état initial du site a été dressé, portant sur les milieux physiques, les milieux naturels, la flore, la faune et l'environnement humain.

En fonction des thématiques, l'état initial de chaque station d'arrêt de la navette a porté sur différents périmètres :

- un périmètre immédiat correspondant à la zone d'implantation du projet et à la zone d'installation de chantier,
- un périmètre rapproché correspondant au périmètre immédiat élargi d'un rayon de 250 m,
- un périmètre éloigné, sans délimitation concrète, utilisé uniquement pour le contexte paysager,

L'état initial faune/flore porte sur une aire d'étude rapprochée qui comprend les zones d'implantation des infrastructures terrestres, une aire d'étude éloignée correspondant à l'ensemble de la rivière Cayenne entre les 2 stations les plus éloignées (Montsinéry et Canal Laussat), ainsi qu'une aire d'étude spécifique pour l'étude des mammifères marins et correspondant au littoral de la presqu'île de Cayenne.

L'analyse de l'état initial indique que les principales sensibilités du projet sont liées :

- En ce qui concerne le milieu physique,
 1. A la présence de la rivière Cayenne et à la réalisation de travaux en zone marine et côtière. Les sites de travaux pour les embarcadères relevant d'un contexte amazonien particulier en raison de la dynamique côtière très évolutive reposant sur des phénomènes d'envasements.
 2. A la présence de risques de submersion et érosion côtière. L'Autorité environnementale note que les plans de prévention des risques naturels pris en considération par le dossier datent de 2001 et sont en cours de révision. L'élévation du niveau de la mer retenue est de 40 cm, ce qui correspond sans doute à des hypothèses générales du GIEC pour 2072, mais mériterait d'être questionnée. En outre, une note méthodologique de mai 2024 de la DGPR demande de prendre en compte une surcote de 60 cm pour un événement de période de retour 100 ans. Par ailleurs, l'étude Guyacimat de 2022 mentionne deux scénarios de remontée de niveau marin à l'horizon 2100 : 46 cm [29 cm – 64 cm] à 84 cm [59 cm – 117 cm] à horizon 2100. Enfin, le dossier ne mentionne pas la TRACC (trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique) qui doit désormais servir de référence à toutes les actions d'adaptation menées en France.

- En ce qui concerne le milieu naturel,
 1. A la situation du projet à la confluence de zones littorales présentant de nombreux enjeux environnementaux : corridor hydrobiologique en bon état écologique (rivière Cayenne), zone de marais sur le secteur Pointe Liberté, ZNIEFF marines et terrestres, habitats de mangroves sur les sites Canal Laussat, Larivot et Pointe Liberté, zones de vase riche en biodiversité.
 2. A la présence de 3 espèces de plantes déterminantes de ZNIEFF dont une espèce patrimoniale, présente sur l'implantation du projet au Port du Larivot, et dont l'enjeu de conservation est jugé fort (*Guadua macrostachya*).
A la présence d'une espèce exotique envahissante (*Bambusa vulgaris*).
 3. A la présence sur les zones d'étude de 38 espèces d'oiseaux protégées dont 7 avec habitat. Une dizaine d'espèces présentent un enjeu fort de conservation.
Parmi les mammifères terrestres, 3 espèces protégées et à forts enjeux sont identifiées dont la biche des palétuviers, espèce rare et très localisée.
Une espèce d'amphibien protégée avec habitat, à enjeu fort de conservation (Grenouille paradoxale), est présente sur le secteur Pointe Liberté.
Enfin, un enjeu très fort est identifié quant à la présence dans l'estuaire de la rivière Cayenne de 3 espèces de tortues marines (luths, vertes et olivâtres) et 2 espèces de mammifères marins (Dauphin de Guyane et Lamentin de Guyane).

- En ce qui concerne le milieu humain,

A la situation des stations Canal Laussat et Montsinéry au sein de périmètres de protection des abords des monuments historiques.

Le contexte d'augmentation démographique sur le territoire de la CAEL et la question des conséquences sur le réseau de transports sont évoqués rapidement.

L'Autorité environnementale note que l'absence d'étude paysagère est particulièrement regrettable alors que le projet s'inscrit dans des zones littorales, et des zones de rivière pour certaines à forte naturalité. L'enjeu faible associé à la thématique semble relever d'une sous-estimation.

L'état initial de l'environnement semble analyser correctement le milieu physique et naturel et identifier avec justesse les enjeux faune/flore. Cependant, les enjeux humains sont peu identifiés. L'aspect paysager en particulier nécessite d'être abordé de manière approfondie. On regrette également l'absence d'une analyse plus détaillée concernant l'enjeu sur les transports et le déplacement de la population de l'île de Cayenne.

