DÉPARTEMENT DE LA GUYANE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CENTRE LITTORAL

RAPPORT, CONCLUSION DU

COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête Publique portant sur le projet de Plan De Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL)

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

1. PRÉSENTATION DU DOSSIER
   - I. Identification du demandeur
   - II. Objet et caractéristiques de l'enquête
   - III. Désignation du Commissaire Enquêteur
   - IV. Cadre juridique et réglementaire

2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE
   - I. Contenu du dossier de l'enquête
   - II. Analyse du dossier d'étude
   - III. La chronologie de l'organisation
   - IV. Publicité et information du public

3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE
   - I. Les prises de permanences et d'enregistrement des observations
   - II. Bilan de l'organisation et du déroulement de l'enquête

4. ANALYSE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU PÉTITIONNAIRE
   - I. Observations recueillies et réponses du pétitionnaire aux observations formulées
   - II. Analyse des réponses du maître d'ouvrage aux observations recueillies et synthèse des avis des personnes publiques associées.
   - III. Clôture de l'enquête

PRÉAMBULE

La présente phase de consultation s'inscrit dans la continuité de l'enquête publique initialement ouverte par arrêté de l'autorité compétente et portant sur le **projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral**.

Au cours de cette première phase, le maître d'ouvrage a souhaité apporter au projet des modifications nécessitant de compléter et d'actualiser certains éléments du dossier soumis à la consultation du public.

En application des dispositions de l'article L.123-14 du Code de l'environnement, l'enquête publique a ainsi été suspendue par arrêté du **25 septembre 2025**, afin de permettre à la CACL de procéder aux adaptations nécessaires et de produire les éléments complémentaires permettant d'assurer une information complète du public.

À l'issue de cette période de suspension, le dossier d'enquête a été complété, notamment par **l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse établi par la CACL**.

Par arrêté du **16 septembre 2026**, l'autorité compétente a décidé la reprise de l'enquête publique pour une durée de trente et un jours, du **16 septembre au 16 octobre 2026**, afin de permettre au public de prendre connaissance du dossier ainsi complété et de formuler ses observations et propositions dans les conditions prévues par la réglementation.

Cette reprise ne constitue pas une nouvelle enquête publique distincte de la précédente, mais la **poursuite de l'enquête initiale après sa suspension**. En conséquence, les observations et propositions recueillies avant la suspension demeurent versées au dossier et seront prises en considération au même titre que celles formulées pendant la période de reprise.

À l'issue de la consultation, le commissaire enquêteur établira son rapport et ses conclusions motivées en prenant en considération l'ensemble des éléments recueillis au cours des différentes phases de l'enquête, les évolutions apportées au projet, les avis des personnes publiques et organismes consultés ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

La reprise de l'enquête vise ainsi à garantir la **continuité de la procédure, la complète information du public et l'exercice effectif de son droit à participer à l'élaboration d'une décision susceptible d'affecter l'environnement**.

I.PRÉSENTATION DU DOSSIER

i. Identification du demandeur

Le maître d'ouvrage est la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL), représentée par Madame Christelle Célestine : (christelle.celestine@cacl-guyane.fr)

ii. Objet et caractéristiques de l'enquête publique

Le projet de **Plan de Mobilité (PdM) de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral** a pour objectif d'organiser durablement les déplacements sur les six communes de l'agglomération, dans un contexte

marqué par une forte croissance démographique, une concentration importante des emplois, une congestion croissante du réseau routier et une forte dépendance à la voiture individuelle.

En sa qualité d'**Autorité Organisatrice de la Mobilité**, la CACL porte cette stratégie à l'échelle intercommunale.

Diagnostic territorial

Le diagnostic met en évidence un territoire fortement polarisé autour de Cayenne. La CACL comptait près de **148 000 habitants en 2019** et concentrait, en 2022, **71 % des emplois de Guyane sur seulement 6 % du territoire**, tandis que la croissance démographique se poursuit notamment en direction de Matoury et de Macouria.

Cette organisation territoriale génère d'importants flux de déplacements vers Cayenne et Matoury. La voiture individuelle demeure largement dominante : hors du centre de Cayenne, elle représente, selon les secteurs, environ **56 % à plus de 80 % des déplacements**, tandis que la part des transports collectifs reste comprise entre environ **3 et 11 %**. La marche occupe néanmoins une place significative, notamment dans le centre de Cayenne.

Le réseau routier présente par ailleurs un déficit de maillage et plusieurs points de passage obligés. Cette configuration concentre les flux sur quelques axes structurants et accroît la vulnérabilité du réseau en cas d'accident, de travaux ou d'incident.

Face à ces constats, le PdM ne vise pas à répondre à l'augmentation des déplacements par la seule augmentation des capacités routières. Il privilégie la construction progressive d'un **système de mobilité multimodal**, associant amélioration du réseau routier, développement des transports collectifs, intermodalité, vélo, marche, covoiturage, nouvelles mobilités et meilleure articulation entre urbanisme et déplacements.

4. LES SEPT AXES STRUCTURANTS DU PLAN DE MOBILITÉ

1. Adapter le réseau routier tout en maîtrisant le trafic et les pollutions

Le projet prévoit plusieurs interventions sur les infrastructures structurantes, notamment les RN1 et RN2, le pont du Larivot et le giratoire des Maringouins, ainsi que la création ou la requalification d'axes destinés

à améliorer le maillage du territoire. Ces interventions doivent contribuer à réduire la vulnérabilité du réseau et les phénomènes de congestion.

2. Faire du stationnement un levier du report modal

La politique de stationnement doit accompagner l'évolution des pratiques de mobilité et favoriser le recours aux transports collectifs. Elle prévoit notamment la réglementation et la matérialisation des places, le développement des zones bleues, l'amélioration du stationnement des deux-roues, la création de places réservées au covoiturage et à l'autopartage, ainsi que la mise en place de parcs-relais connectés au réseau de transports collectifs.

3. Renforcer les transports collectifs et développer l'intermodalité

Cet axe constitue l'un des éléments structurants du PdM. Il comprend notamment le déploiement du BHNS, la mise en place d'une navette desservant le centre-ville de Cayenne, le développement de navettes fluvio-

maritimes, le renforcement des fréquences et du maillage du réseau, la création de nouvelles lignes et le recours au transport à la demande dans les secteurs les moins denses.

Le projet prévoit également l'adaptation du transport scolaire, la création de pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration de l'accessibilité ainsi qu'une politique tarifaire destinée à renforcer l'attractivité des transports collectifs.

4. Améliorer l'organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Le PdM vise à mieux concilier activité économique, fluidité de la circulation et réduction des nuisances. Il prévoit notamment une meilleure réglementation des livraisons et de la circulation des poids lourds, l'encadrement du dépotage des conteneurs, la mutualisation des flux et l'étude d'une plateforme logistique à proximité du centre de Cayenne. La possibilité d'une desserte fluviale pour le transport de marchandises doit également être étudiée.

5. Faire du vélo et de la marche de véritables modes de déplacement

Le projet prévoit la poursuite et l'actualisation du Plan Vélo, le développement d'itinéraires cyclables, la création de zones 30 et de zones de rencontre, ainsi que la réalisation de **4 200 à 5 700 places de stationnement pour les vélos**.

Pour les déplacements à pied, il prévoit notamment l'amélioration et la sécurisation des trottoirs, des liaisons piétonnes vers les arrêts de transports collectifs et des franchissements des grands axes, ainsi que l'élaboration d'un **Plan Piéton**.

6. Réduire l'autosolisme et accompagner la transition des usages automobiles

Le PdM entend favoriser le covoiturage, l'autopartage et le développement de la mobilité électrique. Il prévoit notamment la création d'aires de covoiturage et le développement de dispositifs adaptés aux secteurs ruraux et périurbains.

7. Faire de la mobilité un outil d'aménagement et de cohésion territoriale

Ce dernier axe présente un caractère transversal. Il porte notamment sur la gouvernance et le suivi du PdM, le partage des données de transport, la création d'une plateforme de mobilité à l'échelle de la CACL, une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements, l'accompagnement des plans de mobilité, l'amélioration de la sécurité ainsi que la mise en place d'un **observatoire des trafics et de la mobilité**.

Dans son ensemble, le Plan de Mobilité traduit ainsi la volonté de la CACL de faire évoluer progressivement les pratiques de déplacement vers un modèle **plus diversifié, mieux intégré à l'aménagement du territoire et moins dépendant de l'usage individuel de l'automobile**.

iii. Désignation du Commissaire Enquêteur

Par décision N° E26000017 /97 du 27 mai 2026, le président du Tribunal administratif de Cayenne a désigné Monsieur Jean-Claude HO-TIN-NOÉ en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire cette procédure.

L'enquête publique, initialement programmée du 1er au 30 septembre 2025, a fait l'objet d'une suspension par arrêté du 25 septembre 2025, dans l'attente de l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).
À la suite de l'émission de cet avis, la CACL a engagé les démarches nécessaires à la reprise de la procédure.
Par courrier du 3 mars 2026, renouvelé le 21 mai 2026, la présidente de la CACL a sollicité auprès du président du Tribunal administratif de Cayenne la reconduction du commissaire enquêteur initialement désigné, afin de permettre la poursuite et l'achèvement de l'enquête publique.
Dans ce courrier, la CACL envisageait une nouvelle période d'enquête du 1er au 30 septembre 2026.

iv. Cadre juridique et réglementaire

Il s'organise autour de :

1. Les Dispositions du Code des transports

L'élaboration et l'approbation du Plan de mobilité relèvent des dispositions des articles L.1214-1 et suivants du Code des transports, notamment :
Article L.1214-1 et suivants : définition des objectifs et du contenu du Plan de mobilité.
Article L.1214-14 : compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité pour élaborer ou réviser le plan.
Article L.1214-15 : arrêt du projet de plan et consultation des personnes publiques concernées.
Article L.1214-16 : soumission du projet à enquête publique, puis approbation éventuelle après prise en compte des résultats de celle-ci.
Ces dispositions constituent le fondement juridique sectoriel de l'enquête publique relative au PDM de la

CACL.

2. Les Dispositions du Code de l'environnement

L'enquête publique est régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement.
Elle vise à assurer l'information et la participation du public, à recueillir ses observations et propositions et à permettre à l'autorité compétente de disposer des éléments nécessaires à sa décision.

2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

i. Contenu du dossier de l'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique unique comporte les pièces suivantes :

- Avis de réouverture d'enquête publique 2026
- Avis d'enquête publique 2025
- Avis de suspension de l'enquête publique 2025
- Délibération N. 171 relative à Approbation du Plan Mobilité CACL avant enquête publique
- Note sur la consultation des PPA
- Décision de désignation du Commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif

    - Projet de Plan de Mobilité
    - Annexe environnementale du Plan de Mobilité
- Annexe accessibilité du Plan de Mobilité – SDAP CACL
- Résumé non technique du projet de PDM
- Résumé non technique de l'annexe environnementale de la CACL
- Avis des PPA :
    - Avis DGTM et son annexe
    - Avis de la CTG
    - Avis de la MRAE
    - Réponse de la CACL à l'avis de la MRAE
    -

ii. Analyse de la composition et de la présentation du dossier soumis à l'enquête publique

Les documents liés à l'enquête, sont consultables, sur tous les sites indiqués dans l'arrêté de publication d'ouverture.

