

**AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE**  
art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n° 2025-02-13c-00293

Référence de la demande : n°2025-00293-031-001

Dénomination du projet : Navettes Fluvio-maritimes

**Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :**

Lieu des opérations : -Département : Guyane -Commune(s) : 97356 Montsinéry-Tonnegrande\_ 97300 Cayenne

Bénéficiaire : Communauté d'Agglomération Centre Littoral

**MOTIVATION OU CONDITIONS**

**Contexte**

Le projet concerne la mise en place de navettes fluviales sur les deux fleuves bordant la presqu'île de Cayenne : la rivière de Cayenne dans un premier temps, et le fleuve Mahury sur une seconde phase de développement.

Sur la rivière de Cayenne, le projet s'étend de Montsinéry au Canal Laussat (Vieux Port de Cayenne), avec des arrêts réguliers, à Soula, au Port du Larivot, à Pointe Liberté et au Canal Laussat.

Sur le fleuve Mahury, le projet s'étend de Roura au Dégrad des Cannes, en passant par la Levée.

**Raison impérative d'intérêt public majeur**

Le territoire de l'agglomération connaît une forte croissance démographique qui a un impact direct sur les flux de mobilité qui sont de plus en plus nombreux sur le territoire.

L'objectif étant de favoriser un report modal des usagers de la route vers les transports en commun avec la mise en place d'un véritable TCSP sur eau qui ne subira pas les contraintes dues aux engorgements routiers. Le CNPN regrette le manque d'éléments chiffrés sur les tendances et les projections avec ou sans ces navettes notamment (y a-t-il eu une étude de faisabilité/opportunité ?) pour prendre la mesure de la plus-value d'une telle initiative. Les attentes des usagers pour se report modal sont-elles affirmées et partagées ? Néanmoins, le CNPN peut reconnaître un caractère impératif et majeur à cette demande de dérogation.

**Absence de solution alternative satisfaisante**

La recherche de solutions de moindre impact est également très lacunaire. Aucune alternative n'est présentée et mise en perspective avec les enjeux environnementaux.

Néanmoins, ce projet de navettes fluviales, se positionnant sur des sites déjà pour partie équipés, est certainement la meilleure option à investir pour atteindre l'objectif recherché.

**Etat initial**

Certains inventaires de la faune aquatique (notamment poissons) sont anciens (2017 à 2020), et si des informations relatives à la pression de pêche et aux méthodes déployées, rien n'est indiqué sur les sites où ont été réalisés ces pêches, ni sur la saisonnalité des inventaires. Dans ces conditions, il est relativement difficile de se faire une idée correcte de la complétude d'inventaires de ces compartiments.

La mobilisation de données protocolées issues de campagnes d'inventaires et de suivis doit être présentée à l'instar des protocoles détaillés concernant les mammifères marins opérés par le GEPOG.

Les plateformes collaboratives faune-guyane et OBSenMER ont été consultées et complètent utilement les inventaires de terrain.

### **Évaluation des enjeux écologiques**

Les enjeux se concentrent sur les forêts marécageuses, les mangroves et les vasières, habitats support de nombreuses espèces protégées pour certaines rares et fragiles. Les cours d'eau qui abritent les Dauphins de Guyane, les Lamantins et les Tortues marines notamment présentent également de très forts enjeux de conservation.

Le CNPN regrette qu'aucune approche des fonctionnalités n'ait été abordée, par le prisme des continuités écologiques forestières notamment. Une réflexion de maintien de corridors boisés par une optimisation des aménagements fluviaux est indispensable.

### **Estimation des impacts**

1,5 ha de jeune mangrove (selon les dynamiques littorales en cours) sera perdu en raison des nécessaires dragages du Canal Laussat et l'installation de pieux pour accueillir les quais.

Impacts forts attendus sur les espèces marines essentiellement, liés aux bruits, trafics journaliers, éclairage, risques de collision...

### **Avis sur la séquence « E-R-C »**

#### **Les mesures d'évitement**

Aucune mesure d'évitement n'est proposée.

#### **Les mesures de réduction**

M.RE.01 : adaptation des modalités de navigation

En attente des résultats des mesures acoustiques (liés au projet de construction du nouveau pont du Larivot), l'adaptation de la vitesse, la mise en place de systèmes d'alertes et les adaptations des trajectoires et des horaires devront être précisées au cours des premiers mois de fonctionnement.