- **L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter l'état initial par une analyse approfondie des hypothèses d'élévation du niveau de la mer, ainsi que de l'enjeu paysager et de l'enjeu sur les modalités de transport pour la population.**

4.1.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Les principaux plans et programmes indiqués dans le dossier comme susceptibles d'être concernés sont :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- le Schéma d'Aménagement Régional (SAR),
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montsinéry-Tonnégrande,
- les Plans de Prévention des Risques Inondation et Littoral (PPRIL) des communes concernées. Si cette compatibilité est démontrée pour ce qui concerne le respect des règles d'urbanisme, elle ne signifie pas que les hypothèses prises pour l'étude l'élévation de la mer sont pertinentes, d'autant que les PPRI pris en considération sont anciens.

Le dossier démontre correctement la compatibilité du projet avec les plans et programmes mentionnés ci-dessus, mais la compatibilité avec la Loi littoral n'est pas évoquée.

L'articulation avec le projet de Plan Mobilité de la CACL, bien que n'étant pas approuvé, aurait pu être évoqué.

➔ ***L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de démontrer la compatibilité du projet de navette fluvio-maritime avec la Loi littoral.***

➔ ***Elle recommande également de démontrer que les caractéristiques des implantations sont compatibles avec des hypothèses d'élévation du niveau de la mer actualisées à la lumière des études les plus récentes.***

➔ ***Par ailleurs, un projet de plan de mobilité étant été arrêté par la CACL, l'Autorité environnementale lui recommande de préciser si le projet de navette s'intègre dans ce projet.***

4.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement

4.2.1 Analyse des incidences

L'étude d'impact comporte l'analyse des incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur son environnement physique, naturel et humain.

Cette analyse porte sur les différentes installations prévues, en phases de travaux et en phase d'exploitation.

Les principales incidences du projet sur l'environnement sont évaluées au regard de l'état initial de l'environnement et des caractéristiques du projet :

- En ce qui concerne le milieu physique,

L'incidence principale réside dans le dragage d'une zone de 54 000 m³ de sédiments pour permettre la création d'un chenal d'accès à l'embarcadère du canal Laussat. Le projet entraînera donc une modification de la topographie marine au niveau de l'embouchure du canal Laussat. Le porteur de projet annonce la mise en place d'un plan de dragage car le dragage régulier sera indispensable pour entretenir le chenal, mais le plan n'est pas établi à ce stade et les études semblent actuellement insuffisantes pour pouvoir définir l'échéance et la régularité de ces opérations.

L'incidence du projet sur les risques naturels n'est pas évalué, alors que l'effacement d'une zone de mangroves pourrait, potentiellement, affecter le pouvoir protecteur de cet écosystème sur les implantations terrestres.

L'incidence du projet sur le climat n'est pas évalué. Pour l'Autorité environnementale, l'absence d'incidence sur le climat ne peut être invoquée. La réduction des émissions de gaz à effet de serre est un objectif national et international, auquel doivent contribuer tous les projets soumis à étude d'impacts, à leur échelle. Selon le dossier, l'émission de gaz à effets de serre sera produite par le trafic des engins en phase chantier et des navettes en phase d'exploitation mais aucune estimation des émissions attendues n'est présentée. L'étude d'impact devrait comporter un bilan carbone détaillé.

Par ailleurs, l'étude de la vulnérabilité du projet au changement climatique pourrait permettre d'appuyer les choix techniques et d'emplacement du projet. Or, les hypothèses retenues pour l'élévation du niveau de la mer sont de 40 cm en 2072, ce qui pose une double difficulté : la valeur de 40 cm, qui découle de travaux manifestement obsolètes, et d'un horizon temporel trop court au regard de la durée de vie du projet.

L'impact faible identifié concernant les eaux superficielles semble inadéquat, les opérations de dragage, de travaux sur les talus et les berges entraînant des impacts non négligeables.

- En ce qui concerne les milieux naturels,

L'impact sur les milieux naturels terrestres est jugé limité en raison de la taille modeste des infrastructures et de l'anthropisation des sites d'implantation des embarcadères. L'éclairage nocturne des installations terrestres représente un impact possible sur la faune et en particulier sur les tortues marines qui peuvent être désorientées en période de ponte. Le site Pointe Liberté notamment, qui constitue un secteur de ponte possible, est concerné.

Une incidence réside dans la destruction de 1,44 ha d'habitat de mangrove sur le site Canal Laussat dont l'état initial souligne l'importance écologique fondamentale pour l'écosystème côtier. Ce milieu constitue un habitat pour de nombreuses espèces de poissons, invertébrés benthiques, crustacés, gastéropodes et diatomées. Il abrite par ailleurs la biche des palétuviers, espèce rare et considérée comme vulnérable au niveau régional. Le dossier précise que la mangrove étant en extension sur le secteur du canal Laussat, et

le projet ne prévoyant pas d'infrastructure empêchant cette dynamique naturelle, l'impact à moyen terme de la destruction de ce milieu ne devrait pas être notable.