Le dossier relatif au projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL), mis à la disposition du public dans le cadre de l'enquête publique, comprend un ensemble de documents administratifs, techniques, environnementaux et institutionnels permettant d'appréhender les différentes dimensions du projet.

Il comporte notamment les pièces relatives à l'organisation et au déroulement de la procédure, le projet de Plan de Mobilité, ses annexes environnementale et d'accessibilité, les résumés non techniques, ainsi que les avis émis par les personnes publiques associées et la réponse apportée par la CACL à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale.

La composition de ce dossier traduit une volonté de présenter au public les principaux éléments nécessaires à la compréhension des objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage, des orientations retenues et des enjeux associés à leur mise en œuvre.

La présence des avis institutionnels constitue un élément important de transparence, dans la mesure où elle permet au public de prendre connaissance des appréciations et recommandations formulées par les organismes consultés.

De même, les documents consacrés à l'évaluation environnementale et à l'accessibilité témoignent de la prise en considération de ces deux dimensions dans l'élaboration du Plan de Mobilité.

Toutefois, la procédure ayant fait l'objet d'une suspension en 2025 avant sa reprise en 2026, une attention particulière doit être portée à la régularité des formalités administratives, à l'actualisation des documents et à la cohérence des différentes pièces soumises à la consultation du public.

Il importe également de vérifier que les recommandations formulées par la DGTM, la CTG et la MRAe ont fait l'objet d'un examen approprié et que les engagements éventuellement pris par le maître d'ouvrage trouvent une traduction suffisamment précise dans les documents opérationnels du projet.

:

En définitive, au regard de la liste des pièces mises à disposition, le dossier présente une structure documentaire cohérente et couvre les principales thématiques attendues pour l'examen d'un Plan de Mobilité.

iii. La chronologie de l'organisation

Le 26 août et le 09 septembre 2026, je me suis rendu dans les locaux de la CACL, afin d'échanger avec Madame CÉLESTINE, sur les modalités et les conditions de reprise de l'enquête publique sur le plan de mobilité et récupérer les documents constitutifs du dossier d'enquête.

Nous avons déterminé d'un commun accord les dates de début et de fin de l'enquête publique, des horaires et des jours de permanence, de l'affichage et des annonces légales.

Nous avons également convenu des locaux mis à disposition par les différentes mairies de l'agglomération, afin de nous assurer de leur adéquation à l'accueil du public et d'harmoniser les horaires des permanences, indépendamment des contraintes propres au fonctionnement de chaque mairie.

iv. Publicité et information du public

L'enquête publique, d'une durée de 31 jours, a été prescrite par un avis de réouverture d'enquête publique.

Elle a été ouverte, le mercredi 16 septembre 2026 lors de la réunion d'ouverture, et s'est terminée le vendredi 16 octobre 2026.

L'avis d'annonce de l'ouverture de l'enquête publique a été affichée dans l'ensemble des communes de l'agglomération des communes du centre littoral, pendant toute la durée de la consultation.

Publicité réglementaire

La publication de l'avis d'enquête a été faite par voie de presse :

Dans le journal «FRANCEANTILLES» du 02 septembre 2026

Dans le journal « GUYAWEB » du 02 septembre 2026

Durant toute la durée de l'enquête publique, les différents documents destinés à l'information du public dans le cadre de l'enquête étaient accessibles, en version papier lors des permanences.

1) Les différents dossiers inhérents à l'information du public dans le cadre de l'enquête publique étaient accessibles au bureau du commissaire enquêteur lors des permanences tenues, dans les 6 communes de l'Agglomération du Centre Littoral.

2) Ils étaient également disponibles en version dématérialisée :

:

https://www.registre-numerique.fr/cacl-plan-de-mobilite

Le public a eu l'opportunité et le temps de consulter et d'analyser le dossier sur ces différents supports.

Parallèlement à ce dispositif d'information sur le projet, le public a eu la possibilité de consigner ses observations et propositions :

1) Par écrit, sur le registre d'enquête publique mis à sa disposition, lors des permanences, tenues dans les différentes mairies de l'Agglomération du Centre Littoral.

2) Par voie électronique : https//www.cacl-plan-de-mobilite@mail.registre-numerique.fr et

3) https://www.registre-numerique.fr/cacl-plan-de-mobilite

Ces adresses mises à la disposition du public, sont restées opérationnelles durant toute la durée de l'enquête.

Ces adresses mises à la disposition du public, sont restées opérationnelles durant toute la durée de l'enquête.

PARTICIPATION DU PUBLIC

Le public, n'a pas manifesté un fort engouement pour ce projet lors des six (6) permanences tenues lors des permanences tenues dans les différentes communes de la CACL

Seule une personne est venue échanger avec moi, autour de l'écosystème du projet, lors de ma permanence à l'annexe des services techniques de la mairie de Cayenne.

Elle n'a pas souhaité formuler d'observations écrites.

Par contre, la fréquentation par voie dématérialisée a été beaucoup plus significative.

En effet, sur le registre numérique accessible au public, il y a eu 293 visiteurs, et 109 téléchargements de documents.

3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

i. Les prises de permanences et réunions publiques

PERMANENCES ET RÉUNIONS PUBLIQUES

L'organisation des permanences et des réunions publiques a été satisfaisante.

Elles se sont déroulées conformément à leur programmation. Les permanences se sont tenues aux lieux et dates suivants :

-le jeudi 17 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Matoury

-le vendredi 18 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Remire-Montjoly

-le mardi 22 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Cayenne

-le mercredi 23 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Macouria

-le jeudi 24 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Montsinéry-Tonnégrande

-le vendredi 25 septembre 2026 de 8h30 à 12h30 à Roura.

Lors de la première phase de l'enquête, avant sa suspension, 7 réunions publiques ont été organisées aux dates et lieux suivants :

Le vendredi 5 septembre 2025 à Cayenne,
Le lundi 8 septembre 2025 à Roura-Cacao,
Le mardi 9 septembre 2025 à Macouria,
Le mercredi 10 septembre 2025 à Rémire-Montjoly,
Le jeudi 11 septembre 2025 à Matoury,
Le vendredi 12 septembre 2025 à Roura,
Le lundi 15 septembre 2025 à Montsinéry-Tonnégrande.
Ces réunions publiques étaient animées et conduites par les équipes de la CACL, en charge des problématiques de mobilité.

Les échanges, avec le maître d'ouvrage et ses équipes, ainsi que les personnels des communes visitées, se sont déroulés, comme toujours, dans un climat serein et de totale collaboration.

L'organisation des permanences a été satisfaisante et elles se sont déroulées conformément à leur programmation.

II) Bilan de l'organisation et du déroulement de l'Enquête

L'organisation et le déroulement de l'enquête se sont effectués dans de bonnes conditions.

Les échanges avec le maître d'ouvrage et ses équipes, ainsi qu'avec les personnels de la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement et de la Direction générale des territoires et de la mer (DGTM), ont été réguliers, sereins et constructifs.

La disponibilité des différents interlocuteurs, de même que la qualité de l'accueil assuré par les personnels de la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement, ont contribué au bon déroulement de la procédure et facilité l'exercice de la mission du commissaire enquêteur.

Cette collaboration a permis un suivi régulier du dossier et une bonne circulation des informations nécessaires à l'instruction des différentes questions soulevées au cours de l'enquête. Elle a également facilité les échanges avec les services et organismes concernés, notamment la DGTM et la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

D'une manière générale, les conditions matérielles et organisationnelles mises en place ont permis au commissaire enquêteur d'exercer sa mission dans de bonnes conditions, avec un accès satisfaisant aux informations et aux interlocuteurs nécessaires au suivi de la procédure.

4. ANALYSE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU PÉTITIONNAIRE

IV. Observations recueillies et réponses du pétitionnaire aux observations formulées

Aucune observation n'a été recueillie lors des six permanences assurées par le commissaire enquêteur dans les six communes de l'Agglomération.
En revanche, une dizaine d'observations ont été déposées sur le registre numérique, dont une après la clôture de l'enquête publique. Cette dernière, reçue hors délai, ne peut être considérée comme une contribution régulièrement déposée dans le cadre de l'enquête publique. Elle est néanmoins mentionnée à titre d'information, sans être intégrée au décompte des observations recevables.
Parmi les contributions déposées dans les délais, l'une avait été formulée avant la suspension de l'enquête. Elle a été conservée et intégrée à l'ensemble des observations recueillies lors de la reprise de l'enquête publique, afin d'en assurer une prise en compte globale.
Il s'en suit les pièces jointes suivantes :

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET DES THÈMES ABORDÉS

- 1 contribution a été reçue en 2025 avant la suspension de l'enquête publique.
- 8 contributions ont été reçues en 2026 après la relance de l'enquête et avant sa clôture.

Le présent mémoire apporte donc des éléments de réponse à 9 contributions.

Les principales thématiques abordées sont les suivantes :

:

	Offre transports en commun (bus)	Abribus / Arrêts	Sécurité routière	Aménagements cyclables	Piétons / Trottoirs	Information voyageurs	Accessibilité PMR	Tarification	Maillage routier	Intermodalité	Gouvernance / Suivi
Myrta - Macouria	X	X				X					
Patrick - Rémire-Montjoly	X	X									
Victor - Cayenne			X	X	X		X				
Marc-Alexandre Tareau - Cayenne									X		
Philippe Prudent - Cayenne			X	X	X						
Vanessa Dupuy			X								
Collectif DGAT	X			X	X	X	X	X		X	X
Jean-François Kodjoed	X	X									
Julie (Pharmacie du Larivot)	X	X	X								
Total contributions concernées	**5**	**4**	**4**	**3**	**3**	**2**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**

3 RÉPONSE AUX OBSERVATIONS

3.1 Observation n°1 - Myrta de Macouria

Date de dépôt : Le 05/09/2025 à 12:01:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Abris bus sécurisé **Contribution :**

Bonjour, la proposition que je souhaite faire est la suivante, au niveau de Maillard ce serait bien qu'il y ait un abris bus à l'entrée ou un arrêt spécifique parce que le bus ne rentre pour prendre les usagers, il faut se rendre au bord de la route et en saison des pluies, ce n'est pas très praticable. Deuxième point, il manque aussi un affichage en temps réel au niveau des arrêts de bus, l'application c'est bien mais on n'a pas toujours de réseau pour suivre l'arrivée du bus. Troisième point, la fréquence des bus, le temps d'attente est relativement long en dehors des heures de pointe, si possible mettre à disposition des minibus quand la fréquentation est moins importante pour

le trajet Macouria-Plaza.En espérant que vous me lirez, bonne continuation et merci de faire contribuer à l'évolution de la mobilité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

Le Plan de Mobilité accorde une attention particulière à l'accessibilité des transports collectifs et aux cheminements permettant d'accéder aux arrêts. Les actions relatives à l'amélioration de l'accessibilité du réseau (action 3.4.2) ainsi qu'à l'aménagement d'itinéraires piétons en lien avec les arrêts de bus (action 5.2.2) ont notamment pour objectif de faciliter et sécuriser l'accès aux transports collectifs. Le réaménagement et le repositionnement des arrêts (ici, de l'arrêt au niveau de Maillard) relève de la compétence du gestionnaire de voirie, et s'inscrit dans une démarche partenariale entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et le gestionnaire de voirie. Le point soulevé sera donc étudié dans le cadre des études opérationnelles de mise en œuvre du Plan de Mobilité.