*Le CNPN demande qu'outre les formations indispensables auprès des équipages, le calibrage des modalités de navigation puisse être issu de sessions d'observations d'écologues embarqués dès le début des rotations.*

M.RE.02 Mise en service progressive des navettes

La mesure, afin d'en mesurer la pertinence et efficacité, ne fait pas l'objet d'une description de la montée en puissance progressive de la mise en service du réseau de navettes. Des engagements doivent être présentés sur la base d'une planification à court et moyen terme du nombre de rotations envisagées permettant ainsi une certaine habitude des espèces marines à ce nouvel impact sonore et visuel.

M.RE.04 : Balisage de la flore remarquable et des emprises avant les travaux

En l'état de la fiche opération, le CNPN est en incapacité de mesurer l'efficacité attendue de cette mesure. Une cartographie des espèces à mettre en défens est nécessaire, ainsi que les techniques déployées pour garantir l'objectif visé. Le CNPN considère qu'un travail d'optimisation (ou de sobriété) doit être mené avec le maître d'ouvrage (et les maîtres d'œuvres) pour réduire significativement les emprises, terrassements, déboisements... et notamment pour conserver aussi fonctionnelles que possible les continuités forestières latérales au fleuve.

Les accès routiers devront permettre le maintien d'une végétation dense la plus en contact possible pour permettre les flux d'espèces dans ces jeunes et anciennes mangroves et forêts marécageuses.

M.RE.06 : Réduction de la pollution lumineuse

Au-delà des propositions pertinentes formulées dans la fiche opération, le CNPN invite vivement le maître d'ouvrage à questionner les choix d'éclairages pour limiter réellement et efficacement les très fortes perturbations liées aux conséquences de la pollution lumineuse. Les résultats (et propositions) des études

académiques doivent être appropriés par le bureau d'étude et le maître d'ouvrage et les engagements repris dans l'autorisation environnementale.

Concernant l'évaluation des enjeux résiduels, le CNPN ne partage pas les conclusions liées notamment à la Biche des palétuviers (et au Raton crabier dans une certaine mesure). Les aménagements d'infrastructures à la Levée notamment vont contraindre ces espèces à s'éloigner de ces lieux aux multiples dérangements. En l'absence d'une réflexion sur les continuités écologiques à « la bonne échelle », il est bien optimiste de considérer comme « non notable » les impacts résiduels sur ces espèces sensibles.

L'absence d'éléments tangibles d'appréciations des impacts (dont les collisions) concernant les tortues marines invite à une certaine prudence dans l'analyse que le CNPN ne retrouve pas présentée dans le dossier de demande de dérogation.

### **Les mesures de compensation**

Aucune mesure de compensation n'est proposée, malgré des impacts résiduels considérés comme notables pour les mammifères marins.

### **Les mesures d'accompagnement et de suivi**

M.AC.01 : Formation des pilotes et des équipages

Pour que cette mesure soit efficace, il est nécessaire qu'un écologue spécialiste des mammifères marins (et des Tortues marine accessoirement) puissent accompagner les premières rotations et ainsi mieux décrire les situations et comportements en phase de routine et de montée en puissance pour calibrer les formations et recommandations auprès des pilotes de navettes.

M.AC.03 : Surveillance des travaux de construction des embarcadères

Le CNPN ajoute à cette mesure un accompagnement des travaux à terre (création/consolidation des infrastructures, parking...) par un écologue pour limiter au maximum les emprises au sol et l'artificialisation des espaces naturels.

M.SU.01 : Acquisition de connaissances quant à l'impact des navettes sur le comportement des mammifères marins

Le CNPN invite à ne pas attendre la fin des suivis acoustiques pour « avoir des discussions avec le maître d'ouvrage et la société délégataire pour identifier les possibilités d'adaptation de la navigation ».

La mesure de réduction M.RE.01 engage, par principe de précaution et en l'état des connaissances actuelles, à proposer un certain nombre d'adaptation de la navigation qui pourront être reconsidérées à la faveur des résultats issus de ces suivis.

Le CNPN rappelle que les mesures de réductions doivent présenter des garanties d'efficience et efficacité.

---

## **Conclusion**

**Le CNPN rend un avis favorable** à cette demande de dérogation aux conditions suivantes :

- Engager une réflexion pour maintenir et sécuriser les abords forestiers des débarcadères ; une approche « à la bonne échelle » est nécessaire pour permettre le maintien effectif des flux nord-sud. Cette réflexion s'accompagnera d'une considération particulière liée à la gestion des déchets qui ne manqueront pas d'augmenter à la faveur d'une fréquentation élevée souhaitée des sites ;
- Produire et diffuser les bilans annuels à la DGTM et au CSRPN pour produire les analyses permettant d'orienter les recommandations en termes de conduite de navigation ;

Finaliser les mesures de réduction et les engagements associés avec le CS.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :  
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 28/04/2025

Signature :



Le président