L'incidence principale du projet concerne le risque de dérangement des mammifères marins (Dauphin de Guyane et Lamentin de Guyane) et des tortues marines (Tortues luths, vertes et olivâtres) qui sont susceptibles de fréquenter la rivière Cayenne en phase de travaux. Le battage des pieux en particulier pour la création des embarcadères générera des bruits et vibrations susceptibles de perturber ces espèces. Les émissions sonores des moteurs des navettes peuvent aussi être source de nuisances acoustiques, et entraîner une perturbation des communications et une modification du comportement des individus. Le risque de collision est également présent. L'impact des travaux comme celui de la mise en circulation des navettes est donc considéré comme notable. La mise en suspension des sédiments lors des opérations de dragage est également susceptible d'impacter ces espèces rares et sensibles aux perturbations.

- En ce qui concerne l'environnement humain,

L'impact du projet sur le paysage est relativement réduit sur les stations Montsinéry, en raison de l'existence des installations, Larivot en raison du contexte de zone portuaire, et Pointe Liberté où l'embarcadère sera créé en continuité des ouvrages existants. Un impact visuel est identifié au niveau de la station Canal Laussat où auront lieu les opérations de déboisement de la mangrove.

Les stations Montsinéry et Canal Laussat sont concernées par des périmètres de protection aux abords des monuments historiques mais l'incidence du projet est jugé nul sur le patrimoine culturel.

Un impact positif est identifié concernant la création d'un nouveau moyen de transport en commun qui repose sur une alternative aux modes de déplacement traditionnels. Ce point mériterait cependant d'être développé et valorisé.

- ***L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit contenir un bilan carbone du projet.***
- ***Elle recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'érosion côtière et le risque de submersion, en tenant compte, d'une part de la destruction d'une surface de mangroves et, d'autre part, d'hypothèses d'élévation du niveau de la mer actualisées.***
- ***Elle recommande d'analyser les impacts du projet sur le développement des modalités de transport collectifs, et alternatifs aux modes routiers.***
- ***Enfin, elle souligne que les opérations de dragage réguliers destinées à entretenir le chenal d'accès au canal Laussat seront susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale en fonction du volume de sédiments concerné.***

4.2.2 Qualité de la conclusion

L'étude d'impact présente un tableau de synthèse des enjeux et incidences du projet pour les différentes thématiques étudiées. Elle ne comporte pas de conclusion sur les in-

cidences du projet sur l'environnement, ni de conclusion générale qui résume les principaux enjeux, impacts et mesures d'atténuation.

4.3 Justification du projet et solutions de substitution

Le projet est justifié par la nécessité de développer des modes de transport collectifs, et des modes de transport alternatifs au mode routier, dans un contexte de saturation des axes routiers. Dans ce cadre un diagnostic de mobilité sur le territoire de la CACL aurait pu apporter des éléments supplémentaires.

Le pétitionnaire présente les différentes possibilités envisagées concernant l'implantation des différentes stations de la ligne de transport, ainsi que l'agencement des embarcadères des sites canal Laussat et Larivot où différents scénarios ont été étudiés.

Une analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique (submersion marine notamment) pourrait permettre d'éclairer les choix techniques et de stations.

→ ***L'Autorité environnementale recommande de fournir des éléments de connaissance précis sur la situation de la mobilité sur le territoire de la CACL, qui pourraient éclairer le choix des stations notamment.***

4.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet (mesures ERC)

Le projet de navette fluvio-maritime donne lieu à des mesures d'évitement et de réduction d'impact, en phase travaux comme en phase d'exploitation, et à la mise en place de mesures d'accompagnement et de suivi. Les principales mesures sont les suivantes :

- En ce qui concerne le milieu physique

Les techniques retenues pour la réalisation du dragage de l'embouchure du canal Laussat permettront de limiter les impacts. En effet, en s'appuyant l'hydrodynamisme du fleuve, le dragage par succion et refoulement via un pipeline avec rejet éloigné dans le lit mineur de la rivière Cayenne favoriserait la redistribution naturelle des sédiments sur de grandes distances. Il importe toutefois que cette technique ne conduise pas à refouler des déchets dans le milieu naturel, à mobiliser des sédiments pollués, ou à étouffer des écosystèmes par apport excédentaire de sédiments.

→ ***L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par l'exposé des techniques qui seront mises en œuvre pour évacuer et traiter les déchets présents dans le milieu, et qui seraient susceptibles d'être captés par le dispositif de dragage.***

- En ce qui concerne le milieu naturel

Le porteur de projet prévoit la réalisation des travaux en saison sèche, afin de limiter l'impact du ruissellement des eaux pluviales sur le milieu naturel, et à marée descendante pour le dragage de l'embouchure du canal Laussat.