S'agissant de l'information en temps réel aux arrêts, le Plan de Mobilité identifie l'information voyageurs et le suivi de l'exploitation comme des leviers essentiels d'amélioration de la qualité de service. L'action 3.4.3 prévoit notamment l'amélioration du suivi de l'exploitation afin de renforcer l'information mise à disposition des usagers du réseau. La contribution confirme donc l'intérêt de cet axe de travail ciblé par le Plan de Mobilité. Cette demande sera donc prise en compte lors de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Enfin, la demande de renforcement de la fréquence des bus depuis Macouria est cohérente avec l'objectif partagé par la CACL de bénéficier d'un réseau de bus plus attractif et efficace. Cette demande sera donc intégrée aux actions du Plan de Mobilité suivantes :

- l'action 3.2.2 qui prévoit le renforcement des fréquences et du maillage des lignes existantes, ainsi que la création de nouvelles dessertes et une meilleure structuration du réseau à l'échelle de l'ensemble du territoire communautaire ;
- l'action 3.2.6 qui prévoit la mise en place de services adaptés aux caractéristiques des territoires et aux besoins de déplacement, notamment à travers des services de transport à la demande dans les secteurs les moins denses.

La CACL partage donc les objectifs exprimés dans cette contribution. Les sujets relatifs à l'accessibilité des arrêts, à l'information voyageurs et à l'amélioration de l'offre de transport collectif sont bien pris en compte dans le projet de Plan de Mobilité et feront l'objet d'un déploiement progressif dans le cadre de sa mise en œuvre.

Observation n°2 – Patrick de Rémire-Montjoly

Date de dépôt : Le 18/09/2026 à 17:19:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Augmentation du raiseau

Contribution :

Plus de lignes de bus avec multiples arrêts desservant aussi Remire et Matoury, abris bus lorsque c'est possible

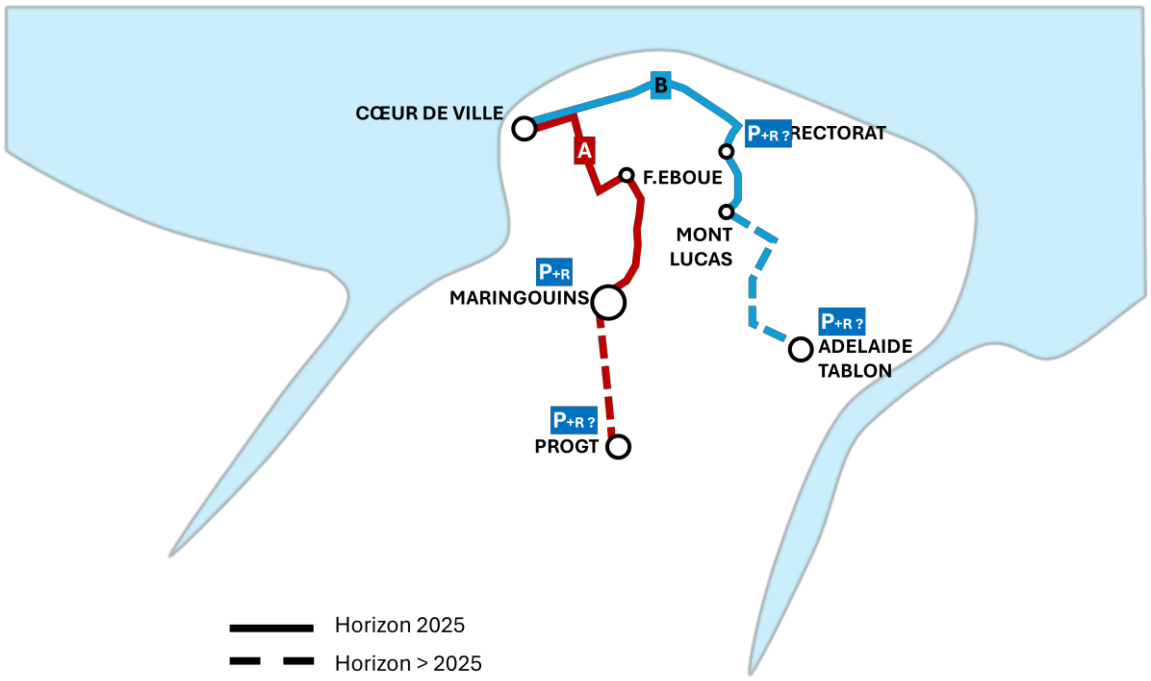
Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

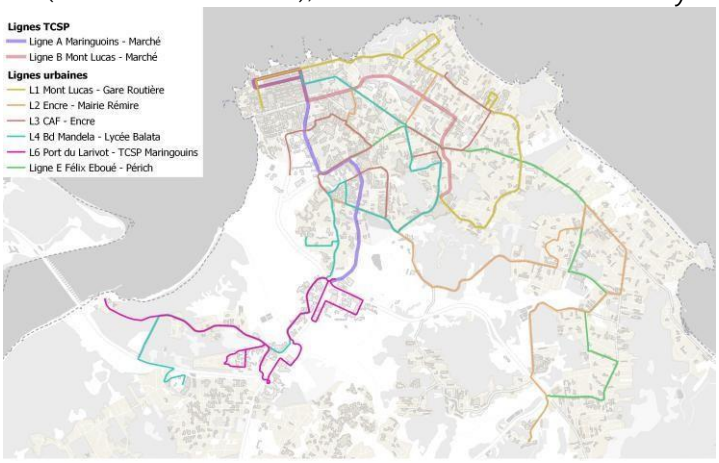
La contribution souligne la nécessité de renforcer l'offre de transport collectif entre les communes de l'île de Cayenne, notamment entre Rémire-Montjoly et Matoury, et d'améliorer les conditions d'attente des usagers grâce à l'installation d'abris voyageurs lorsque cela est techniquement possible. Cette demande rejoint directement les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité.

Le Plan de Mobilité prévoit en effet un renforcement significatif de l'offre de transport collectif à travers :

- La mise en œuvre progressive du réseau de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), structurant les déplacements à l'échelle de l'agglomération (actions 3.1.1 et 3.1.2) ;



- Le renforcement des fréquences et du maillage des lignes existantes (action 3.2.2) ;
- La création de nouvelles lignes au sein du pôle Capitale et entre les principaux pôles du territoire (actions 3.2.4 et 3.2.5), incluant les communes de Cayenne, Matoury et Rémire-Montjoly



Plan général des lignes urbaines à Cayenne

Ces actions visent précisément à améliorer la couverture du territoire et à offrir davantage de possibilités de déplacement entre les communes de Cayenne, Matoury et Rémire-Montjoly.

Par ailleurs, le Plan de Mobilité accorde une place importante à l'amélioration de l'attractivité et du confort du réseau de transport collectif. Les actions relatives à l'accessibilité du réseau (action 3.4.2), à l'intermodalité (action 3.3.1) et à l'amélioration des cheminements vers les arrêts (action 5.2.2) contribuent à cet objectif d'amélioration des conditions d'attente et d'utilisation des transports en commun.

La contribution va donc pleinement dans le sens des orientations du Plan de Mobilité, qui prévoit à la fois le renforcement du réseau de transport collectif et l'amélioration progressive des conditions d'accueil, de confort et d'accessibilité des usagers aux arrêts du réseau. L'application de ces principes sur les communes de Matoury et Rémire-Montjoly, particulièrement ciblées par la contribution, fait l'objet d'une attention renforcée et s'inscrit dans le cadre des études d'extension des lignes de BHNS.

Observation n°3 – Victor de Cayenne

Date de dépôt : Le 18/09/2026 à 19:45:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Renforcement de l'axe 5 sur les modes actifs

Contribution :

Bonjour,En 2026, il n'est pas normal ni acceptable que certains grands axes urbains sur l'ile de Cayenne (notamment route des Plages, Route de Baduel, Route de Montabo...) ne soient pas pourvus en trottoirs et pistes cyclables.Ce n'est tout simplement pas normal de devoir marcher en plein soleil, avec les voitures et les camions roulant juste à côté, sans avoir de dispositifs permettant aux piétons, et surtout aux personnes fragiles (3e âge, PAM, personnes avec enfants et poussettes) de pouvoir marcher en toute sécurité, et dans un relatif confort de marche.Par ailleurs, l'absence de pistes cyclables sur les anciens (et nouveaux !) aménagements n'est pas acceptable. Par exemple, les aménagements du TCSP en centre-ville de Cayenne ne comprennent pas de pistes cyclables : c'est incompréhensible.Aussi, je propose l'intégration systématique de trottoirs et de pistes cyclables à l'occasion de travaux d'aménagement, ainsi qu'un grand plan "trottoirs" sur les grands axes urbains de l'île de Cayenne, afin que les piétons puissent marcher en sécurité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

La CACL partage ce constat concernant les difficultés de déplacement des piétons et des cyclistes sur certains axes structurants de l'île de Cayenne. Le diagnostic du Plan de Mobilité a en effet mis en évidence que « les déplacements piétons et cyclables restent difficiles sur l'ensemble du territoire » et que de nombreux aménagements demeurent insuffisants pour garantir des conditions de circulation confortables et sécurisées pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes.
Afin de répondre à ces enjeux, le projet de Plan de Mobilité consacre un axe stratégique entier au développement des modes actifs (Axe 5 : « Permettre le développement des modes actifs »). Cet axe prévoit notamment :

- La mise en œuvre du Plan Vélo de la CACL (action 5.1.0) ;
- La création d'itinéraires cyclables au sein du pôle Capitale, comprenant notamment l'île de Cayenne (action 5.1.1) ;
- La création d'itinéraires cyclables dans les autres pôles urbains du territoire (action 5.1.3) ;
- L'augmentation significative du nombre de stationnements vélos (action 5.1.4) ;
- L'aménagement de trottoirs sécurisés en milieu urbain (action 5.2.1) ;
- L'aménagement d'itinéraires piétons en lien avec les arrêts de transport collectif (action 5.2.2) ;
- La création de dispositifs sécurisés de franchissement des axes majeurs (action 5.2.3) ; - L'élaboration

d'un Plan Piéton à l'échelle communautaire (action 5.2.4).

Par ailleurs, le Plan de Mobilité prévoit que les opérations de réaménagement des grands axes intègrent systématiquement les modes actifs lorsque cela relève des maîtres d'ouvrage compétents. Ainsi, plusieurs projets routiers inscrits au Plan de Mobilité comprennent explicitement des aménagements cyclables et piétons, notamment le réaménagement du giratoire des Maringouins avec pistes cyclables et cheminements piétons, le doublement du pont du Larivot intégrant une voie verte, ainsi que la création de contre-allées intégrant les modes actifs sur certaines sections de la RN1 et de la RN2.

Enfin, le Plan de Mobilité rappelle la nécessité d'intégrer les itinéraires piétons, cyclables et les besoins des personnes à mobilité réduite dans les projets d'aménagement de voirie et dans le partage de l'espace public. L'objectif poursuivi est de développer un réseau continu, sécurisé et confortable permettant d'accroître la part de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens.

La section des lignes de BHNS aménagées dans l'hypercentre de Cayenne résulte d'un tracé provisoire (en lieu et palce du canal Laussat initialement prévu) et n'est d'ailleurs qu'en site propre que sur certaines portions. Dans le projet de tracé définitif des lignes de BHNS qui est en cours d'études pour l'hypercentre de cayenne, la continuité cyclable sera bien prise en compte au doit de l'itinéraire définitif.

La CACL partage le principe selon lequel les projets d'aménagement futurs doivent tendre vers une prise en compte systématique des piétons et des cyclistes conformément aux orientations du Plan de Mobilité.

La demande exprimée par cette observation est donc pleinement couverte par le projet de Plan de Mobilité, et sera à ce titre intégralement prise en compte.

Observation n°4 – Tareau Marc-Alexandre de Cayenne

Date de dépôt : Le 22/09/2026 à 15:30:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

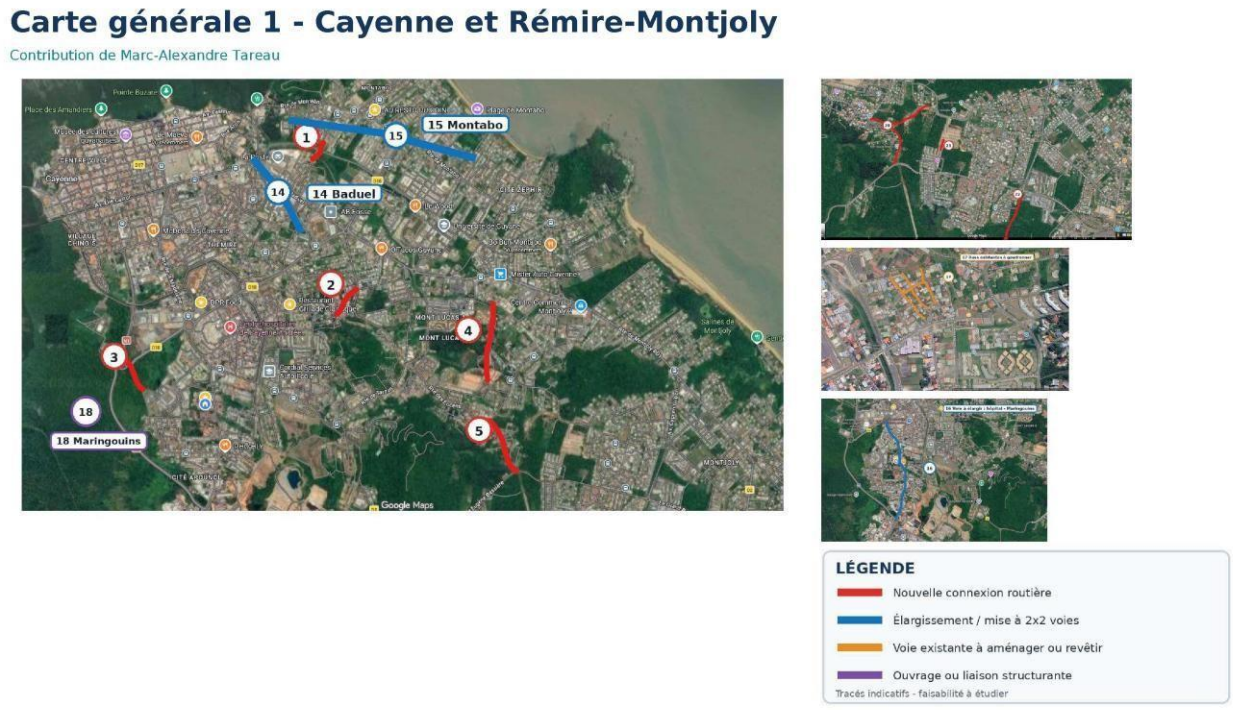
Objet : Contribution à l'enquête publique sur le Plan de mobilité de la CACL â?" Maillage routier

Contribution :

Monsieur le Commissaire enquêteur,Dans le cadre de l'enquête publique relative au Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral, je souhaite vous transmettre une contribution portant plus particulièrement sur l'amélioration du maillage routier de l'île de Cayenne.Le document joint présente trente propositions de connexions routières, d'élargissements de voies, d'aménagements de voiries existantes et d'ouvrages structurants. Ces propositions concernent notamment Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Balata, Cogneau et Maya.Les tracés représentés sont naturellement indicatifs. Ils visent avant tout à attirer l'attention sur plusieurs discontinuités du réseau viaire qui contribuent aujourd'hui à l'enclavement de certains quartiers, à la concentration des flux automobiles sur un nombre limité d'axes et à la saturation régulière des principales entrées de Cayenne.Je vous remercie de bien vouloir verser cette contribution au registre de l'enquête publique et de la porter à la connaissance de la CACL dans le cadre de l'élaboration de son Plan de mobilité.Je reste naturellement disponible pour apporter toute précision utile sur les propositions présentées.Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.Marc-Alexandre Tareau

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Contribution_Plan_mobilite_CACL_maillage_routier-4.pdf, page 1 sur 3



Carte générale 2 - Matoury, Balata et Cogneau



Rouge : connexions nouvelles. Bleu : élargissements. Orange : voie existante à aménager. Violet : ouvrage ou liaison structurante. Tous les tracés sont indicatifs.

Tableau général des 30 propositions

N°	Type	Secteur	Intervention proposée	Effet attendu
1	Connexion	Montabo ouest	Achever le raccordement indiqué entre deux voies proches.	Créer une continuité locale et répartir les flux.
2	Connexion	Baduel - Mont-Lucas	Créer le raccordement local indiqué au nord-est de l'hôpital.	Ouvrir un itinéraire alternatif entre quartiers.
3	Connexion	Entrée sud-ouest de Cayenne	Raccorder la voie locale au réseau principal selon le tracé indiqué.	Réduire l'effet d'impasse et améliorer la desserte.
4	Connexion	Mont-Lucas 1 - Montjoly 2	Créer une liaison directe nord-sud.	Éviter les détours par les grands axes.
5	Connexion	Mont-Lucas - Bassière	Achever la liaison vers le boulevard Eugène-Bassière.	Mieux distribuer les flux vers Rémire-Montjoly.
6	Connexion	Matoury ouest - N1	Créer le raccordement indiqué à proximité de la N1.	Améliorer l'accès aux quartiers ouest.
7	Connexion	Quartiers est de Matoury	Relier les deux réseaux de voirie proches.	Former un itinéraire transversal de quartier.
8	Connexion	Morne Coco - Montjoly nord	Achever le raccordement indiqué.	Renforcer le maillage entre Matoury et Rémire.
9	Connexion	Chemin Morne Coco nord	Créer le court tronçon manquant.	Multiplier les accès au quartier.
10	Connexion	Chemin Morne Coco centre	Créer le court tronçon manquant.	Répartir les flux entre voies parallèles.
11	Connexion	Chemin Morne Coco - Rémire	Créer la liaison indiquée vers le réseau de Rémire.	Désengorger les accès actuels.
12	Structurante	Cogneau - Gibelin - bourg	Créer une liaison transversale vers le bourg de Matoury.	Éviter le passage systématique par les grands carrefours.
13	Structurante	Gibelin - Ranch - Matourienne	Donner au chemin Gibelin un débouché vers la Matourienne.	Créer un second accès structurant et résilient.
14	Élargissement	Route de Baduel	Étudier la mise à 2x2 voies entre Baduel et l'avenue d'Estrées.	Fluidifier une pénétrante majeure.
15	Élargissement	Route de Montabo	Étudier la mise à 2x2 voies entre le Casino et l'anse Chaton.	Augmenter la capacité de l'entrée nord-est.
16	Élargissement	Route de la Madeleine - hôpital à Maringouins	Étudier la mise à 2x2 voies sur la section exactement dessinée, entre le rond-point de l'hôpital et celui des Maringouins.	Fluidifier cette entrée majeure de Cayenne et éviter le report de congestion en aval.
17	Aménagement	Ruelles derrière le lycée Félix-Éboué	Goudronner les rues existantes dessinées, avec drainage, éclairage et sécurisation.	Sécuriser et pérenniser un itinéraire déjà utilisé vers Pascaline.
18	Ouvrage	Échangeur des Maringouins	Réaliser la RN1 en 2x2 voies au-dessus du giratoire.	Séparer les flux traversants des échanges locaux.
19	Ouvrage	Attila-Cabassou - Cogneau	Étudier une liaison directe avec ouvrage de franchissement.	Réduire fortement les distances entre l'est et Cogneau.
20	Structurante	Bassière - route de Suzini	Créer une liaison routière continue avec branche vers le réseau voisin.	Ouvrir un axe transversal et désengorger la zone.
21	Connexion	Secteur résidence Luna	Achever le court raccordement indiqué.	Compléter le maillage fin du quartier.
22	Structurante	Rond-point Lama - Morne Coco	Créer une liaison directe entre Lama et Morne Coco.	Éviter les détours et répartir les flux.
23	Connexion	Maya - maillon nord	Achever le raccordement au nord de la rue des Incas.	Assurer la continuité vers Balata.
24	Connexion	Maya - maillon est	Relier les voies proches à l'est de Maya.	Ouvrir un accès supplémentaire vers Cogneau.
25	Connexion	Maya - maillon central	Raccorder les deux réseaux de quartier.	Créer un itinéraire traversant.
26	Connexion	Maya - maillon sud	Achever la liaison au sud-ouest de Maya.	Compléter l'axe Balata - Maya - Cogneau.
27	Connexion	Île aux Trésors - sortie ouest	Créer le court raccordement ouest exactement dessiné entre la voie du quartier et le réseau voisin.	Offrir une seconde issue aux habitations, équipements et commerces du secteur.
28	Connexion	Air France - Welldom - sortie est	Créer le court raccordement est exactement dessiné vers l'accès Welldom et l'échangeur de la N1.	Désenclaver le quartier et répartir les entrées et sorties sur deux itinéraires.
29	Connexion	Pépinière Pépivert - Chaumière	Relier les deux voies en impasse par le court tronçon exactement dessiné.	Créer une sortie supplémentaire et améliorer la desserte locale.
30	Connexion	Lycée Georges-Othily - quartiers sud	Achever le court raccordement dessiné au sud-ouest du lycée.	Ouvrir une continuité vers les quartiers situés au sud.