Les individus de flore remarquable (*Erythrina fusca*) seront balisés en bordure de l'emprise des travaux sur le site Pointe Liberté pour éviter leur destruction.

Une mesure de réduction prévoit d'adapter les modalités de navigation des navettes (vitesse et de la trajectoire des navires) pour réduire les risques d'impacts sur les mammifères marins. Cependant, le dossier mentionne des adaptations qui seront définies en cours d'exploitation, en fonction des sites, sans les définir en détail à ce stade. En cas de rencontre avec les mammifères marins, la vitesse de la navette pourra être réduite systématiquement. Un dispositif d'alerte via le recours à des appareils d'émissions sonores destinés à avertir les Lamentins de l'approche de la navette est évoqué sans qu'un réel engagement apparaisse. Le dossier précise que les études environnementales réalisées dans le cadre de la construction du pont du Larivot devraient fournir des informations sur le comportement des espèces marines à enjeu, et que les mesures de réduction d'impact du projet de navette seront adaptées et précisées en fonction de ces données. La formation des pilotes et équipages des navettes à ces sujets est par ailleurs proposée comme mesure d'accompagnement.

La possibilité de recourir à des navettes de type hydroglisseurs ou aéroglisseurs, qui permettraient de limiter le risque d'impact avec les mammifères et de réduire les nuisances sonores (moteurs électriques), n'est pas évoquée.

La mise en service progressive du service de navette fait également partie des mesures proposées pour réduire l'impact sur les mammifères marins. En outre, une surveillance de la faune marine par des observateurs spécialistes sera mise en place lors des opérations de battage de pieux afin de pouvoir adapter ou stopper les travaux en cas de présence de mammifères marins. Enfin, un suivi des mammifères marins sera réalisé pendant 6 années sur l'ensemble de la zone du projet afin d'acquérir des connaissances sur le comportement de ces espèces avant et pendant la mise en circulation des navettes.

L'éclairage nocturne de l'ensemble des installations terrestres sera désactivé en période de ponte des tortues marines (février à septembre à partir de 19h30) pour éviter le dérangement des tortues marines qui fréquentent le littoral de l'île de Cayenne à cette période. L'éclairage mis en place utilisera par ailleurs des ampoules avec des longueurs d'onde adaptées, auxquelles les tortues marines sont moins sensibles.

Une mesure d'accompagnement concerne la destruction en phase chantier des individus de l'espèce exotique envahissante *Bambusa vulgaris*.

L'Autorité environnementale regrette l'absence de suivi environnemental du chantier qui est essentielle pour s'assurer du respect des mesures de bonne gestion du chantier.

Les impacts résiduels étant jugés de négligeable à faible, aucune mesure compensatoire n'est proposée.

→ ***L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de mettre en place un suivi environnemental en phase chantier, et d'envisager la possibilité de recourir à des navettes de type hydroglisseurs ou aéroglisseurs.***

4.5 Conditions de remise en état

Le projet ne prévoyant pas d'échéance à l'exploitation de la ligne de transport, le dossier n'est pas concerné par les modalités de remise en état des sites d'implantation.

4.6 Résumé non technique

Le dossier transmis comporte un résumé non technique. Celui-ci reprend de manière synthétique les différentes parties de l'étude d'impact concernant la présentation du projet et sa justification, l'état initial de l'environnement, les impacts prévisibles du projet et les mesures d'évitement et réduction envisagées.

5 Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation

L'étude d'impact du projet reprend dans son ensemble les points exigés par la réglementation. Elle présente un état initial portant sur les différentes thématiques environnementales, étudie les impacts et décrit les mesures d'atténuation de ces impacts prévus par le porteur de projet.

Les enjeux environnementaux et risques d'impacts identifiés sont pris en compte et les mesures d'évitement et de réduction permettent d'éviter des impacts négatifs directs importants. Les mesures d'accompagnement et de suivi permettront l'acquisition de connaissances sur les mammifères marins et l'impact de ce type de projets sur la faune marine.

Le projet porté par CACL devrait permettre le développement de modes de transport alternatifs et collectifs et avoir un impact positif sur la diversification des modes de transport dans un contexte de saturation des voies routières et d'augmentation de la démographie.

Cependant, l'hypothèse d'élévation du niveau de la mer semble sous-estimée. Les modalités de traitement des déchets présents sur les périmètres de dragage restent imprécises. Enfin, une approche de l'intermodalité de ce transport fait défaut dans le dossier. Les modes de connexion aux lignes de la navette ne sont pas présentés et l'on s'interroge sur la desserte de transport en commun vers et depuis les embarcadères de la navette. La desserte de la station Canal Laussat en particulier interroge dans un contexte de possible modification du tracé de la ligne de bus du TCSP.

→ *L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter l'étude d'impact du projet de navette fluvio-maritime sur les différents points évoqués dans cet avis.*