Réponse du maître d'ouvrage

La contribution porte sur l'amélioration du maillage routier de l'île de Cayenne au travers de propositions de nouvelles connexions, de requalifications de voies existantes et d'aménagements structurants destinés à améliorer la circulation et à limiter la concentration des flux sur un nombre restreint d'axes.

La CACL partage le constat selon lequel l'absence de maillage de certaines parties du réseau routier contribue à la concentration du trafic sur quelques axes structurants, générant des congestions récurrentes et des difficultés de déplacement. Le diagnostic du Plan de Mobilité identifie d'ailleurs cette situation comme l'un des principaux enjeux du territoire et souligne que le réseau routier de la CACL se caractérise par une absence de maillage et par l'existence de points de passage obligés concentrant les flux de circulation.

Le projet de Plan de Mobilité répond à cet enjeu à travers son Axe 1 consacré à l'adaptation du réseau routier, et notamment l'action 1.2 « Améliorer le maillage routier ». Celle-ci prévoit la création ou la requalification de plusieurs liaisons de maillage entre routes nationales et voiries locales, ainsi que l'amélioration du réseau secondaire afin de mieux répartir les flux de déplacement à l'échelle de l'agglomération. Parmi les projets identifiés figurent notamment la Route du Centre à Matoury, les liaisons entre les secteurs de Collery, Cogneau, Larivot, Gibelin et la Route de la Distillerie, ainsi que d'autres opérations destinées à renforcer les connexions entre quartiers et à réduire la dépendance à certains axes structurants.

Plusieurs propositions figurant dans la contribution apparaissent ainsi convergentes avec les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité, notamment en matière de désenclavement de certains quartiers, de diversification des itinéraires et de réduction de la pression exercée sur les axes structurants existants.

Les propositions détaillées présentées dans la contribution pourront utilement alimenter les études de faisabilité, les analyses multicritères et les projets d'aménagement qui seront conduits ultérieurement par les maîtres d'ouvrage compétents dans le cadre de la déclinaison opérationnelle des actions du Plan de Mobilité qui, lui, fixe les grandes orientations de déplacement à l'échelle communautaire, identifie les secteurs à enjeux et définit des

programmes d'actions, sans pour autant arrêter le détail des tracés ou des caractéristiques techniques de chaque opération.

La contribution est donc en cohérence avec les orientations du Plan de Mobilité relatives au renforcement du maillage routier et à l'amélioration de la desserte des différents secteurs de l'agglomération. Les suggestions formulées constituent des éléments de réflexion intéressants qui seront pris en considération lors des phases ultérieures d'études et de mise en œuvre des actions prévues par le Plan de Mobilité. Une mention de ce point spécifique sera intégrée au Plan de Mobilité

Observation n°5 – Prudent Philippe de Cayenne

Date de dépôt : Le 10/10/2026 à 00:11:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pistes cyclables et trottoirs

Contribution :

La mise en place du plan vélo de 2021 est considéré comme une action en 2026. Actuellement les espaces vélos (les rares qui existent) sont davantage les accotements des bords de routes, souvent recouvert de graviers, et n'ont aucune protection et pratiquement plus aucune signalisation. Ces espaces sont par ailleurs utilisés de manière régulière par des cyclomoteurs, créant un conflit d'usage dangereux. Plus encore, les jeunes et moins jeunes se déplacent de plus en plus en deux roue électrique (vélo, draisienne, etc) sans qu'aucun espace ne soit réellement adapté à ces nouveaux usages. Les accrochages sont nombreux, et heureusement jusqu'ici relativement légers. De vrais espaces adaptés à ces différents usages est devenu urgent.Ces nouveaux véhicules sont d'ailleurs souvent utilisés de manière anarchiques sans prise en compte du code de la route (contre-sens, traversée de la route en diagonale, pas de port d'éléments de protection ou de lumière, etc). L'augmentation rapide des formations/introduction au code de la route au collège et lycée doit donc devenir une priorité, avec des espaces adaptés pour que les structures puissent entrainer les jeunes "en condition réelle".En parallèle, de nombreuses personnes (souvent dans des situations précaires) sont contraintes de se déplacer à pied sur de courtes ou moins courtes distances. Et à part les centres villes les trottoirs sont quasiment absents de la CACL. Le résultat étant que les piétons sont obligés de marchés sur les "pistes cyclables" quand ce n'est pas carrément sur la route. Les conditions de marche de ces personnes souffre par ailleurs du manque général d'ombre: l'aménagement routier ne saurait se limiter à l'asphalte et à la signalisation et nécessite la prise en compte de l'ensemble du réseau, y compris des conditions de déplacements adaptés à la fois aux piétons et transports légers.

Réponse du maître d'ouvrage

La contribution souligne plusieurs difficultés rencontrées par les usagers des modes actifs sur le territoire de la CACL : insuffisance ou manque de continuité des aménagements cyclables, confort thermique, conflits d'usage entre les différents modes, absence de trottoirs sur certains secteurs, conditions de déplacement parfois peu sécurisées pour les piétons et développement rapide de nouveaux usages tels que les vélos et engins de déplacement personnels motorisés.

Ces constats rejoignent largement ceux établis dans le diagnostic du Plan de Mobilité. En effet, le document identifie que les déplacements piétons et cyclables demeurent difficiles sur une grande partie du territoire et fixe comme objectif prioritaire la création d'un réseau plus sûr, plus lisible et plus confortable pour l'ensemble des usagers des modes actifs.

À ce titre, l'Axe 5 du Plan de Mobilité est spécifiquement consacré au développement des modes actifs. Il prévoit notamment la mise en œuvre du Plan Vélo de la CACL, la création d'itinéraires cyclables structurants au sein du pôle Capitale et des autres pôles du territoire, l'augmentation des stationnements vélos, ainsi que le développement de zones apaisées favorisant une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacement.

Le Plan de Mobilité prévoit également l'aménagement de trottoirs sécurisés en milieu urbain (action 5.2.1), la création d'itinéraires piétons vers les principaux pôles de déplacement et arrêts de transports collectifs (action 5.2.2), la réalisation de dispositifs sécurisés de franchissement des grands axes (action 5.2.3) ainsi que l'élaboration d'un Plan Piéton à l'échelle de la CACL (action 5.2.4). Ces actions visent précisément à améliorer les conditions de déplacement des piétons, notamment des publics les plus vulnérables.

Concernant les enjeux de sécurité routière et de partage de l'espace public évoqués par le contributeur, le Plan de Mobilité prévoit également des actions de sensibilisation et de promotion des modes actifs (action 5.3.2), ainsi que l'élaboration d'une charte sur le partage de l'espace public (action 7.5). Ces démarches ont vocation à accompagner le développement des nouvelles pratiques de mobilité et à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers.

La contribution va ainsi pleinement dans le sens des orientations du Plan de Mobilité, et confirme l'intérêt stratégique de renforcer la sécurité des piétons, des cyclistes, des usagers des nouveaux modes de déplacement et des automobilistes par un meilleur partage de l'espace public et le développement d'aménagements adaptés. Elle sera ainsi pleinement prise en compte lors de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Observation n°6 – Vanessa Dupuy

Date de dépôt : Le 14/10/2026 à 03:25:42

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Signalement de dangerosité - Absence de miroir de visibilité pour le passage du bus au niveau de l'Université de Guyane **Contribution :**

Madame, Monsieur,Je me permets de vous contacter par le présent mail afin de vous signaler un problème critique de sécurité routière concernant le passage du bus au niveau de l'Université de Guyane.Actuellement, la visibilité à cet endroit précis est fortement compromise par la présence d'un bloc EDF à droite et des poubelles à gauche qui masque la vue des usagers et des conducteurs.Les bus viennent dans les deux sens.L'absence d'un miroir de circulation adapté met quotidiennement en danger les piétons, les cyclistes et les automobilistes qui empruntent cette zone.Face au risque élevé d'accident, il m'apparaît urgent qu'une intervention soit menée, idéalement par l'installation d'un miroir de sécurité permettant de rétablir une visibilité adéquate.Comptant sur votre réactivité et votre engagement pour la sécurité des usagers, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.Mme Vanessa DRAYTON06 48 35 48 41 **Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

La CACL partage la préoccupation exprimée concernant la sécurité des déplacements et la nécessité de réduire les situations génératrices de conflits d'usage ou de risque d'accident. Cette observation s'inscrit pleinement dans les objectifs du Plan de Mobilité, qui vise à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers par un partage plus équilibré de l'espace public et par le développement d'aménagements favorisant les modes actifs et les transports collectifs. Le document identifie notamment comme objectif prioritaire la sécurisation des déplacements des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite et des usagers des transports collectifs, ainsi que l'amélioration globale de la sécurité routière sur le territoire.

Plusieurs actions du Plan de Mobilité contribuent à cet objectif, en particulier celles relatives au développement des modes actifs (axe 5), à l'amélioration de l'accessibilité des arrêts de transport collectif, à la sécurisation des cheminements piétons, ainsi qu'à une meilleure prise en compte de tous les usagers dans les projets d'aménagement de voirie.

Toutefois, le Plan de Mobilité constitue un document stratégique de planification. Il définit les orientations, les objectifs et les actions à mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération, mais n'a pas vocation à traiter directement les solutions techniques concernant un site particulier. Les propositions opérationnelles telles que l'installation d'un miroir de circulation, la modification du positionnement d'équipements ou la reconfiguration ponctuelle d'un carrefour relèveront des études et projets d'aménagement conduits ultérieurement par les gestionnaires compétents de la voirie et des infrastructures concernées.

La contribution va donc dans le sens des orientations du Plan de Mobilité en faveur de la sécurisation des déplacements de l'ensemble des usagers. Les problématiques signalées pourront utilement alimenter les réflexions opérationnelles menées lors de la mise en œuvre des projets d'aménagement et d'amélioration de la sécurité routière sur le territoire. Au vu de l'enjeu de sécurité soulevé, la CACL va transmettre la suggestion directement au gestionnaire de voirie.

Observation n°7 – Collectif DGAT

Date de dépôt : Le 15/10/2026 à 16:48:02

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution du Collectif DGAT à l'enquête publique sur le Plan de mobilité de la CACL

Contribution :

Monsieur le Commissaire enquêteur,Veuillez trouver en pièce jointe la contribution du Collectif DGAT, Défense Guyanaise pour l'Accès aux Transports, à l'enquête publique relative au Plan de mobilité de la CACL.Fondée sur les pièces du dossier et la réponse de la CACL à la MRAe, elle demande des engagements dès le Plan de Mobilité0 et pendant la préparation du Plan de Mobilité1, notamment sur les dessertes, les secteurs isolés, les tarifs, la fiabilité du service, l'accessibilité et le suivi avec les usagers.Nous vous remercions de bien vouloir confirmer sa réception et sa prise en compte au titre de l'enquête.Anne-Laure GIRIER-DUFOURNIERPorteparole / CoordinatriceCollectif DGATð?"§ collectifdgat@gmail.com

Pièce(s) jointes(s) :

COLLECTIF DGAT
Défense Guyanaise pour l'Accès aux Transports

Contribution à l'enquête publique relative au Plan de mobilité de la CACL

Enquête publique du 16 septembre au 16 octobre 2026.

À l'attention de Monsieur Jean-Claude HO-TIN-NOE, commissaire enquêteur.

Objet : Pour un Plan de mobilité équitable, opérationnel et évalué à partir des besoins réels des usagers.

Le Collectif DGAT, Défense Guyanaise pour l'Accès aux Transports, souhaite contribuer à l'enquête publique relative au Plan de mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération du Centre Littoral (CACL).

Notre collectif défend le droit des habitants à des solutions de déplacement accessibles, fiables, sûres et financièrement supportables.
Nous soutenons les orientations visant à développer les transports collectifs, les mobilités actives, l'intermodalité et la réduction des nuisances liées aux déplacements.

Toutefois, l'ambition d'un plan ne saurait être appréciée uniquement à travers les infrastructures et les actions annoncées. Elle doit être évaluée à partir des améliorations concrètes qu'il apporte à la vie quotidienne des habitants.

Notre contribution concerne les six communes de la CACL, ainsi que leurs connexions avec les réseaux de transport extérieurs. Elle repose sur une exigence centrale : le Plan de mobilité doit garantir des engagements identifiables, financés, programmés et évaluables, sans attendre sa révision annoncée pour 2029.

1. Des engagements opérationnels dès le premier Plan de mobilité

Nous prenons acte de la démarche présentée par la CACL, distinguant un premier plan, dénommé PdM0, et une révision ultérieure, dénommée PdM1, envisagée au premier semestre 2029.

Cette programmation ne doit pas conduire à reporter les réponses aux difficultés actuelles des usagers.

Nous demandons :

• La distinction explicite des mesures applicables dès le PdM0 et de celles renvoyées au PdM1.

• Un calendrier unique, cohérent et daté des études, décisions et mises en service.

• La publication des coûts prévisionnels, des financements acquis et des financements restant à rechercher.

• L'identification des maîtres d'ouvrage, partenaires et autorités responsables.

• Un programme d'amélioration des services pendant la période précédant la révision.

Le PdM0 doit constituer un premier engagement opérationnel, et non une simple étape administrative.

2. Une véritable équité territoriale, notamment pour les secteurs isolés

L'accès à la mobilité ne doit pas dépendre uniquement du lieu de résidence. Les habitants des bourgs, quartiers périphériques et secteurs d'habitat diffus doivent pouvoir accéder, dans des conditions raisonnables, à l'emploi, à la formation, aux établissements scolaires, aux soins et aux services publics.

Le projet de PDM identifie déjà plusieurs secteurs concernés par des réflexions sur le transport à la demande ou l'amélioration de la desserte, notamment Matiti, Carapa, Quesnel, Tonnégrande, Beauséjour, Galion, Maripa, la crique Marguerite et Cacao.

Nous demandons :

• Un diagnostic de l'accessibilité par commune, bourg, quartier et secteur d'habitat diffus.

• La publication de l'avancement des études de desserte et de transport à la demande.

• Des solutions adaptées aux réalités locales : lignes régulières, transport à la demande, rabattement ou liaisons fluviales.

• Des modalités de réservation accessibles, y compris sans smartphone.

• Des horaires permettant non seulement d'atteindre une destination, mais également de regagner son domicile.

Pour les situations d'enclavement les plus importantes, le Collectif DGAT demande que soient examinées, avec les autorités compétentes, toutes les solutions pertinentes, y compris les transports aérien ou héliporté lorsque les besoins le justifient.

Cette analyse devra distinguer les déplacements réguliers, les missions de secours et les évacuations sanitaires, en tenant compte de la faisabilité, de la sécurité, des coûts et des impacts environnementaux.

3. Une qualité de service assortie d'objectifs mesurables

Le développement des transports collectifs ne peut produire les résultats attendus que si les services proposés sont suffisamment fiables pour répondre aux contraintes quotidiennes des habitants.

Nous demandons des objectifs chiffrés et datés, par ligne et par secteur, concernant :

- La fréquence et l'amplitude horaire des services.
- La desserte des week-ends et des périodes de moindre activité.
- La ponctualité, les suppressions de courses et la capacité disponible.
- Les temps d'attente et de correspondance.
- L'adaptation aux horaires de travail, de formation et de rendez-vous essentiels.

Ces indicateurs doivent être rendus publics et accompagnés de mesures correctrices lorsque les objectifs ne sont pas atteints.

4. Des tarifs accessibles et une maîtrise du coût réel des déplacements

L'accessibilité financière constitue une condition essentielle du droit à la mobilité. Nous relevons que le projet prévoit des évolutions tarifaires et une meilleure intégration entre les lignes.

Le Collectif DGAT demande que ces intentions se traduisent par des engagements précis concernant :

- Le coût d'un trajet complet, correspondances comprises.
- Les abonnements et dispositifs de tarification sociale.
- La simplicité des démarches d'accès aux tarifs réduits.
- Les conditions tarifaires des correspondances entre réseaux.
- L'évaluation des conséquences financières pour les ménages, notamment ceux résidant loin des principaux pôles d'activité.

Le développement des transports collectifs ne doit pas créer de nouvelles inégalités financières entre les habitants.

5. Une information voyageurs réellement accessible et fiable

Nous relevons que le projet de PDM comporte déjà des dispositions relatives à l'information voyageurs, notamment dans les fiches 3.4.3, 7.6 et les actions de l'axe 8.

Le Collectif DGAT demande désormais des garanties sur leur mise en œuvre.

L'information doit couvrir les horaires, retards, suppressions, correspondances, tarifs, réservations, perturbations et conditions d'accessibilité.

Elle doit être disponible sur les supports numériques, mais également aux arrêts, dans les véhicules et par des moyens adaptés aux personnes ne disposant pas d'un smartphone ou d'une connexion Internet.

Nous demandons un calendrier de déploiement, des objectifs de fiabilité des informations et une procédure claire de réclamation et de réponse aux usagers.

6. Une accessibilité effective pour les personnes en situation de handicap

L'accessibilité ne peut être réduite à la seule adaptation des véhicules. Elle concerne l'ensemble de la chaîne de déplacement : cheminements, arrêts, attente, montée à bord, correspondances, information et accès à la destination.

L'annexe relative à l'accessibilité comporte une programmation ancienne, portant notamment sur la période 2019-2024.

Le Collectif DGAT demande :

- La publication des bilans de réalisation.
- Un diagnostic actualisé des équipements accessibles et de ceux restant à adapter.
- Une programmation annuelle des travaux, accompagnée de financements.
- Des solutions de remplacement lorsqu'une partie du parcours demeure inaccessible.
- L'association des personnes concernées à l'évaluation des dispositifs.

7. Une intermodalité pensée de l'origine à la destination

La complémentarité entre les différents modes de transport doit être organisée à partir des déplacements réels des habitants.

Nous demandons une coordination effective entre les réseaux urbains, interurbains, fluviaux et les autres services de mobilité. Cette coordination doit concerner les horaires, les correspondances, l'information, les tarifs et les conditions d'accessibilité.

Une attention particulière doit être portée à la desserte terrestre de l'aéroport Félix-Éboué, tant pour les voyageurs que pour les salariés.

Les projets de liaisons fluvio-maritimes doivent également prévoir leurs connexions avec les transports terrestres et des conditions d'exploitation compatibles avec les besoins quotidiens.

8. Des alternatives durables réellement utilisables

Le développement de la marche et du vélo constitue une orientation positive, à condition que les aménagements forment des itinéraires continus, sûrs et accessibles.

Le Collectif DGAT demande une attention particulière aux cheminements vers les établissements scolaires, les arrêts de transport collectif, les services publics et les principaux pôles d'activité.

Les aménagements doivent tenir compte des réalités climatiques guyanaises, notamment des fortes chaleurs et des pluies.

Les projets routiers, les politiques de stationnement et les nouveaux pôles d'échanges doivent également faire l'objet d'une évaluation de leurs conséquences sur la sécurité, les déplacements des habitants et l'environnement.

9. Une gouvernance transparente associant effectivement les usagers

Le projet prévoit un observatoire, une publication annuelle et des dispositifs de suivi. Le Collectif DGAT demande que leur mise en œuvre soit effective dès le PdM0.

Nous souhaitons notamment :

• Un tableau de bord public présentant l'avancement des actions, les dépenses engagées et les résultats obtenus.

• Des données permettant de comparer les situations entre communes et entre lignes.

• La publication des écarts entre objectifs et réalisations, ainsi que des mesures correctrices.

• Une représentation effective et régulière des usagers dans le suivi du plan.

Nous demandons également que soient précisées la composition actuelle, les modalités de fonctionnement et les possibilités de participation au comité des partenaires prévu par le Code des transports.

Le Collectif DGAT propose qu'un groupe de travail permanent des usagers puisse être constitué en articulation avec les instances existantes.

Notre collectif souhaite pouvoir contribuer à ces travaux dans les conditions prévues par les textes applicables.

Conclusion — Les engagements attendus par DGAT

Le Collectif DGAT considère que le Plan de mobilité constitue une opportunité importante pour améliorer durablement les déplacements sur le territoire de la CACL.

Toutefois, son efficacité dépendra moins du nombre d'actions annoncées que de leur réalisation effective et de leurs effets sur les conditions de vie des habitants.

Nous demandons donc que le plan soumis à approbation apporte des réponses explicites à cinq questions :

1. Quelles améliorations concrètes seront engagées dès le PdM0 ?

2. Quelles garanties de mobilité seront apportées aux habitants des secteurs isolés ou insuffisamment desservis ?

3. Quels engagements seront pris sur les tarifs, la qualité et l'accessibilité des services ?

4. Quels moyens financiers, calendriers et responsabilités permettront d'assurer leur réalisation ?

5. Quelle place effective sera accordée aux usagers dans le suivi et l'évaluation des résultats ?

Nous sollicitons du commissaire enquêteur un examen particulier de ces demandes et, s'il les estime fondées, leur traduction en recommandations dans son rapport, afin que la CACL puisse les intégrer avant l'approbation du PdM0 ou les assortir d'engagements précis pour la préparation du PdM1.

Le Collectif DGAT affirme qu'une politique de mobilité ne peut être pleinement réussie que si elle est conçue, mise en œuvre et évaluée avec celles et ceux qui utilisent les transports au quotidien.

Pour le Collectif DGAT — Défense Guyanaise pour l'Accès aux Transports

Références documentaires :

La présente contribution s'appuie sur les documents identifiés dans la proposition DGAT du 13 octobre 2026 :

1. Dossier de l'enquête publique relative au Plan de mobilité de la CACL.
2. Projet de PDM, version 7 de 2025, notamment les fiches d'action relatives aux dessertes, aux tarifs, à l'information voyageurs et au suivi.
3. Réponse de la CACL à l'avis de la MRAe, notamment le calendrier PdM0/PdM1.
4. Avis de la MRAe Guyane n° 2025AGUY5 du 3 décembre 2025.
5. Annexe relative à l'accessibilité (Sd'Ap).
6. Avis de la Collectivité territoriale de Guyane, délibération AP-2024-40 du 30 mai 2024.
7. Code des transports, article L.1231-5.

Réponse du maître d'ouvrage

La CACL remercie le Collectif DGAT pour sa contribution, qui met l'accent sur des enjeux essentiels de service public, d'équité territoriale, d'accessibilité et de transparence. La collectivité partage largement les objectifs poursuivis par cette contribution : garantir à l'ensemble des habitants des solutions de mobilité accessibles, fiables, sûres et adaptées aux réalités du territoire. La démarche engagée dans le cadre du Plan de Mobilité vise précisément à répondre à ces enjeux, dans un contexte territorial et institutionnel particulièrement complexe.

Toutefois, comme précisé dans le mémoire en réponse à la MRAe, le document actuellement soumis à enquête publique correspond à un premier Plan de Mobilité (PdM0), issu d'une démarche engagée avant les évolutions réglementaires introduites par la loi LOM. La CACL a ainsi fait le choix d'adopter rapidement ce cadre stratégique tout en engageant simultanément sa révision complète sous la forme d'un PdM1, qui intégrera pleinement les exigences méthodologiques, environnementales et opérationnelles actuelles.

Sur la demande d'engagements opérationnels dès le PdM0

La CACL partage l'idée selon laquelle le PdM0 ne doit pas constituer une simple étape administrative.

Il est entendu que le choix de poursuivre vers une adoption du PdM0 tout en enclenchant rapidement sa révision en PdM1 vise justement à faire entrer en vigueur le cadre stratégique du PdM0 le plus rapidement possible, cadre nécessaire à l'enclenchement ou la poursuite efficace des actions prioritaires visées par le PdM0.

La CACL confirme qu'aucune action mentionnée dans le PdM0 n'a vocation à être mise en attente de la révision à venir en PdM1. Celui-ci comporte d'ailleurs plusieurs actions opérationnelles déjà engagées comme le projet de BHNS et ses extensions, la restructuration du réseau de transport collectif, ou encore la réalisation de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²).

La CACL confirme également que le calendrier présenté dans le mémoire en réponse à la MRAe constitue un engagement politique de la collectivité, avec l'objectif d'une adoption du PdM1 dans un délai d'environ deux ans après l'adoption du PdM0.

Sur l'équité territoriale et les secteurs insuffisamment desservis

La CACL partage pleinement le constat selon lequel l'accès à la mobilité constitue un facteur déterminant d'inclusion sociale et d'accès à l'emploi. Ce constat est traduit dans plusieurs actions inscrites au plan :

- **Action 3.2 :** développement du transport à la demande, amélioration de la desserte des secteurs périurbains et isolés, expérimentation de dessertes fluviales et complémentaire ;
- **Action 3.3 :** développement de l'intermodalité et du rabattement vers les lignes structurantes ;

Le Plan de Mobilité identifie déjà explicitement plusieurs secteurs nécessitant une amélioration de l'offre, notamment Matiti, Carapa, Quesnel, Tonnegrande, Beauséjour, Galion, Maripa, Crique Marguerite et Cacao.

Afin de répondre à ces enjeux, le Plan de Mobilité prévoit notamment :

- Le développement de services de transport à la demande ;
- L'étude de nouvelles lignes périurbaines et radiales ;
- L'étude de dessertes fluviales ;
- Le développement des pôles d'échanges ;
- Le développement du covoiturage et de l'autostop organisé ;
- Le renforcement du transport scolaire et son articulation avec le réseau régulier.

La réalisation prochaine de l'EMC² permettra d'objectiver plus finement les besoins de chaque territoire et d'ajuster les futures dessertes du PdM1 sur la base de données récentes, ce qui répond directement à la demande formulée par le collectif concernant un diagnostic plus précis de l'accessibilité territoriale.

3.7.2.3 Sur la qualité de service

La CACL partage l'idée que l'efficacité d'un réseau de transport collectif dépend autant de sa fiabilité que de son étendue.

Le collectif demande des objectifs mesurables sur les principaux indicateurs de qualité de service tels que la ponctualité, les suppressions de courses, les correspondances, l'amplitude horaire ou la fréquence. Ces préoccupations trouvent déjà une traduction dans certaines actions du PdM0 :

- **Action 3.2** : restructuration du réseau de transport collectif ;
- **Action 3.4 :** amélioration des performances du réseau et développement des outils de suivi de l'exploitation ;
- **Action 7.1** : dispositif de suivi et d'évaluation du PLAN DE MOBILITÉ ;
- **Action 8.1** : amélioration de l'information voyageurs.

Toutefois, le collectif souligne à juste titre que les objectifs chiffrés restent encore limités.

Le mémoire en réponse à la MRAe prévoit en complément que le PdM1 définira un dispositif d'évaluation renforcé assorti :

- D'indicateurs chiffrés ;
- D'objectifs mesurables ;
- D'un suivi régulier ;
- De mesures correctrices lorsque cela s'avérera nécessaire.

La demande du collectif concernant des indicateurs de performance publics est donc pleinement cohérente avec les orientations retenues pour le futur PdM1.

3.7.2.4 Sur les tarifs et l'accessibilité financière

La CACL partage le constat selon lequel le coût de la mobilité constitue un enjeu majeur pour une partie importante des ménages du territoire.

Le Plan de Mobilité comporte déjà une fiche action (Action 3.4) dédiée à l'amélioration de la politique tarifaire prévoyant :

- Une harmonisation progressive des tarifs ;
- Le développement de la tarification sociale ;
- La simplification des titres ;
- L'amélioration de l'intégration entre services.

Par ailleurs, le mémoire en réponse à la MRAe prévoit que le PdM1 intégrera une analyse financière plus détaillée des actions et de leurs impacts socio-économiques.

La CACL partage donc l'objectif poursuivi par le collectif, tout en rappelant que les évolutions tarifaires doivent être conciliées avec l'équilibre économique du service public des transports.

3.7.2.5 Sur l'information voyageurs

La CACL partage entièrement l'objectif d'une information voyageurs accessible à tous.

Le Plan de Mobilité prévoit déjà, dans le cadre de l'action 8.1 :

- Le développement de l'information en temps réel ;

- La modernisation des outils numériques ;
- La création d'une plateforme mobilité ;
- L'amélioration des supports d'information ;
- Le renforcement du suivi de l'exploitation.

Le mémoire en réponse à la MRAe confirme également qu'un travail spécifique sera conduit dans le cadre du PdM1 sur le développement et le renforcement de l'information voyageurs.

La collectivité partage la nécessité de garantir l'accès à l'information également aux publics éloignés du numérique. Afin de répondre aux préoccupations exprimées par le collectif, la CACL précisera que les dispositifs d'information devront également demeurer accessibles aux publics éloignés des usages numériques.

3.7.2.6 Sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

La CACL considère l'accessibilité universelle comme un objectif prioritaire.

Le Plan de Mobilité prévoit explicitement dans le cadre des actions 3.4 et 5.2 :

- La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité ;
- L'adaptation progressive du matériel roulant ;
- L'accessibilité des arrêts ;
- L'élaboration des PAVE communaux ;
- Le travail avec les associations représentatives.

La CACL reconnaît toutefois que ce chantier doit être poursuivi et renforcé.

Dans le cadre du PdM1, un état d'avancement actualisé des actions réalisées et restant à conduire sera intégré au diagnostic et au programme d'actions.

3.7.2.7 Sur l'intermodalité

L'intermodalité constitue l'un des axes structurants du PdM.

Le document prévoit notamment, dans les actions 3.2 et 3.3 une restructuration du réseau permettant un rabattement efficace sur les lignes de BHNS, la mise en place d'un véritable maillage de pôles d'échanges multimodaux, ainsi qu'un travail sur l'aménagement des principaux points de stationnement vélos aux points d'arrêts TC.

La CACL partage donc l'objectif du collectif visant à assurer une continuité des déplacements entre les différents modes. La CACL précisera dans le Plan de Mobilité que les grands équipements structurants du territoire, dont l'aéroport Félix-Éboué, ainsi que les zones de correspondances fluvial-terrestre font partie des sites devant faire l'objet d'une attention particulière dans les réflexions relatives à l'intermodalité.

3.7.2.8 Sur les mobilités actives

Le Plan de Mobilité consacre un axe complet (Axe 5) à un important programme en faveur :

- Du vélo ;
- De la marche ;
- De la sécurisation des traversées ;

- Du déploiement du Plan Vélo ;
- De la création de cheminements vers les établissements scolaires ;
- De l'intermodalité vélo-transports collectifs ;
- De la végétalisation et de l'amélioration du confort des aménagements (Action 7.5).

Ces orientations répondent directement aux préoccupations exprimées par le collectif DGAT.

La CACL partage par ailleurs la nécessité d'adapter les aménagements aux spécificités climatiques de la Guyane. Une mention en ce sens sera insérée dans le PdM.

3.7.2.9 Sur la gouvernance et la participation des usagers

La CACL adhère pleinement à l'objectif d'une gouvernance transparente.

Le Plan de Mobilité prévoit déjà, dans le cadre des actions 7.1, 7.2, et 7.4 :

- Un observatoire de la mobilité ;
- Une publication régulière des résultats ;
- Une cellule multipartenariale de suivi ;
- Un comité des partenaires
- Des outils de partage des

; Des instances

données ;

de concertation.

Le mémoire en réponse à la MRAe prévoit également le renforcement du dispositif de suivi à travers des indicateurs chiffrés et une gouvernance consolidée dans le cadre du PdM1.

La CACL est favorable à la poursuite de la participation des associations d'usagers dans les instances prévues par le Code des transports et veillera à ce qu'elles puissent contribuer utilement aux travaux de suivi et de révision du Plan.

3.7.2.10 Conclusion

La CACL considère que la contribution du Collectif DGAT rejoint largement les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité et par la démarche de révision engagée vers le PdM1.

La collectivité partage notamment les préoccupations relatives :

- A l'équité territoriale ;
- A la qualité du service ;
- A l'accessibilité ;
- A l'information voyageurs ;
- A la transparence ;
- A l'association des usagers.

Les demandes formulées trouvent déjà, pour une part importante, une traduction dans les actions inscrites au PdM0. Les compléments demandés concernant les indicateurs, les calendriers détaillés, l'évaluation des résultats, l'actualisation des diagnostics et la formalisation des engagements seront intégrés dans la démarche d'élaboration du PdM1, conformément aux engagements pris par la CACL dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

La CACL émet donc un avis favorable à la prise en compte de la contribution du Collectif DGAT, dont plusieurs propositions viendront utilement enrichir les travaux de suivi du PdM0 et la préparation du futur PdM1.

Observation n°8 – KODJOED Jean-François de Matoury

Date de dépôt : Le 16/10/2026 à 04:44:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande d'installation d'un Abri-bus au Carefour du LARIVOT

Contribution :

Bonjour, En raison du nombre important des élèves du Lycée du LARIVOT qui utilisent les transports en commun, il est plus que nécessaire d'installer un abri où ils peuvent attendre le bus dans de bonnes conditions. Cette demande a déjà était faite à la régie des transports, depuis plusieurs années sans résultats. Faute d'abri les élèves errent dans la rue ou vont « «skatter» l'Espace Santé du Larivot entraînant beaucoup de désagréments pour ces professionnels de santé. Merci de votre compréhension et action. Bien à vous **Pièce(s) jointes(s) :** Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

La CACL partage cette préoccupation. L'amélioration du confort, de l'accessibilité et de l'attractivité des transports collectifs constitue en effet l'un des objectifs majeurs du Plan de Mobilité. Le document prévoit le développement et la modernisation de l'offre de transport collectif, l'amélioration de l'intermodalité, ainsi que la mise en accessibilité progressive du réseau et de ses équipements pour l'ensemble des usagers.

Plus particulièrement, les actions relatives au développement des transports collectifs (Axe 3), à l'amélioration de l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite (action 3.4.2) et à l'aménagement d'itinéraires sécurisés vers les arrêts de bus (action 5.2.2) participent à l'objectif d'améliorer les conditions d'accès et d'attente aux arrêts de transport collectif.

Les besoins exprimés concernant l'installation d'un abri voyageurs au niveau du lycée du Larivot seront pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et des programmes d'investissement portés par les autorités et gestionnaires compétents. Le Plan de Mobilité, en tant que document stratégique de planification, définit les orientations, objectifs et programmes d'actions à l'échelle de l'agglomération dans lesquels cette contribution s'inscrit parfaitement, mais n'a pas vocation à arrêter le programme détaillé des aménagements ou équipements à réaliser sur chaque arrêt de bus.

La contribution va donc dans le sens des orientations du Plan de Mobilité visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs et à améliorer les conditions d'attente, de confort et de sécurité des usagers. Le besoin signalé pourra utilement nourrir les réflexions et études opérationnelles conduites dans le cadre de la mise en œuvre du réseau de transport collectif.

Observation n°9 – Julie de Matoury

Organisme : Pharmacie du Larivot

Document : DGAT_Contribution PLAN DE MOBILITÉ

Date de dépôt :

Date de dépôt : Le 16/10/2026 à 13:07:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande d'installation d'un abribus à proximité du lycée du Larivot

Contribution :

Je souhaite soutenir la demande d'installation d'un abribus à proximité du carrefour du Larivot, notamment pour les élèves du lycée du Larivot. Actuellement, de nombreux élèves attendent leur bus aux abords des commerces et établissement de santé du Larivot, faute d'un espace d'attente adapté et abrité.Cette situation pose plusieurs difficultés : les élèves ne disposent pas de conditions d'attente satisfaisantes, notamment en cas de fortes pluies ou de chaleur, et leur présence régulière au sein de l'Espace Santé peut perturber la circulation et l'accès aux différents établissements de santé.En tant que professionnelle de santé exerçant sur ce site, je considère qu'il serait pertinent de prévoir un arrêt de bus clairement identifié, sécurisé et équipé d'un abribus, à proximité du carrefour, afin de répondre aux besoins des élèves tout en préservant le bon fonctionnement de l'Espace Santé.Cette installation constituerait une amélioration concrète de la mobilité et de la sécurité des usagers du secteur.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponse du maître d'ouvrage

La CACL partage cette préoccupation. L'amélioration du confort, de l'accessibilité et de l'attractivité des transports collectifs constitue en effet l'un des objectifs majeurs du Plan de Mobilité. Le document prévoit le développement et la modernisation de l'offre de transport collectif, l'amélioration de l'intermodalité, ainsi que la mise en accessibilité progressive du réseau et de ses équipements pour l'ensemble des usagers.

Plus particulièrement, les actions relatives au développement des transports collectifs (Axe 3), à l'amélioration de l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite (action 3.4.2) et à l'aménagement d'itinéraires sécurisés vers les arrêts de bus (action 5.2.2) participent à l'objectif d'améliorer les conditions d'accès et d'attente aux arrêts de transport collectif.

Les besoins exprimés concernant l'installation d'un abri voyageurs au niveau du lycée du Larivot seront pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et des programmes d'investissement portés par les autorités et gestionnaires compétents. Le Plan de Mobilité, en tant que document stratégique de planification, définit les orientations, objectifs et programmes d'actions à l'échelle de l'agglomération dans lesquels cette contribution s'inscrit parfaitement, mais n'a pas vocation à arrêter le programme détaillé des aménagements ou équipements à réaliser sur chaque arrêt de bus.

La contribution va donc dans le sens des orientations du Plan de Mobilité visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs et à améliorer les conditions d'attente, de confort et de sécurité des usagers. Le besoin signalé pourra utilement nourrir les réflexions et études opérationnelles conduites dans le cadre de la mise en œuvre du réseau de transport collectif.

III) **Analyse des réponses du Maître d'ouvrage aux observations recueillies**

À l'issue de l'examen du mémoire en réponse transmis par la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral, le commissaire enquêteur constate que le maître d'ouvrage a apporté des réponses circonstanciées aux neuf contributions du public retenues dans le cadre de l'enquête publique.

Les réponses formulées témoignent d'une prise en considération des préoccupations exprimées, notamment en matière d'amélioration de l'offre de transports collectifs, de sécurité routière, d'accessibilité, de développement des mobilités actives et de desserte des secteurs insuffisamment couverts.

Le commissaire enquêteur relève que la plupart des observations rejoignent les orientations stratégiques du Plan de Mobilité et trouvent une traduction dans les actions déjà prévues par celui-ci.

Il souligne également l'intérêt des précisions apportées par la CACL concernant la mise en œuvre progressive du PDM0 et sa révision annoncée dans le cadre du PDM1, ainsi que sa volonté de poursuivre les actions engagées sans attendre cette révision.

La contribution du Collectif DGAT mérite une attention particulière en raison de son caractère transversal et des interrogations qu'elle soulève sur l'équité territoriale, la qualité du service, l'accessibilité financière et les modalités de suivi et d'évaluation du plan.

Toutefois, le commissaire enquêteur observe que plusieurs réponses, bien que pertinentes dans leur principe, demeurent générales quant à leurs modalités de réalisation. Certaines propositions sont renvoyées à des études ultérieures ou à la préparation du PDM1, sans que

soient systématiquement précisés les échéances, les moyens mobilisables ou les responsabilités opérationnelles.

Il considère par ailleurs que les observations relatives à des situations localisées présentant des enjeux de sécurité ou de confort des usagers, notamment aux abords de l'Université de Guyane et du lycée du Larivot, appellent une attention particulière des autorités compétentes.

Dans l'ensemble, le mémoire en réponse apparaît sérieux, structuré et cohérent avec les objectifs du Plan de Mobilité. Il apporte des éclaircissements utiles sur les intentions du maître d'ouvrage et les suites susceptibles d'être données aux contributions du public.

Le commissaire enquêteur estime néanmoins que la portée de ces réponses dépendra de leur traduction effective en actions concrètes, assorties d'une programmation identifiable et de modalités de suivi permettant d'en apprécier les résultats.

En conséquence, il considère que le mémoire en réponse apporte des éléments d'information satisfaisants sur les orientations retenues, tout en laissant subsister des points de vigilance concernant la programmation opérationnelle, les délais de réalisation et le suivi des engagements annoncés.

Analyse et synthèse des avis des personnes publiques associées

L'examen des avis institutionnels relatifs au projet de Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral fait apparaître des observations convergentes sur la nécessité de renforcer la cohérence territoriale, la portée opérationnelle et la prise en compte des enjeux environnementaux.

La Direction générale des territoires et de la mer reconnaît la conformité générale du projet aux principes de la loi d'orientation des mobilités, tout en recommandant une actualisation des données relatives aux déplacements, une clarification des orientations stratégiques et un renforcement des dispositifs de gouvernance et de suivi.

La Mission régionale d'autorité environnementale formule, pour sa part, des recommandations plus particulièrement centrées sur la qualité de l'évaluation environnementale. Elle souligne les insuffisances de l'état initial, la nécessité d'approfondir l'analyse des incidences du projet et l'importance de définir des mesures adaptées pour prévenir ou atténuer ses effets négatifs. Elle insiste également sur la nécessité d'une programmation plus précise des actions.

Le mémoire en réponse de la CACL témoigne d'une prise en considération des recommandations de la MRAe. La collectivité reconnaît les limites du Plan de Mobilité

actuel et propose une démarche de révision progressive destinée à renforcer la programmation des actions, leur financement et leur évaluation environnementale. Toutefois, la majorité des réponses consiste en des engagements à mettre en œuvre dans le futur PdM1, dont l'adoption est envisagée au premier semestre 2029.
Le commissaire enquêteur peut ainsi constater une volonté de prise en compte des recommandations, tout en soulignant que plusieurs observations de la MRAe ne trouvent pas encore de réponse technique complète dans le PdM0 soumis à enquête.

La coordination avec la Collectivité Territoriale de Guyane constitue par ailleurs un enjeu essentiel, compte tenu de la complémentarité des compétences exercées par les différentes autorités organisatrices de la mobilité et les gestionnaires d'infrastructures.

Ces différents éléments montrent que le Plan de mobilité constitue un cadre stratégique destiné à répondre aux besoins croissants de déplacements de la population et aux enjeux de développement de l'agglomération.

Ils mettent cependant en évidence la nécessité de préciser les conditions de sa mise en œuvre, notamment en matière de programmation, de financement, de gouvernance et d'évaluation environnementale.

Le commissaire enquêteur considère que les observations formulées par les organismes consultés constituent des contributions importantes à l'amélioration du projet. Leur prise en compte effective devra toutefois être appréciée au regard des réponses apportées par le maître d'ouvrage et de leur traduction dans les documents du Plan de mobilité.

En définitive, l'enjeu principal réside dans la capacité de la CACL à transformer les orientations du Plan en actions concrètes, coordonnées, financièrement soutenables et compatibles avec les exigences environnementales du territoire.

IV) Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai de l'enquête publique soit le vendredi 16 octobre 2026, le commissaire enquêteur a clos l'enquête.

Le procès-verbal de synthèse établi par le commissaire enquêteur a été transmis le 21 octobre 2026 au pétitionnaire, par voie électronique.

Le 30 octobre 2026, le pétitionnaire a transmis son mémoire en réponses aux observations recueillies durant la durée de l'enquête.

Tous ces éléments sont annexés au rapport du commissionnaire enquêteur.
Fait à Rémire-Montjoly, le 05 novembre 2026



: