

Le projet de Plan de Mobilité

Version 6



OCTOBRE 2023

Informations qualité du document

Informations générales

Auteur	PATIES Christian
Titre du rapport	Projet de Plan de Déplacements Urbains de la CACL
Date du rapport	Octobre 2023
Référence	SGY150002
Version	4

Destinataires

Envoyé à		
Nom	Entité	Envoyé le
Christelle CELESTINE	CACL	
Isabelle PATIENT	CACL	

Sommaire

Introduction	7
Compétence et territoire en matière de mobilité	7
La CACL, autorité organisatrice de la mobilité	7
Le ressort territorial de la CACL	8
Les évolutions réglementaires relatives à la gouvernance et à la planification des mobilités	9
Le volet "transport" de la loi relative à "la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles" (MAPTAM)	9
La loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)	9
La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)	11
La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets	12
Synthèse de l'interconnexion des différents documents de planification	12
Les enjeux et objectifs du PDM	15
L'évaluation des déplacements dans la CACL	15
Une morphologie territoriale très diverse	15
Démographie	15
Dynamiques socio-économiques	17
Taux de motorisation des ménages	20
La mobilité des habitants de la CACL	21
La circulation automobile	23
Hiérarchisation du réseau routier	23
Les niveaux de trafics sur la CACL	24
Les zones de congestions	28
Accidentologie	29
Les transports en commun	32
Prospective sociodémographique	34
Les prévisions du SCoT sur la démographie	34
Evolution de l'emploi	36
L'impact de l'évolution socio-économique sur les déplacements	39
Les défis qui en ressortent	40
Des enjeux aux objectifs	40
Des choix indispensables... pour dégager un projet de mobilité	44
Des changements inévitables de contexte	44
Des objectifs quantitatifs pour concrétiser l'ambition politique	45
Méthodologie pour l'estimation du report modal	48
La mise en œuvre d'une stratégie de mobilité	49
L'élaboration de la stratégie	49
Détermination des objectifs	49
Processus de construction des scénarios	49
La définition et l'évaluation de 3 visions	50
Une stratégie qui s'inscrit clairement dans les objectifs de la Loi et des documents de planification territoriaux	53
Le scénario retenu	53

Un PDM qui répond aux objectifs fixés par la Loi.....	55
Un PDM compatible avec le SCoT.....	58
Les objectifs du SRCAE et le futur PCET.....	61
Un PDM qui s'appuie sur 7 axes stratégiques.....	62
Les fiches actions.....	63
Axe 1 : Adapter le réseau routier dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution.....	64
Fiches action n°1.1.1 à 1.1.13 : RN2 Balata-PROGT / aménagement de la RN1 Balata – Tonate / Réaménagement Giratoire des Maringouins / RN1 Doublement Pont du Larivot/ aménagements de la RN1 entre Balata et Giratoire des Maringouins.....	65
Fiche action n°1.2.1 à 1.2.15 : Création / requalification de 11 axes routiers de maillage.....	67
Fiche action n°1.3 : Réaliser une enquête EMC ²	69
Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs.....	70
Fiche action n°2.1 : Créer des places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques dans le centre de Cayenne.....	71
Fiches action n°2.2.1 à 2.2.4 : Mettre en place d'une réglementation du stationnement et matérialiser les places.....	72
Fiche action n°2.3 : Harmoniser les PLU avec la nouvelle politique de stationnement.....	74
Fiche action n°2.4 : Mettre en place des zones bleues dans les centre-bourgs.....	75
Fiche action n°2.5 : aménager des espaces de stationnement réservé aux deux-roues motorisés.....	76
Fiche action n°2.6.1 à 2.6.3 : Aménager des parcs-relais sur le réseau TC.....	77
Axe3 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité.....	79
Fiche action n°3.1.1 : mettre en œuvre la phase 1 du BHNS.....	80
Fiche action n°3.1.2 : mettre en œuvre les phases 2 et 3 du BHNS.....	81
Fiche action n°3.2.1 : Créer une navette interne au centre-ville de Cayenne.....	82
Fiche action n°3.2.3 : Créer des navettes fluvio-maritimes.....	83
Fiche action n°3.2.2 : Renforcer les fréquences et le maillage des lignes de transport collectif.....	85
Fiche action n°3.2.4 : Créer des lignes de transport au sein du pôle Capitale.....	87
Fiche action n°3.2.5 : Création de lignes radiales entre les pôles stratégiques et d'équilibre et le pôle Capitale.....	88
Fiche action n°3.2.6 : Créer des services de transport à la demande en secteur diffus.....	89
Fiche action n°3.2.7 : Adapter le transport scolaire à la croissance démographique.....	90
Fiche action n°3.2.8 : Adapter le parc de véhicules à la transition énergétique.....	91
Fiche action n°3.3.1 : Mailler le territoire de pôles d'échanges multimodaux.....	92
Fiche action n°3.3.2 : Aménager des points de stationnement pour les vélos aux points d'arrêt des TC.....	93
Fiche action n°3.4.1 : Mettre en place une tarification plus attractive et plus accessible.....	94
Fiche action n°3.4.2 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite.....	95
Fiche action n°3.4.3 : Améliorer le suivi de l'exploitation.....	96
Fiche action n°3.4.4 : Étudier la potentialité de dessertes par câble.....	97
Fiche action n°3.4.5 : Proposer la création de contrats d'axe sur les itinéraires de TCSP.....	98
Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique.....	100
Fiche action n°4.1 : Mettre en place une procédure de contrôle spécifique du respect de la réglementation.....	101
Fiche action n°4.2 : Mettre en place une offre de stationnement pour livraison sur l'île de Cayenne ..	102

Fiche action n°4.3 : Encadrer la pratique du dépotage des conteneurs sur la voirie	103
Fiche action n°4.4 : Élaborer d'une réglementation de stationnement des PL cohérente avec les horaires des terminaux portuaires	104
Fiche action n°4.5 : Créer une réglementation et un plan de jalonnement cohérents	105
Fiche action n°4.6 : Informer les transporteurs, les commerçants et les usagers du réseau viaire de la réglementation	106
Fiche action n°4.7 : Informer les transporteurs des conditions de circulation en temps réel	107
Fiche action n°4.8 : Élaborer une charte de bonnes pratiques commerçants / transporteurs	108
Fiche action n°4.9 : Réaliser une étude de faisabilité de plate-forme logistique à proximité du centre-ville de Cayenne	109
Fiche action n°4.10 : Favoriser le développement d'un système de mutualisation	110
Fiche action n°4.11 : Evaluer le potentiel d'une desserte fluviale de marchandises entre les communes	111
Axe5 : Permettre le développement des modes actifs	112
Fiche action n°5.1.0 : Mettre en œuvre le Plan Vélo 2021	113
Fiche action n°5.1.1 : créer des itinéraires cyclables au sein du « pôle Capitale » en s'appuyant sur un plan vélo actualisé	114
Fiche action n°5.1.2 : aménager des zones 30 et des zones de rencontre	115
Fiche action n°5.1.3 : créer des itinéraires cyclables au sein des autres pôles	116
Fiche action n°5.1.4 : accroître le nombre de places de stationnement pour les vélos (entre 4 200 et 5 700)	117
Fiche action n°5.2.1 : aménager des trottoirs sécurisés en milieu urbain	119
Fiche action n°5.2.2 : aménager des itinéraires en lien avec les arrêts de bus	120
Fiche action n°5.2.3 : créer des dispositifs de franchissement des routes à 2x2 voies	121
Fiche action n°5.2.4 : créer un Plan Piéton	122
Fiche action n°5.3.1 : développer les opérations de type Pédibus	123
Fiche action n°5.3.2 : promouvoir l'usage des modes actifs	124
Fiche action n°5.3.3 : définir les services vélo adaptés au territoire de la CACL	125
Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique	126
Fiche action n°6.1.1 et 6.1.2 : Développer les aires de covoiturage	127
Fiche action n°6.2.1 à 6.2.3 : Accompagner le développement de la mobilité électrique	129
Fiche action n°6.3 : Créer un système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain	130
Fiche action n°6.4 : Créer un système d'autopartage	131
Fiche action n°6.5 : Étudier l'opportunité et la faisabilité d'une Zone à Faible Emission	132
Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi	133
Fiche action n°7.1 Mettre en place la gouvernance et le suivi du PDM	134
Fiche action n°7.2 : Créer une plate-forme d'échanges sur les données transport	135
Fiche action n°7.3 : Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement	136
Fiche action n°7.4 : Créer une instance d'échanges entre partenaires	137
Fiche action n°7.5 : Créer une charte sur le partage de l'espace public	138
Fiche action n°7.6 : Mettre en place une plate-forme de mobilité à l'échelle de la CACL	139
Fiche action n°7.7 : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements	140
Fiche action n°7.8 : Communiquer sur la sécurité (deux roues motorisés)	141
Fiche action n°7.9 : Accompagner les plans de mobilité et communiquer sur la mobilité durable	142
Fiche action n°7.11.1 : Mise en place d'un observatoire des trafics et de la mobilité	143
Fiche action n°7.11.2 : Mise en place d'un observatoire autour du modèle multimodal de trafics	144

Synthèse du programme d'action et du financement du PDM.....	145
Synthèse générale	145
Axe 1 : Adapter le réseau routier dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution.....	146
Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs.....	147
Axe3 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité	148
Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique.....	149
Axe 5 : Permettre le développement des modes actifs	150
Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique.....	151
Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi.....	152
La gouvernance et le suivi des actions du PDM	153
Mise en place d'une gouvernance adaptée pour la mise en œuvre du PDM	153
Une gouvernance, via une mission spécifique Mobilité.....	153
La feuille de route, l'outil indispensable pour l'accompagnement.....	153
Mise en place d'outils pour permettre l'évaluation des actions du PDM	154
Le suivi, un outil indispensable pour bien appréhender les mutations du territoire	154
Le développement d'un observatoire du PDM	154
Les enquêtes et comptages nécessaires	154

Introduction

Compétence et territoire en matière de mobilité

La CACL, autorité organisatrice de la mobilité

Les communes ou les groupements de communes sont les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité : elles sont les **Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM, anciennement AOT)**.

Les autorités compétentes de manière obligatoire pour l'organisation de la mobilité (AOM) sont les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon. Les syndicats mixtes et les PETR (pôles d'équilibre territorial et ruraux) peuvent également devenir AOM, suite à un transfert de cette compétence de la part de leurs membres.

Ces AOM, dont les missions ont été précisées par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire, le ressort territorial :

- > Des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- > Des services de transport scolaire ;
- > Des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- > Des services de mobilité solidaire ;
- > Des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...)
- > Des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Les AOM organisent la mobilité, dans la limite de leur compétence territoriale fixée par le « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » (RT-AOM, PTU avant la loi NOTRE).

Elles peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire, ...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Les AOM se distinguent de la région, AOM régionale (AOMR) qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM). En Guyane, l'AOM de niveau régional est la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG).

La CACL est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son ressort territorial de la mobilité.

Le ressort territorial de la CACL

La CCCL a été transformée en Communauté d'Agglomération en 2012.

Historiquement, seule la ville de Cayenne avait la compétence transport avec la création d'un SMTC. En 2012, la CACL se substitue de plein droit pour les missions de transport :

- aux communes membres
- au Département pour les services de transport scolaire et interurbain
- au SMTC pour le service de transport urbain sur Cayenne.

Une réflexion globale doit être engagée pour définir une politique et une stratégie de gestion des mobilités sur les 6 communes. Pour se faire les élus de la CACL ont décidé d'engager l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) du territoire.

▼ *Périmètre des 6 communes de la Communauté d'Agglomération de Cayenne Littoral*



Les évolutions réglementaires relatives à la gouvernance et à la planification des mobilités

Le volet "transport" de la loi relative à "la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles" (MAPTAM)

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation lancé par le Gouvernement, la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM) a été adoptée le 27 janvier 2014.

Cette loi acte plusieurs avancées que les acteurs du transport public appelaient de leurs vœux :

- > L'avènement des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** avec des compétences étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes actifs et la logistique urbaine ;
- > La dépénalisation du stationnement payant, qui permettra aux collectivités de renforcer l'efficacité de leur politique de stationnement dans un objectif de report modal ;
- > La région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports », chargée à ce titre de l'élaboration d'un schéma régional sur ce sujet en collaboration avec les autres autorités organisatrices ;
- > Le nouveau statut des métropoles avec des compétences confirmées en matière de transport (sauf Paris).

Création des « Autorités organisatrices de la mobilité »

Les articles 51 et 52 de la loi remplacent les anciennes AOT urbaines (AOTU) par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles avant la LOM) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

- > À l'autopartage, au co-voiturage,
- > Aux modes actifs (dont les services de location de vélo),
- > À l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Le versement transport pourra financer toutes les actions des AOM dans ces domaines.

La loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

La Loi NOTRe a été promulguée le 7 août 2015. Cette loi constitue le troisième volet de la réforme des territoires souhaitée par le Président de la République, après la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et le projet de loi relatif à la délimitation des régions. Ce texte a pour objet de proposer une nouvelle organisation territoriale de la République en substituant à la clause de compétence générale "des compétences précises confiées par la loi à un niveau de collectivité".

Le titre Ier (article 1er à 13) est consacré au renforcement des responsabilités régionales et à l'évolution de la carte des régions avec pour objectif le développement équilibré des territoires.

La loi de Nouvelle
Organisation Territoriale de
la République (NOTRe)
(suite)

▼ La carte des 13 régions adoptée par l'Assemblée nationale



Il est également proposé un renforcement du rôle de la Région en matière de transports (article 8). Les compétences des départements en matière de transport ont été transférées à la région à compter du 1er janvier 2017. **Les services de transport routier départementaux et les transports scolaires seront confiés à la région.** De même, la voirie départementale sera transférée aux régions.

Pour la Guyane, ces prérogatives sont transférées à la **nouvelle Collectivité Territoriale de Guyane** qui s'est substituée au 1^{er} janvier 2016 au Conseil Départemental et au Conseil Régional.

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

La loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Les principales mesures de la LOM sont les suivantes :

- > **Solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires**
 - Le droit aux transports est transformé en droit à la mobilité
 - L'ensemble du territoire sera couvert par des AOM
 - Des compétences élargies (mobilités actives, partagées, mobilité solidaire)
 - Un comité des partenaires est créé pour chaque autorité organisatrice
 - Le versement transport devient versement mobilité.
 - La coopération entre AOM est renforcée, par la mise en œuvre de contrat opérationnel de mobilité entre AOM et Région
 - La mobilité des personnes en situation de handicap est facilitée (politique tarifaire préférentielle généralisée...)

- > **Accélération de la croissance des nouvelles solutions de mobilités**
 - L'ouverture des données de l'offre de mobilité au plus tard d'ici fin 2021
 - Portail unique d'information multimodal par région
 - Cadre pour la circulation des véhicules autonomes
 - Développement du covoiturage (subventions, voies réservées...)
 - Nouveau cadre de régulation pour les offres en libre-service
 - Possibilité de relever la vitesse maximale à 90km/h...

- > **Transition écologique des mobilités**
 - Neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050
 - Mise en œuvre d'un plan Vélo pour tripler part modale du vélo d'ici 2024 (3 à 9%) : généralisation du marquage et de stationnement sécurisés...
 - Objectif de multiplier par 5 des points de recharge publics pour les véhicules électriques
 - Développement des véhicules au gaz
 - Soutien à l'acquisition des véhicules propres (bonus...)
 - Création du forfait mobilités durables
 - Développement des Zones à Faible Emission Mobilité (ZFE-m).

- > Investissement au service des transports du quotidien (ferroviaire urbain et périurbain, création de sociétés de projet...)

- > Bon fonctionnement des transports : permis de conduire moins cher et plus rapide, généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes...

En matière de planification, la LOM fait évoluer le « plan de déplacements urbains » (PDU) en « plan de mobilité » (PDM), ce changement étant d'application au 1^{er} janvier 2021.

Le caractère obligatoire du PDM n'évolue toutefois pas : les AOM dont le ressort territorial est totalement ou partiellement situé dans une agglomération (au sens de l'INSEE) de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un PDM. Un délai de deux ans pour élaborer un plan est introduit pour les AOM créées après la LOM et soumises à l'obligation d'élaborer un PDM.

L'unité urbaine de Cayenne (au sens INSEE) comprend 125 309 habitants en 2019 (données publiées en 2023). A ce titre, l'agglomération de Cayenne est dans l'obligation d'élaborer un PDM.

Plusieurs évolutions sont prévues dans le cadre du Plan de Mobilité :

- > Une concertation renforcée :
 - Les gestionnaires d'infrastructures de transport deviennent personnes publiques associées à l'élaboration du plan, entérinant ainsi une pratique déjà répandue ;
 - Le plan doit également être soumis pour avis aux AOM limitrophes afin d'améliorer la collaboration au-delà du ressort territorial.

- > Une nouvelle relation juridique, pour mieux intégrer la dimension climat / air / énergie
 - La loi crée une relation entre le PDM et le plan climat, air, énergie territorial (PCAET), un outil largement connu et pratiqué. Le PDM doit ainsi être compatible avec le PCAET ou prendre en compte les PCAET s'il y en a plusieurs dans le périmètre du PDM.

- > Trois thématiques sont mises en avant :
 - L'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables. Ce volet contribue au développement des modes actifs et associe notamment les approches par les infrastructures (stationnement, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et par l'information aux usagers ;
 - En matière de mobilité électrique, le PDM peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE) lorsque les communes ont transféré à l'AOM la compétence correspondante.

- > Plus de réactivité pour les **mesures relatives à la circulation et au stationnement** : La LOM donne à l'AOM la possibilité de modifier le plan d'actions du PDM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan, afin de le rendre plus réactif par rapport aux pratiques de mobilité. Cette modification est permise sur les dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie et au stationnement. Elle doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

La Loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets amène de nouvelles évolutions.

En ce qui concerne le plan de Mobilité, il est prévu de préciser désormais la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel.

Synthèse de l'interconnexion des

Le plan de mobilité (PDM) s'inscrit dans le panorama des documents de planification. Il doit ainsi prendre en compte ou être compatible avec certains

plans, schémas ou directives relatifs à la planification territoriale ou environnementale, aux échelles régionales ou plus locales.

La compatibilité/prise en compte entre le plan de mobilité et ses documents supérieurs (SAR, PPA, DTADD, PCAET), doit être vérifiée lors de l'évaluation du PDM, réalisée de manière obligatoire tous les cinq ans.

En aucun cas l'élaboration ou la révision d'un de ces documents supérieurs n'emporte automatiquement la mise à jour du PDM, sauf dans le cas du SCoT vis-à-vis duquel le PDM doit être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.

La relation entre le PDM le plan climat air énergie territorial (PCAET) est de type « compatibilité » si le périmètre du PCAET est supérieur ou égal à celui du PDM, et de type « prise en compte » dans le cas contraire.

Le PDM doit donc être compatible et cohérent, avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), mais également avec le SAR et le SRCAE de la CTG (SRADDET en France métropolitaine).

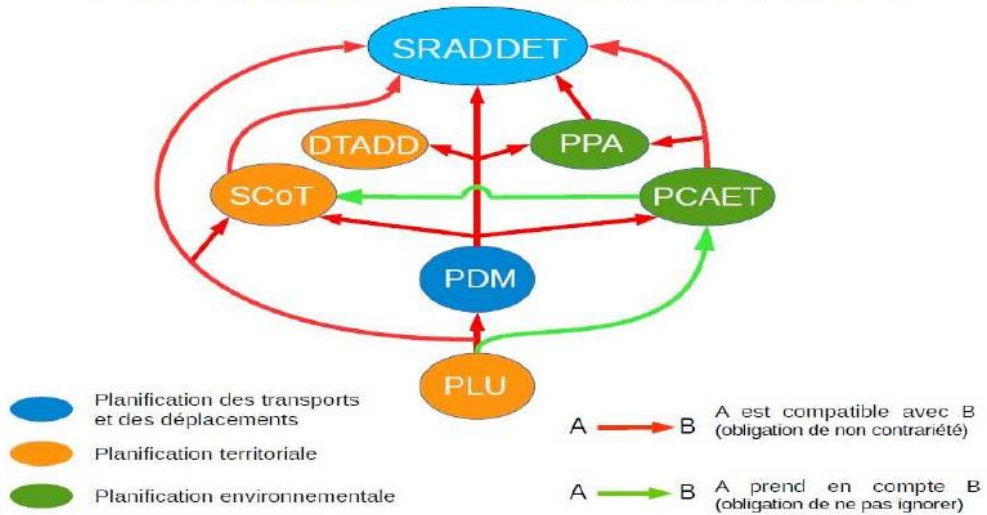
Le PDM se doit d'être compatible avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), dans le cadre de l'évaluation environnementale.

En matière d'urbanisme, le plan de mobilité est opposable au PLU. A ce titre :

- il « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.
- Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minimas des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Articulation entre PDM et documents de planification (France métropolitaine, en Outre-Mer le SRADDET n'a pas été mis en place et correspond au cumul du SAR, du SRIT et du SRCAE).

L'architecture juridique des principaux documents de planification



Source : France Mobilités, 2020

Les enjeux et objectifs du PDM

L'évaluation des déplacements dans la CACL

Une morphologie territoriale très diverse

La CACL comptait au 1er janvier 2019, 147 943 habitants soit plus de la moitié de la population Guyanaise (52%). La CACL est la communauté de commune la plus peuplée de Guyane, devant les communautés de communes de l'Ouest Guyanais, des Savanes et de l'Est Guyanais. Ce territoire composé de 6 communes est très structuré autour de la ville de Cayenne qui est le chef-lieu régional et également un centre économique et administratif. Elle dispose d'un large éventail d'activités, de services et de commerces. Sur ce territoire sont localisées deux infrastructures d'envergure : le port de Dégrad des Cannes et l'aéroport Félix Eboué.

La CACL connaît une forte croissance démographique. Le parc de logements est fortement développé répondant ainsi aux besoins importants issus de la croissance de la population.

Une partie non négligeable de la population vit dans des conditions précaires. De nombreux ménages sont tributaires des revenus de transferts.

Durant la dernière décennie, les emplois se sont bien développés néanmoins le chômage, qui touche majoritairement les femmes et les jeunes, reste problématique.

Démographie

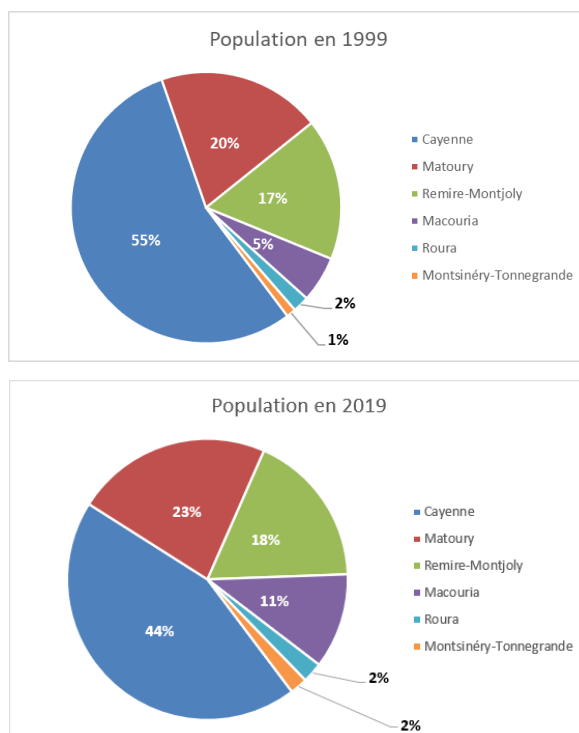
Sur le territoire de la CACL, on compte, en 2019, 147 943 habitants soit la moitié des habitants du département. Elle se compose de 6 communes : Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Macouria, Montsinéry-Tonnegrande et Roura, et rassemble près de 71% des emplois en 2022 sur 6% du territoire guyanais.

Les 3 pôles principaux sont Cayenne, commune la plus peuplée avec ses 65 493 habitants en 2019, Matoury et Rémire-Montjoly, qui abritent respectivement 33 458 et 26 358 habitants en 2019. Les 3 autres communes sont moins peuplées, Macouria (16 219 habitants) et Montsinéry-Tonnegrande (2 957) appartiennent à la couronne périurbaine et Roura (3 458 habitants), la seule commune rurale (moins d'un habitant au kilomètre carré).

POPULATION COMMUNALE	2019	2017	2012	2007	1999	1990
Cayenne	65 493	61 268	55 198	58 008	50 594	41 067
Matoury	33 458	31 956	29 712	24 893	18 032	10 152
Rémire-Montjoly	26 358	25 122	20 689	18 511	15 555	11 701
Macouria	16 219	14 202	10 358	8 191	5 050	2 069
Roura	3 458	3 783	3 050	2 823	1 791	1 314
Montsinéry-Tonnegrande	2 957	2 589	2 483	1 958	1 037	500
TOTAL CACL	147 943	138 920	121 490	114 384	92 059	66 803

Source : Données INSEE 2019 publiées en 2022

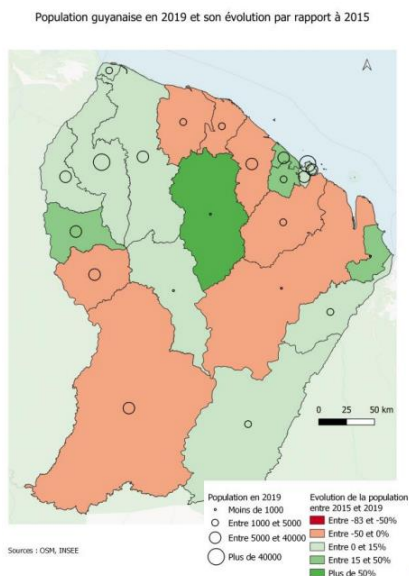
A noter que le poids relatif de Cayenne est en recul : en 1999 Cayenne représentait 55 % de la population de la CACL, en 2019 la part relative de Cayenne recule à 44 % au bénéfice de Macouria, Matoury et Rémire-Montjoly. Mais ce recul est compensé par une évolution positive du nombre des emplois sur la ville centre.



Source : Données RGP INSEE 2019 publiées en 2022

Dans les années à venir Cayenne devrait rester stable en terme démographique, Matoury et Macouria devraient être celles qui profitent le plus de l'essor démographique en raison des nombreuses opérations d'aménagement d'ensemble programmées.

Population Guyanaise 2019 et évolution de la population entre 2015 et 2019

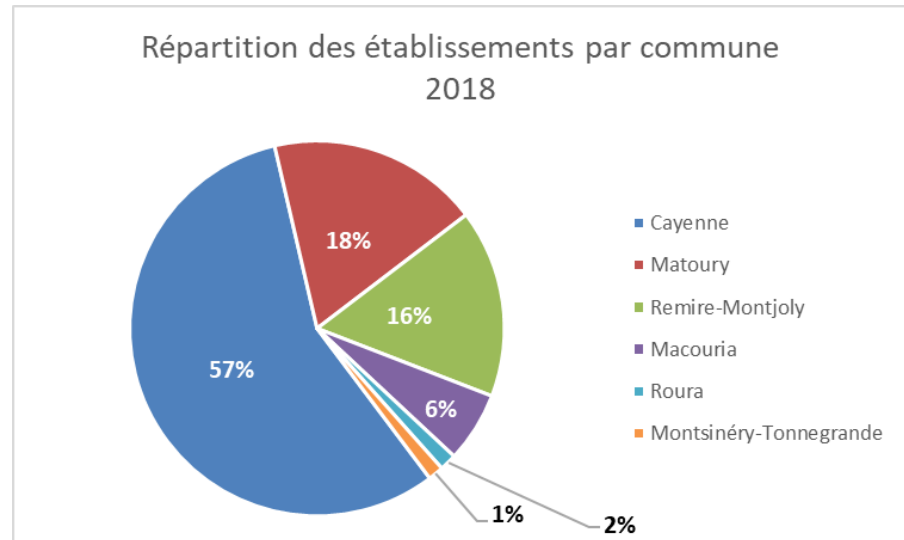


Source : Egis, d'après les données Insee 2019

Dynamiques socio-économiques

Localisation des établissements économiques

Globalement la CACL regroupe 13 781 établissements économiques en 2018. Cayenne demeure le poumon économique de l'intercommunalité en concentrant les deux-tiers des emplois.



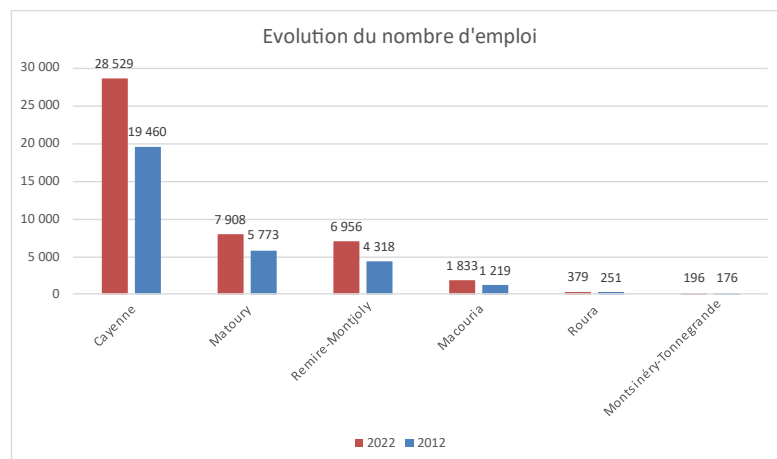
Source : Données RGP INSEE 2018 publiées en 2020

Evolution de l'emploi

Emploi- Population active

Selon le recensement général de la population, la CACL comptait 65 589 actifs en 2018. Le nombre d'actifs exerçant une activité professionnelle s'élevait à 47 337 personnes soit 72 % de la population active.

Entre 2012 et 2022 le nombre d'emploi a augmenté dans les six communes de la CACL entre 61% pour Remire-Montjoly et 11,3% pour Montsinéry-Tonnegrande.



Source : Données RGP INSEE 2022

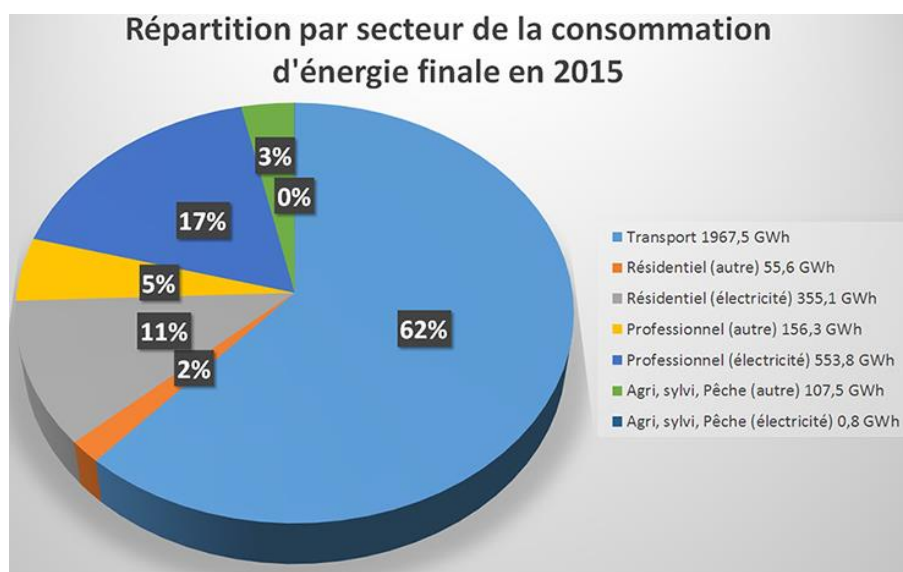
L'INSEE et l'Observatoire de l'Énergie ont conclu en 2016 que la précarité énergétique touchait particulièrement la mobilité en Guyane, mais qu'en l'absence de données une étude devait être menée. L'étude similaire que vient de mener la Guadeloupe confirme le poids de la mobilité dans cette précarité, et dans la possibilité d'en sortir (accès à l'emploi).

Pour compléter les quelques données existantes, le Comité Technique des assises de l'Outre-Mer a rapporté les témoignages suivants :

- > Le coût d'usage d'une voiture est d'environ 20 % plus élevé qu'en métropole (achat, entretien, carburant).
- > L'usage des 2 roues motorisées représente une part non négligeable de la consommation de carburant (2%) et dans ceux-ci l'usage des scooters semblerait concerner principalement des ménages n'ayant pas les moyens ou la possibilité d'accéder à une voiture (permis, ...).
- > Nombre de voiries communales sont peu aménagées pour les publics à mobilité réduite (hauteur des trottoirs, planéité, ...).

L'observatoire régional de l'énergie et du carbone a produit en 2017 le bilan énergétique de la Guyane pour 2015. Le transport représente 62 % des consommations du territoire. Ces consommations se répartissent comme suit :

- les transports internationaux aériens et maritimes (kérosène et gazole navire) à hauteur d'un tiers environ (c'est-à-dire que les transports internes à la Guyane représentent les deux tiers des consommations d'énergie liées au transport) ;
- le routier (majoritaire sur le littoral) pour 55% ;
- le transport fluvial (principalement intérieur) pour 10%.



Source : ADEME Guyane, 2017.

En matière de qualité de l'air, ATMO Guyane fournit les principaux enseignements sur les le poids des transports :

- > Le transport est le principal facteur d'émission des particules fines après l'énergie
- > Le transport routier est la source majoritaire d'émission de benzo(a)pyrène dans l'air de Guyane.
- > En revanche, le principal secteur émetteur de NOx de 2009 à 2015 n'est pas le transport mais l'énergie (60%).

Le bilan de la qualité de l'air produit par ATMO Guyane, en 2019 est satisfaisant, et souligne les éléments suivants :

- > **Dioxyde d'azote** : En milieu urbain, deux pics de NO_x sont observés aux heures de pointes du matin et du soir (trafic routier). A l'échelle annuelle, ce polluant varie très peu en Guyane. Les concentrations observées dans l'air en Guyane sont faibles, **largement inférieures à la valeur limite** définie par la réglementation, de 40 µg/m³.
- > **Ozone** : L'objectif à long terme défini par la réglementation, de 120µg/m³ sur 8 heures glissantes, n'a jamais été dépassé sur aucune des stations de mesures. Les concentrations mesurées en ozone sur toutes nos stations de mesures sont relativement faibles.
- > **Dioxyde de soufre** : La Guyane émet par habitant plus de SO₂ que la France métropolitaine. Cela est principalement dû à l'utilisation de centrales thermiques pour la production d'électricité et à l'usage très privilégié des véhicules individuels. Les concentrations en SO₂ sont néanmoins très faibles et **très largement inférieures à l'objectif de qualité** de 50 µg/m³ en moyenne annuelle.
- > **Particules fines (PM 10)** : Les particules fines PM10 et PM2.5 ont un diamètre inférieur à 10 µm. Leurs origines sont variées (naturelles, anthropiques). Elles proviennent principalement des feux de bois, de l'usure des routes, de l'agriculture et des brumes de sables du Sahara. Les particules fines représentent en Guyane **l'unique polluant pour lequel les seuils réglementaires sont dépassés**. Cependant, les principaux secteurs d'émissions de particules fines PM10 en Guyane sont, selon les données de l'inventaire de 2015, les secteurs de production d'énergie et de l'industrie.
- > **Particules fines (PM 2.5)** : Les particules fines PM2,5 proviennent des mêmes sources d'émissions que les particules PM10. Les principaux secteurs d'émissions des particules fines PM2,5 sont, tout comme pour les particules PM10, la production d'énergie, l'industrie et les autres transports. **Les moyennes annuelles mesurées sur les stations ATMO Guyane sont toutes inférieures à la valeur limite définie par la réglementation**.
- > **Monoxyde de carbone** : Des taux importants de CO peuvent être rencontrés lorsqu'un moteur tourne au ralenti ou en cas d'embouteillage. Les émissions de monoxyde de carbone en Guyane sont principalement liées au secteur des autres transports, qui regroupe le transport maritime, fluvial et aérien. L'évaluation préliminaire de ce polluant doit débuter en 2020 dans les deux zones à surveiller. Actuellement seules des données très ponctuelles sont disponibles mais ne permettent pas de rendre compte de façon suffisamment représentative des concentrations de ce polluant sur le territoire.

Les principaux enjeux environnementaux relatifs au PDM de la CACL concernera donc :

- > La réduction des émissions de gaz à effet de serre (report modal, verdissement du parc de véhicules).
- > La réduction des émissions de particules fines
- > La réduction des émissions de benzo(a)pyrène.

Taux de motorisation des ménages

La CACL se caractérise par un taux de motorisation très hétérogène selon les communes, en fonction du niveau de revenu, du tissu urbain, et de l'attractivité des autres modes de transport :

Le taux de motorisation en Guyane reste inférieur à celui de la France métropolitaine et l'utilisation de la voiture particulière progresse peu sur le territoire. En effet, 57,5 % des ménages sont motorisés en 2018 (même observation en 2006 et 2016) sur le territoire guyanais contre 85% en France métropolitaine.

Le taux de motorisation est plus élevé à Cayenne avec 56,1% des ménages possédant au moins une voiture. Toutefois, la situation de motorisation n'est pas le fait de l'ensemble de la population. **En Guyane, encore plus de 42% des ménages ne disposent pas de moyen de locomotion individuel.**

COMMUNE	2018
Cayenne	56,1
Matoury	69,2
Remire-Montjoly	81,1
Macouria	73,6
Roura	74,4
Montsinéry-Tonnegrande	72,5
MOYENNE CACL	65,8

Source : Données RGP INSEE 2018 publiées en 2021

La mobilité des habitants de la CACL

La mobilité selon les communes

La mobilité sur la CACL se caractérise par :

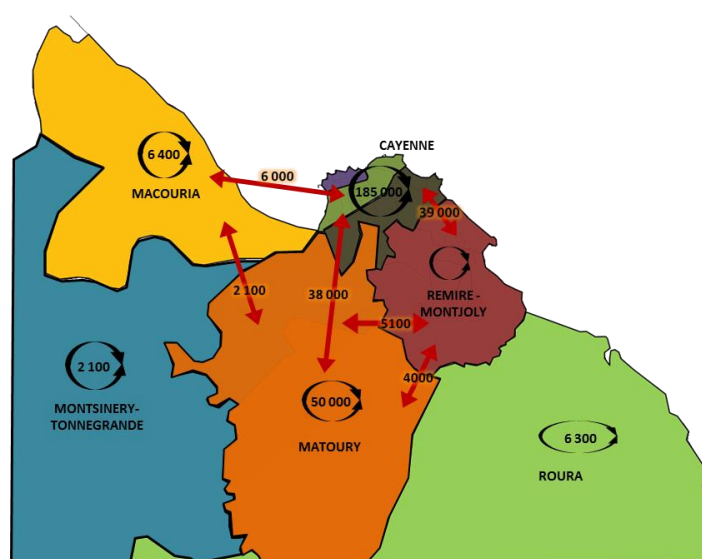
- > Une mobilité très variable selon les communes et les quartiers des communes
- > Une part modale importante de la marche (toujours supérieure à 10 voire 20%, et de 60% en centre-ville de Cayenne) et des deux roues
- > Faible part modale des TC de 3 à environ 11%
- > Une part modale de la voiture très importante, variant (hors Cayenne centre) de 56% à plus de 80%

Secteur	Marche	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Deux-roues motorisées	Autres	Mobilité totale	
Cayenne Centre	2,01	0,94	0,08	0,02	0,13	0,15	0,02	3,35	EMD10
Cayenne Ceinture	0,96	1,83	0,14	0,04	0,12	0,16	0,04	3,29	EMD10
Cayenne périphérie	0,69	2,07	0,25	0,07	0,22	0,13	0,02	3,45	EMD10
Matoury Nord	0,72	1,96	0,02	0,36	0,06	0,2	0,03	3,35	EMD10
Matoury sud	0,81	2,43	0,01	0,21	0,04	0,08	0,03	3,61	EMD10
Rémire-Montjoly	0,54	3,15	0,03	0,1	0,24	0,12	0,02	4,2	EMD10
Montsinéry-T.	0,58	1,93	NR	NR	NR	NR	NR	3,44	EMD15
Macouria Est	0,35	2,97	NR	NR	NR	NR	NR	3,61	EMD15
Macouria Ouest	0,36	1,77	NR	NR	NR	NR	NR	2,62	EMD15
Roura	1,01	2,68	NR	NR	NR	NR	NR	3,83	EMD15

L'orientation des déplacements

La majorité des déplacements intercommunaux tous modes se fait à destination de Cayenne et Matoury.

Les déplacements internes aux communes sont importants, notamment à Cayenne (185 000 déplacements / jour).



Source : Enquête Ménages-Déplacements 2010 et 2015

Les migrations domicile-travail

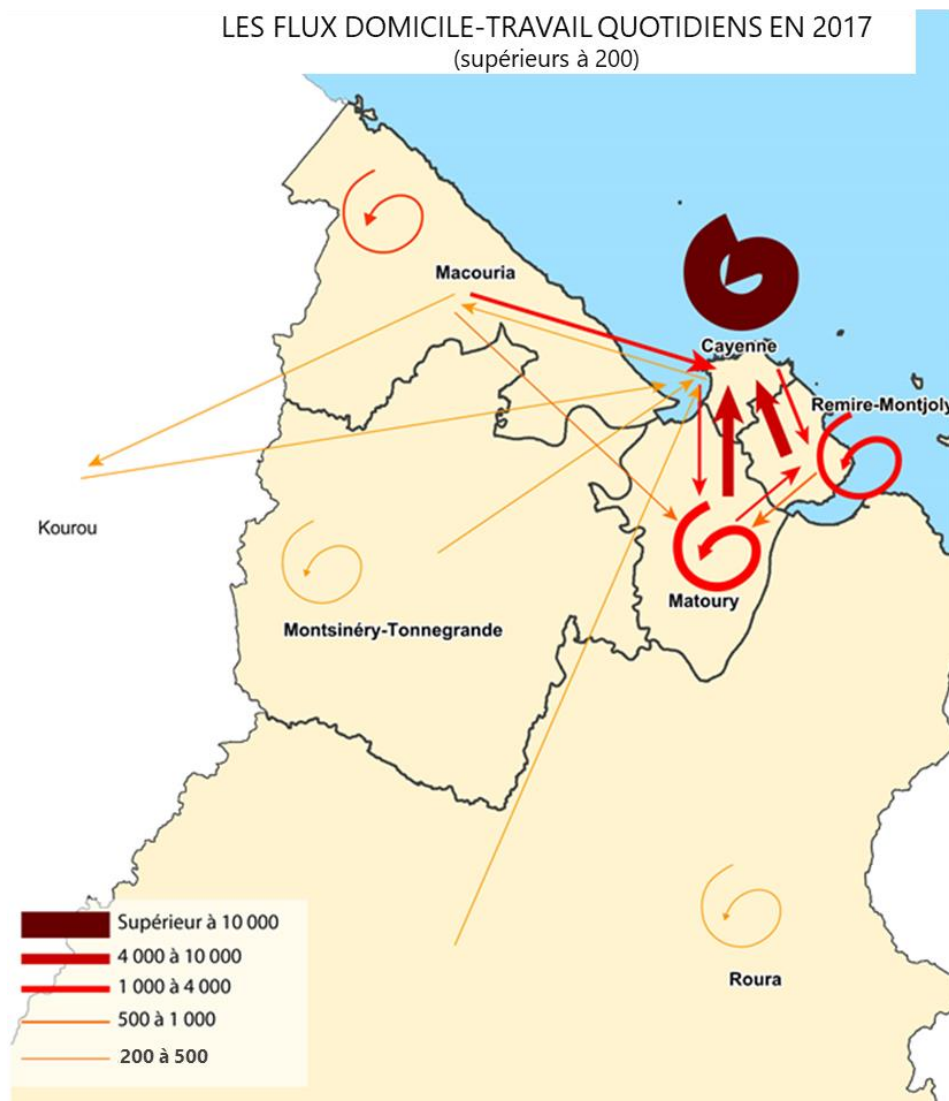
Les principaux flux domicile-travail concernent :

- > Les flux internes à la commune de Cayenne
- > Les liaisons entre Matoury, Remire-Montjoly et Cayenne

Hors CACL, de nombreux flux avec Kourou :

- > Kourou > Cayenne : 400/jour
- > Macouria > Kourou : 350/jour
- > Cayenne > Kourou : 280/jour

LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL QUOTIDIENS EN 2017
(supérieurs à 200)



Source : INSEE 2017. Réalisation : EGIS (2020)

La circulation automobile

Hiérarchisation du réseau routier

Le réseau routier de la CACL est hiérarchisé ainsi :

- > Les **voies structurantes**, constituées principalement des routes nationales et des entrées de ville de Cayenne : RN1, RN2, Route de Montabo, RD18...
- > Les **voies de distribution** qui permettent notamment de relier ces voies structurantes entre elles et d'alimenter les voies de dessertes : RD5, Chemin Montbrun, RD3...
- > Les **principales voies de desserte** constituant le lien entre le réseau principal et les voies locales : Rue Schoelcher, Chemin Morne Coco, RD888...

Ce réseau routier se caractérise par une absence de maillage, avec des points de passages obligés. Cela génère une **concentration des flux** sur les axes principaux, avec de fortes difficultés en cas de coupure, travaux, ou incidents de circulation.



Hiérarchisation du réseau routier île de Cayenne

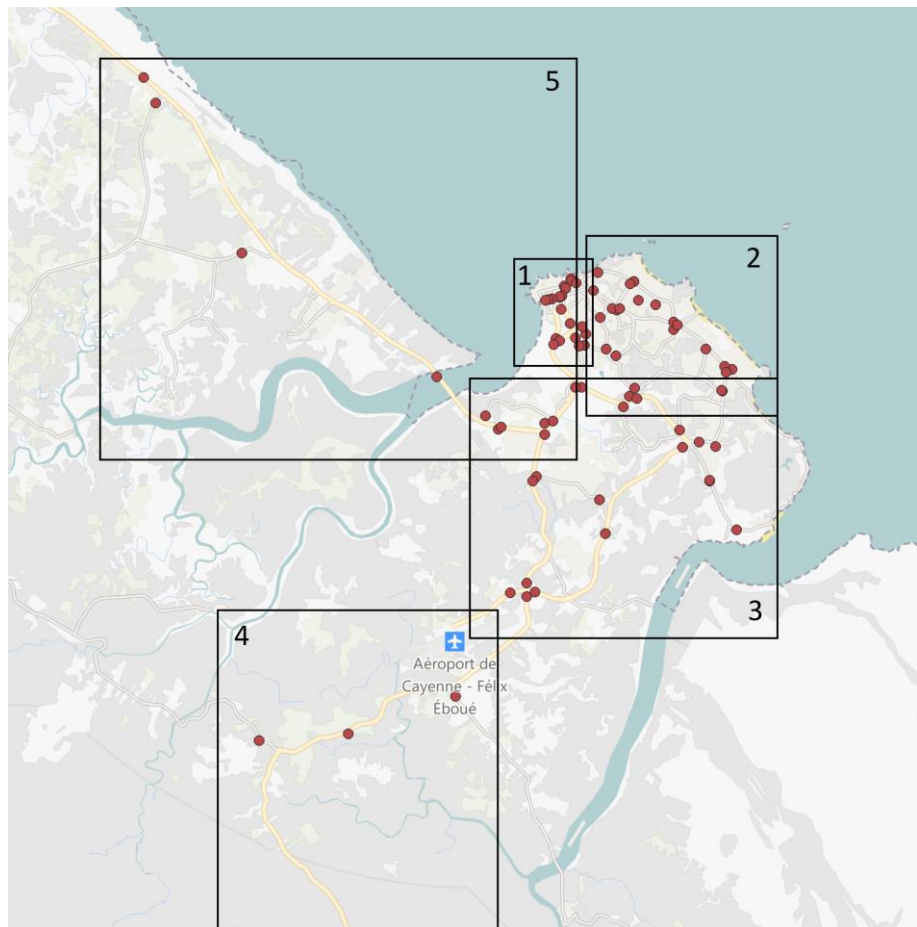


Hiérarchisation du réseau routier de l'agglomération de Cayenne

Les niveaux de trafics sur la CACL

- > Le trafic progresse sur la RN1 au fur et à mesure de l'approche de Cayenne. Avant le pont du Larivot le trafic est de l'ordre de 14 000 véhicules par jour ouvré, après ce pont, au niveau de l'intersection RN1-RN2, le trafic augmente fortement pour atteindre 24 000 véhicules par jour ouvré.
- > Le trafic de la RN2 suit la même progression que la RN1. Au plus l'on s'approche de Cayenne au plus le trafic s'intensifie. Il passe de 900 véhicules par jour ouvré au sud de l'aéroport à plus de 26 000 véhicules par jour ouvré au niveau de l'intersection RN1-RN2.
- > On note aussi un doublement du trafic sur la RN2 au carrefour de califourchon passant le trafic de 8 000 véhicules par jour ouvré à 16 000 véhicules par jour ouvré. Cette augmentation s'explique par l'apport de véhicule depuis la RN4 principalement et la RD24.
- > La RD24 draine également un trafic significatif avec une augmentation du trafic lorsqu'on se rapproche de Remire-Montjoly, atteignant près de 27 000 véhicules par jour ouvré. Une partie du trafic passe par la Route de la distillerie (entre 12 et 17 000 véhicules par jour ouvré).
- > La RD1 et la RN3 sont les axes privilégiés pour rejoindre Cayenne depuis Remire-Montjoly. La RD1 a un trafic entre 17 000 et 22 000 véhicules par jour ouvré. Le trafic augmente jusqu'au rond-point entre la RD1, la route de Baduel et la Route de Montabo. Pour la RN3, on recense 4x plus de trafic du côté de Cayenne que de celui de Remire-Montjoly (plus de 20 000 véhicules par jour ouvré au niveau du giratoire des Maringouins contre 5 700 au niveau du rond-point Adélaïde-Tablon). Cela s'explique par un apport important de trafic depuis la RD3 (environ 24 000 véhicules par jour ouvré dont 5 500 véhicules qui continue sur la Route d'Attila Cabassou).
- > Le centre-ville de Cayenne absorbe un trafic important lors des jours ouvrés, en moyenne plus de 13 000 véhicules par jour ouvré. Sur le tour RN1, D18, Route de la Madeleine et Route de Galmon, un trafic significatif est relevé avec plus de 20 000 véhicules par jour ouvré.

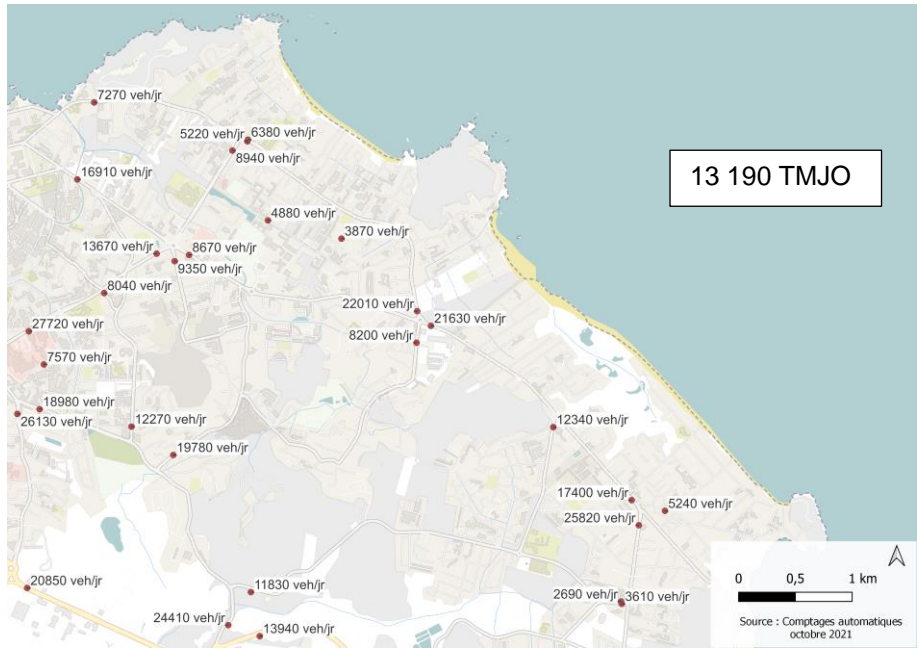
- > Les ponts permettant la traversée du Canal Laussat ont eux-aussi un trafic important avec plus de 10 000 véhicules par jour ouvré.



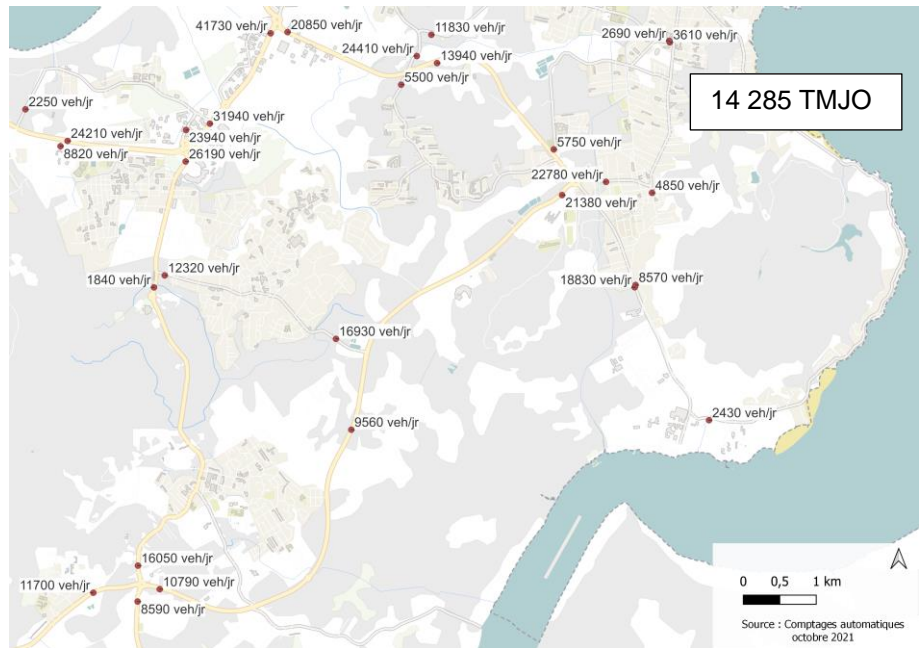
Localisation des zooms et des postes de comptage



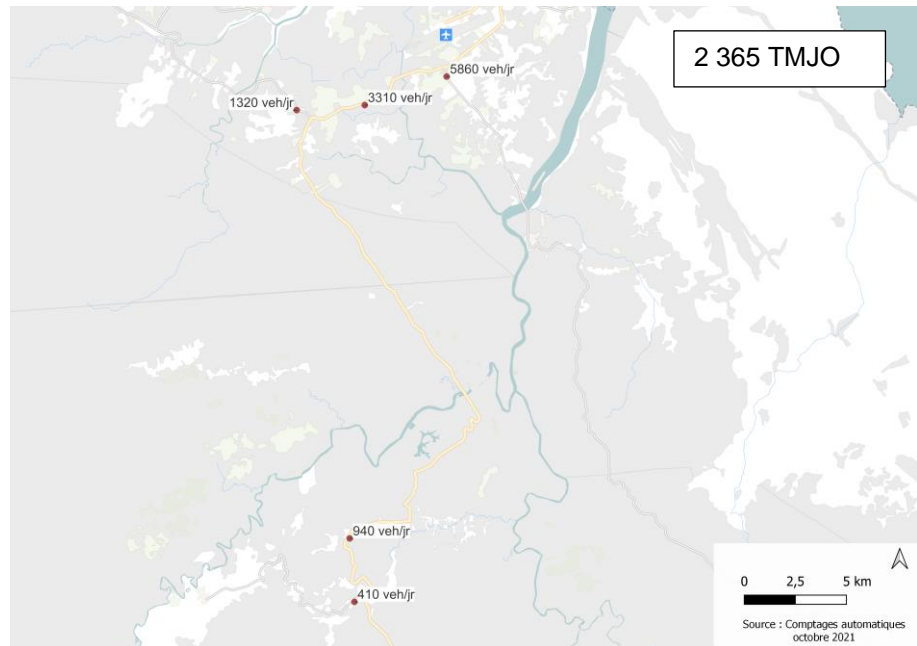
Trafic moyen jour ouvré des postes de la zone 1



Trafic moyen jour ouvré des postes de la zone 2



Trafic moyen jour ouvré des postes de la zone 3



Trafic moyen jour ouvré des postes de la zone 4

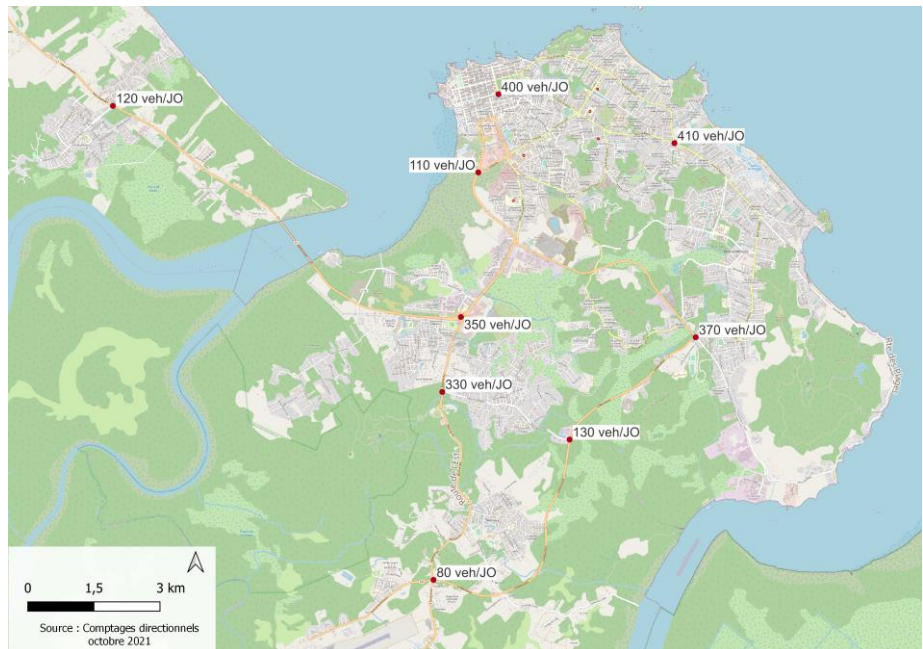


Trafic moyen jour ouvré des postes de la zone 5

- > De nombreux deux roues au niveau des carrefours des routes principales à Cayenne (entre 100 et 400 2RM, 2 sens confondus aux heures de pointes du matin et du soir).
- > Légère dissymétrie à l'heure de pointe du matin (HPM) par rapport à celle du soir (HPS), en particulier sur les carrefours de la RN4 et au rond-point de Soula (entre 40 et 50 deux roues de moins à l'heure de pointe du soir).



Trafic des deux roues lors de l'heure de pointe du matin



Trafic des deux roues lors de l'heure de pointe du soir

Les zones de congestions

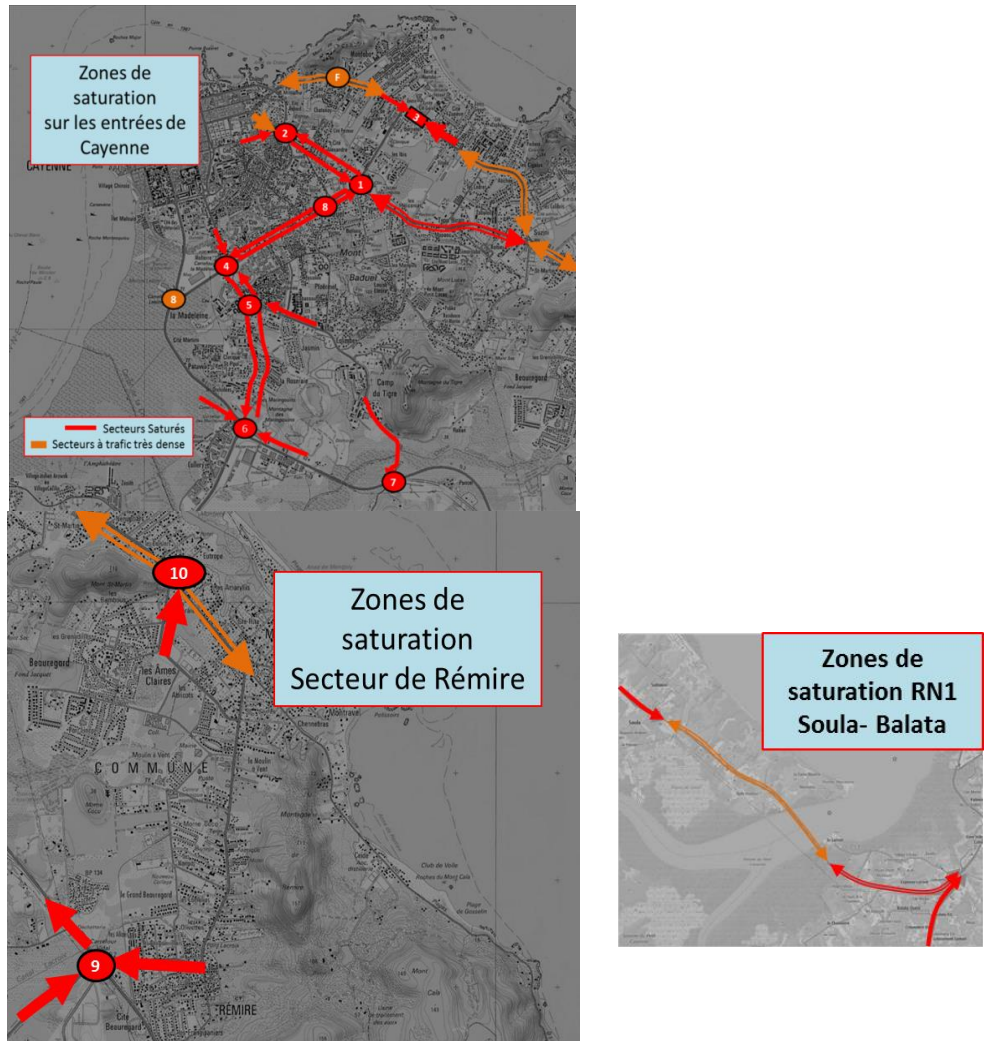
Les conditions de circulation sur la CACL se caractérisent par des congestions importantes qui ne pourront que s'aggraver fortement au regard de la très forte croissance démographique et du volume de véhicules en circulation sur le territoire.

Ces congestions se localisent principalement :

- > Sur les entrées de Cayenne
- > Sur l'axe Soula – Balata (RN 1)

Autour du giratoire RN 3 / RN 4 de Rémire-Montjoly

Les principales zones de congestion sur la CACL

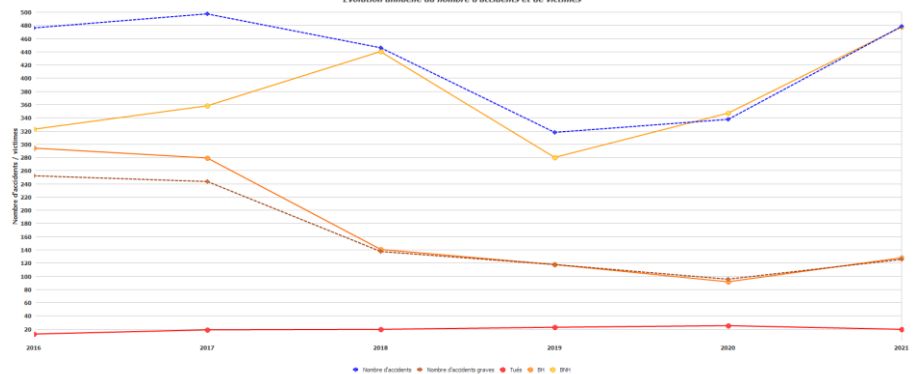


Accidentologie

Evolution annuelle des accidents 2016-2021

Année	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	% accidents mortels	Nombre d'accidents graves	% accidents graves	Nombre de tués	Nombre de grièvement blessés	Nombre de blessés	Indemnes	Coût	Coût moyen par accident
2 016	476	13	3%	252	53%	13	291	323	462	175 077 461 €	368 k€
2 017	498	15	3%	244	49%	19	279	358	485	189 637 399 €	381 k€
2 018	446	19	4%	138	31%	20	141	441	466	136 147 032 €	305 k€
2 019	318	23	7%	118	37%	23	118	280	326	133 198 886 €	419 k€
2 020	338	21	6%	96	28%	25	92	347	325	130 224 703 €	385 k€
2 021	479	19	4%	126	26%	20	128	478	515	131 477 300 €	274 k€
Bilan	2 555	110	4%	974	38%	120	1 052	2 227	2 579	895 762 601 €	351 k€

Evolution annuelle du nombre d'accidents et de victimes



Le nombre d'accident sur la CACL est resté stable entre 2016 et 2021. Une baisse de 30% des accidents se fait ressentir en 2019 et 2020 qui est en partie liée aux différents confinements du Covid. En revanche, le pourcentage d'accident mortel a augmenté de 2 à 3 points pendant ces 2 années, avec une hausse du nombre de tués. Le taux d'accidents graves a quant à lui diminué de 27 points entre 2016 et 2021, avec une baisse des blessés hospitalisés de -166 personnes.

Accidents tous modes 2016-2021

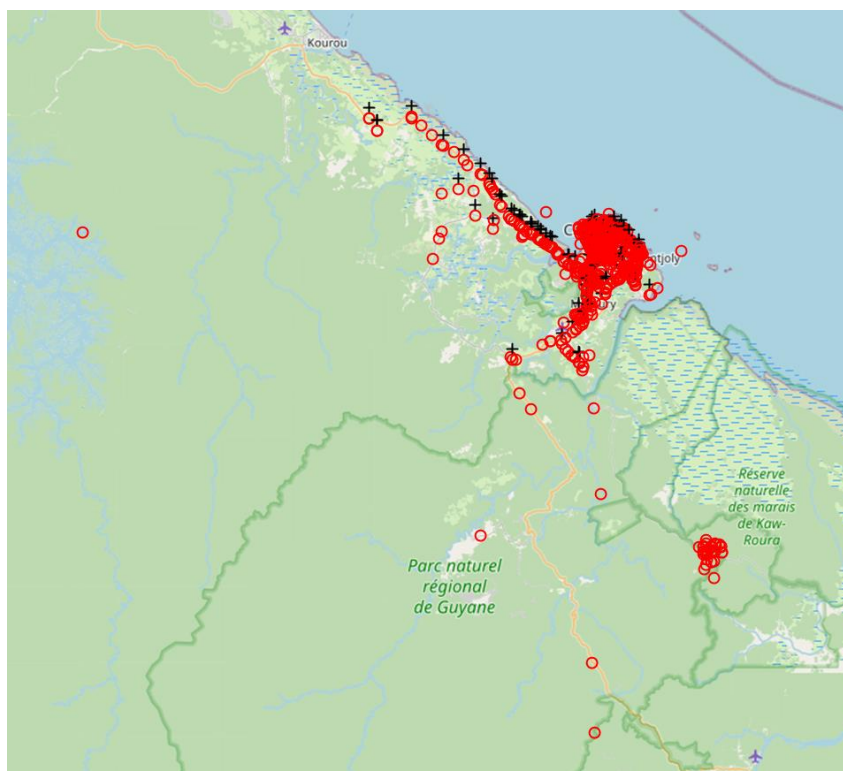
	Piéton	EDP	Cycliste	2RM	VL	PL	Autre	Ensemble
Nombre d'accidents	312	17	261	1582	2134	60	47	2555
%	12%	1%	10%	62%	84%	2%	2%	>100%
Nombre de personnes tuées	24	1	10	52	32	1	0	120
%	20%	1%	8%	43%	27%	1%	0%	99%
Nombre de personnes BH	113	4	86	589	248	6	6	1052
%	11%	0%	8%	56%	24%	1%	1%	100%

Les véhicules légers et les deux roues motorisées sont les plus impliqués dans les accidents (respectivement 84 et 62%). Le nombre de personnes tuées lors de ces accidents se répartit à 43% pour les deux roues motorisées, à plus d'un quart pour les VL, 20% pour les piétons et moins de 10% pour les cyclistes

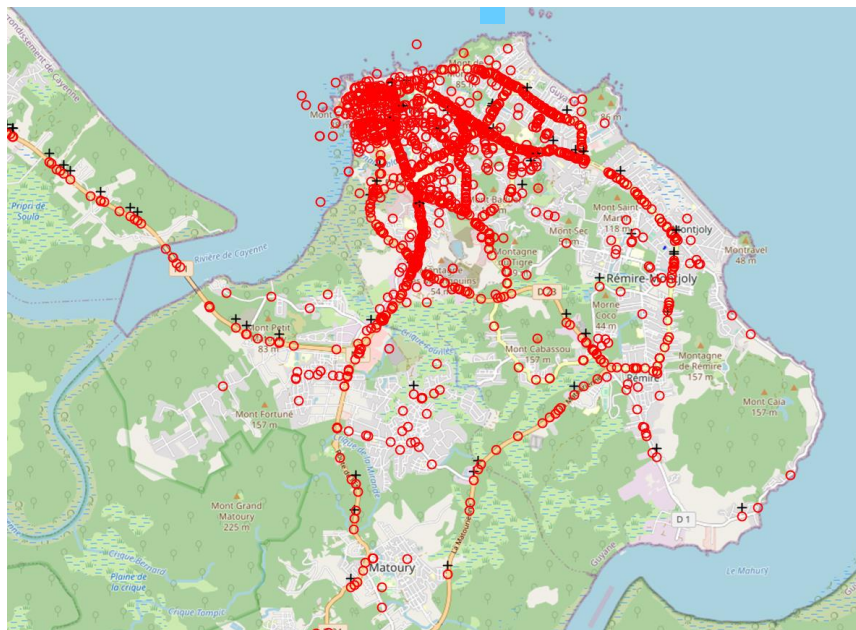
Plus de la moitié des blessés graves et personnes tuées sont des deux-roues motorisés tandis que les véhicules légers représentent un quart des blessés graves. Les piétons sont également particulièrement touchés (20% des tués).

Ci-après la répartition des accidents sur la CACL par modes. On remarque que les accidents se répartissent essentiellement sur l'île de Cayenne. Sur les grands axes (RN1, RN2) ce sont essentiellement des véhicules légers touchés.

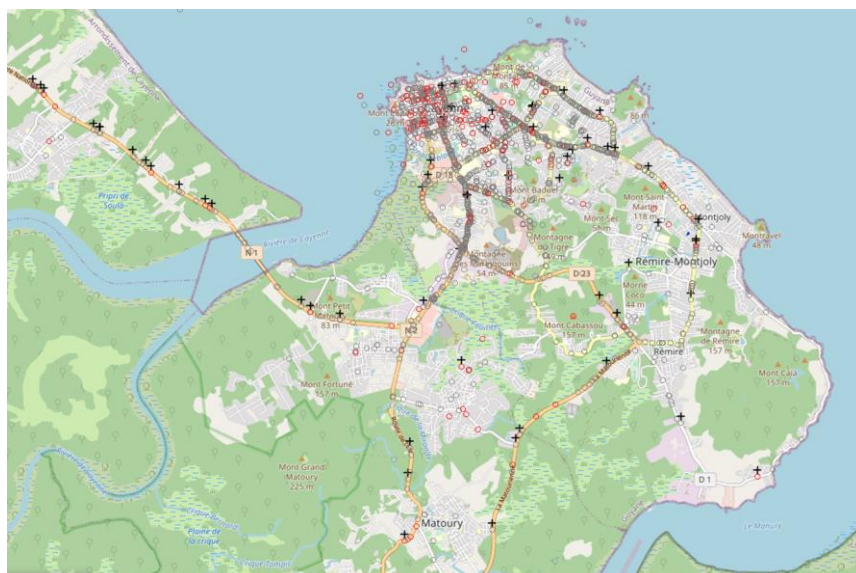
Répartition des accidents CACL (2016-2021)



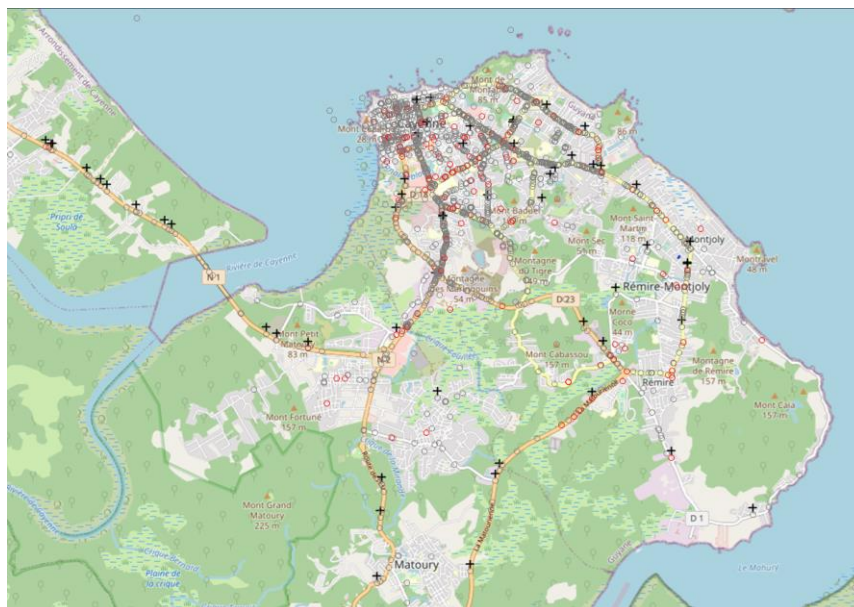
Répartition des accidents ile de Cayenne (2016-2021) tous modes



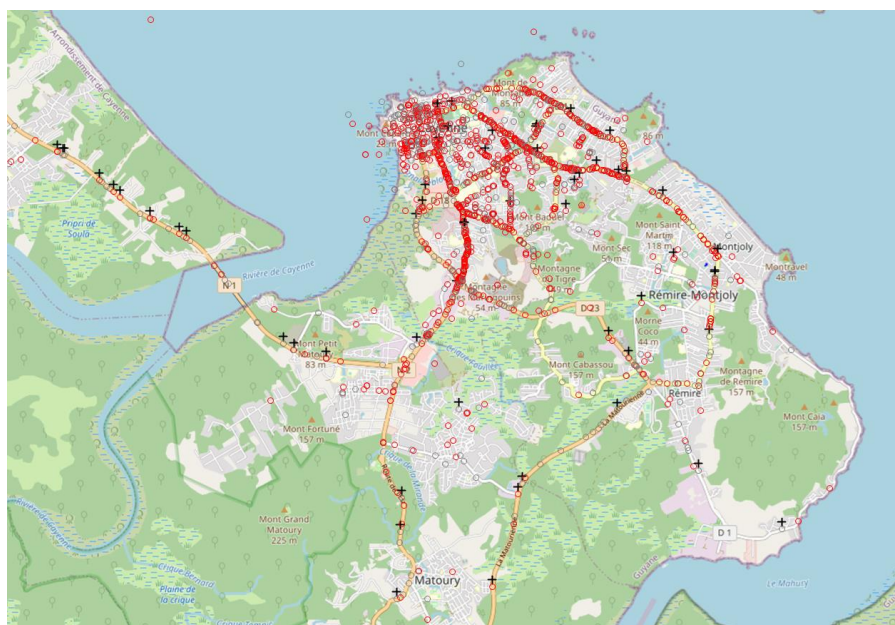
Répartition des accidents CACL (piétons en rouge) (2016-2021)



Répartition des accidents CACL (cyclistes en rouge) (2016-2021)



Répartition des accidents CACL (2RM en rouge) (2016-2021)



Les transports en commun

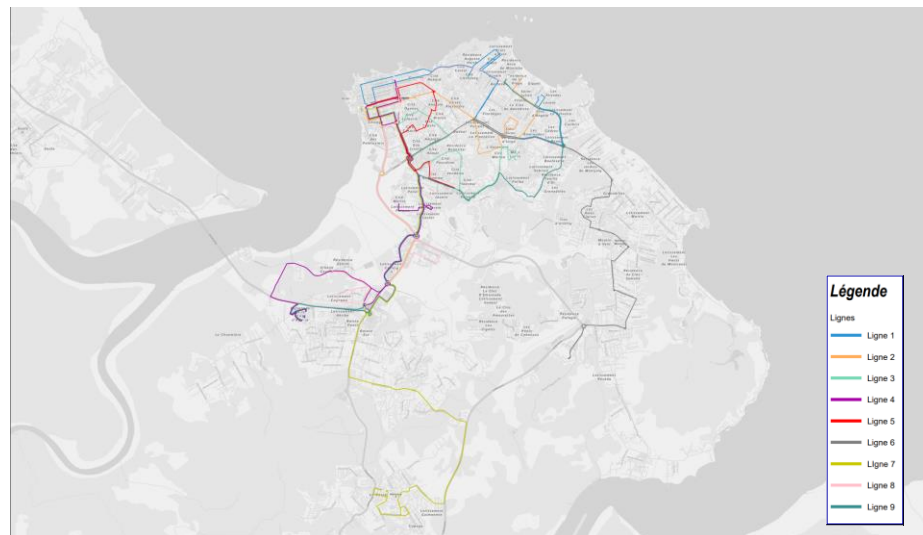
Le territoire de la CACL est desservi par différents réseaux de transport, répartis en plusieurs catégories :

- > Le réseau de la CACL
 - 9 lignes urbaines
 - 9 lignes périurbaines desservant Macouria, Matoury, Kaw-Roura, Montsinéry-Tonnegrande, Remire-Montjoly, Matiti et l'aéroport Félix-Eboué
- > Les circuits de transport scolaire
 - 189 lignes scolaires dont une quinzaine sur la commune de Macouria
- > Les services routiers interurbains
 - 8 lignes du réseau TIG : une vingtaine d'aller retours sur la RN1 via le pont de Larivot

Le tableau ci-après illustre la desserte territoriale du territoire :

Réseau	Niveau d'offre	Communes de la CACL desservies
Réseau de la CACL	9 lignes urbaines 9 lignes périurbaines (DSP)	Cayenne – Rémire-Montjoly – Matoury Macouria, Matoury, Kaw-Roura, Montsinéry-Tonnégrande, Rémire-Montjoly, Matiti et l'aéroport Félix-Eboué
Circuits scolaires	189 lignes	Toutes les communes
Réseau TIG	3 lignes desservant Cayenne • 6 vers le nord-ouest (Kourou – St-Laurent) • 1 omnibus • 1 vers le sud-est (Régina – St-Georges)	Cayenne

Réseau urbain 2023 (CACL)



Réseau périurbain (CACL 2023) (source : mybus Cayenne)



Prospective sociodémographique

Les prévisions du SCoT sur la démographie

Approcher les évolutions de population sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Centre Littoral est un exercice périlleux tant les dynamiques démographiques peuvent être fluctuantes sur les 10 prochaines années.

Pour autant, si on établit cette évolution selon la méthode dite au fil d'eau, on devrait être proche de la réalité. Dans le détail, l'approche au fil d'eau a été faite dans un premier temps en prolongeant les tendances de la dernière période intercensitaire (2009-2016), la seconde porte sur une période plus longue (deux périodes intercensitaires 1999-2016) où les variations sont lissées et les tendances à long terme devraient être plus fiables. Cette seconde approche correspond aux évolutions prises en compte pour construire le SCoT approuvé le 8 juillet 2022.

Avec les hypothèses d'évolution issues du SCoT, le nombre d'habitants sur la CACL est estimé à 186 720 habitants à l'horizon 2032 soit environ 38 777 habitants supplémentaires (+ 26%) par rapport à 2019

Dans le détail, la répartition serait la suivante :

Commune	Population 2019	Part relative (%) commune/CACL	Population 2032	Part relative commune/CACL
CAYENNE	65493	44,3	62656	37,1
MACOURIA	16219	11,0	21788	12,9
MATOURY	33458	22,6	43899	26,0
MONTSINERY-TONNEGRANDE	2957	2,0	1909	1,1
REMIRE-MONT-JOLY	26358	17,8	30597	18,1
ROURA	3458	2,3	7951	4,7
POPULATION TOTALE CACL	147943		168800	

Selon cette tendance, on noterait :

- > Une diminution forte de la part relative de Cayenne ;
- > Matoury conforterait sa seconde place ;
- > Macouria augmenterait sa population d'1,34 fois ;
- > Rémire-Montjoly demeurerait stable en part relative ;
- > Montsinéry-Tonnegrande perdrait plus de la moitié de sa population (-65%) sur les 13 années.
- > Roura connaîtrait de très forte augmentation de population et sa part relative double, bien qu'elle reste faible

Evolution de l'emploi

Les statistiques liées à l'emploi sont plus complexes à appréhender, les chiffres disponibles ne sont pas toujours disponibles les mêmes années que ceux liés à la démographie. Parfois, ils concernent le nombre d'actifs et d'autre fois le nombre d'emplois. Les données démographiques utilisées au 1er janvier 2022 correspondent au recensement de 2019 et celles liées à l'emploi à la même date peuvent correspondre à l'année précédente ...

Le nombre d'actifs correspond à la population active habitant le territoire de la CACL mais n'ayant pas toujours un emploi (les chômeurs sont intégrés aux statistiques liées à l'activité) ou ayant un emploi hors la CACL. De même, les emplois correspondent aux emplois existants sur le territoire de la CACL mais pouvant être occupés par des habitants ne résidant pas sur le périmètre de la CACL.

Scénario fil de l'eau par rapport à la période 2012-2022

> Evolution de l'emploi

COMMUNE	2012	2022	Evolution moyenne entre 2012 et 2022	2032
Cayenne	19 460	28 529	47%	28 181
Matoury	5 773	7 908	37%	6 929
Remire-Montjoly	4 318	6 956	61%	14 009
Macouria	1 219	1 833	50%	196
Roura	251	379	51%	7 556
Montsinéry-Tonnegrade	176	196	11%	1 286
TOTAL CACL	31 197	45 801	47%	58 157

Entre 2012 et 2022, l'emploi a augmenté de 47 % sur le territoire de la CACL passant de 31 197 à 45 801. Si on prend en compte les scénarios du SCoT pour l'évolution de l'emploi sur la CACL, il y aurait environ 58 157 emplois en 2032, soit une augmentation de 26,9% entre 2022 et 2032.

> Evolution de la population active occupée

Entre 2013 et 2018 la population active occupée a augmenté de 14 % sur le territoire de la CACL pour atteindre 47 337 actifs occupés en 2018. Si on prend en compte les scénarios du SCoT pour l'évolution de la population active occupée, il y aura environ 57 768 actifs occupés en 2032, soit une augmentation de 22% entre 2018 et 2032.

En 2019, pour 147 943 habitants, il y a 47 100 actifs occupés sur le territoire, soit 31,8 % de la population. La part des actifs en 2032 serait alors de 34,2 % d'après les hypothèses démographiques SCoT.

La part des actifs serait en hausse, ce qui indéniablement créerait de nouveaux motifs de déplacement.

Les derniers flux domicile-travail quotidiens connus (2017) étaient les suivants :

	CAYENNE	MACOURIA	MATOURY	MONTSINERY-TONNEGRANDE	REMIRE-MONTJOLY	ROURA
CAYENNE	14619	229	1537	24	1716	42
MACOURIA	2036	1196	517	28	332	15
MATOURY	3985	172	3784	23	913	71
MONTSINERY-TONNEGRANDE	283	42	73	387	47	26

REMIRE-MONT-JOLY	5 009	152	1 045	2	3334	38
ROURA	349	20	145	0	66	956

Scénario fil de l'eau par rapport à la période 2012-20228

Au total il y a donc 43 513 actifs sur les 47 337 actifs occupés que compte la CACL en 2018 qui se déplacent à l'intérieur de la CACL, soit 90% des actifs.

En prolongeant cette tendance jusqu'en 2032, toute chose étant égale par ailleurs, ce serait alors près de 52 000 actifs qui travailleraient au sein de la CACL.

Sans entrer dans le détail du tableau ci-avant mais en conservant les mêmes valeurs proportionnelles (toute chose étant égale par ailleurs) on obtiendrait le tableau de répartition suivant. Les flux domicile/travail quotidiens seraient alors :

COMMUNE DE RÉSIDENCE	FLUX D/T INTERNE A SA COMMUNE	FLUX D/T VERS LES AUTRES COMMUNES DE LA CACL
CAYENNE	19409	4711
MACOURIA	1588	3887
MATOURY	5023	6855
MONTSINERY-TONNEGRANDE	514	625
REMIRE-MONTJOLY	4426	8690
ROURA	1269	770

L'impact de l'évolution socio-économique sur les déplacements

La croissance du volume de déplacements devrait s'élever à + 33,3% entre 2013 et l'horizon 2032.

Le taux de croissance varie fortement, suivant ainsi les évolutions socio-économiques. Les secteurs de Macouria ou Roura sont concernés par les plus fortes hausses (relatives), tandis que la croissance liée aux habitants de Cayenne reste modérée.

ZONE RESIDENCE (EMD 2010) et ZONE Origine du déplacement (EMD2015)	FLUX TOUS MODES QUOTIDIEN 2013 (Mix entre EMD 2010 et EMD 2015)	FLUX TOUS MODES QUOTIDIEN 2013 (Mix entre EMD 2010 et EMD 2015)	Somme de FLUX 2032 REF	Somme de FLUX 2032 REF	EVOLUTION 2015 / REFERENCE 2032
CAYENNE-Ceinture	104 502	25,3%	115 459	21,0%	10,5%
CAYENNE-Centre	26 912	6,5%	29 734	5,4%	10,5%
CAYENNE-périphérie	65 675	15,9%	72 561	13,2%	10,5%
MACOURIA-Maillard	2 079	0,5%	4 226	0,8%	103,2%
MACOURIA-Soula	4 358	1,1%	8 857	1,6%	103,2%
MACOURIA-Tonate	24 197	5,9%	49 180	8,9%	103,2%
MATOURY-Nord	43 116	10,5%	62 591	11,4%	45,2%
MATOURY-Sud	51 958	12,6%	75 427	13,7%	45,2%
MONTSINERY-T.-Montsinéry	2 939	0,7%	2 262	0,4%	-23,0%
MONTSINERY-T.-Tonnégrande	413	0,1%	318	0,1%	-23,0%
REMIRE-M.-Montjoly	39 090	9,5%	55 270	10,0%	41,4%
REMIRE-M.-Rémire	40 081	9,7%	56 671	10,3%	41,4%
ROURA-Bourg	2 294	0,6%	5 544	1,0%	141,7%
ROURA-Cacao	4 973	1,2%	12 020	2,2%	141,7%
Total général	412 588	100,0%	550 119	100,0%	33,3%

Les croissances de population étant plus fortes hors de l'île de Cayenne, les kilomètres parcourus augmentent plus fortement que le nombre de déplacements (+ 35% contre + 33%), et ce malgré une diminution de la part modale de la voiture.

	2017	2032
Population CACL	138 920	168 800
Volume de déplacements quotidiens (par les habitants de la CACL)	412 600 <i>(Source EMD2010 et enquête résidents 2015)</i>	550 040
Millions de km parcourus tous modes et tous motifs (par an)	646 600	873 600

Les défis qui en ressortent

Des enjeux aux objectifs

■ Des transports collectifs qui ne desservent pas l'ensemble de la CACL

La communauté d'agglomération s'est étendue à 6 communes le 1^{er} janvier 2012, nécessitant de réévaluer l'offre de transports à l'échelle de ce nouveau périmètre. La CACL a lancé des études pour structurer son réseau de bus et en proposant des BHNS. Différents enjeux ont émergé du diagnostic :

- > Le besoin de structurer davantage le réseau avec des lignes fortes ;
- > Le manque d'articulation entre les lignes fortes et les lignes secondaires et périurbaines ;
- > L'absence de modes alternatifs au transport routier (fluvial, téléphérique...);

⇒ Objectif : Créer un réseau structurant d'agglomération à partir du BHNS

■ Des transports collectifs peu performants

L'attractivité du réseau de la CACL s'améliore progressivement, avec un site internet en cours de développement. D'ores-et-déjà, le diagnostic du PDU a permis de faire émerger les enjeux suivants :

- > L'attractivité des temps de parcours, les bus étant aujourd'hui freinés par la congestion routière ;
- > La qualité du suivi d'exploitation à renforcer, en l'absence d'outils systèmes tels que la billettique et la géolocalisation ;
- > L'attractivité de la gamme tarifaire ;
- > L'accessibilité du réseau pour les Personnes à Mobilité Réduite ;
- > L'information voyageur, quel que soit le support ;
- > L'intermodalité avec les autres modes de transport.

L'ensemble de ces enjeux permet de formaliser un second objectif : **amélioration de la performance et de l'attractivité du réseau de transport.**

⇒ Objectif : Améliorer la performance et l'attractivité du réseau de transport

■ Des situations de congestion routières pénalisantes à de nombreux égards

Les congestions routières sur le territoire de la CACL se sont aggravées ces dernières années dans certains secteurs, malgré des aménagements ponctuels (échangeur...). Il est cependant important de rappeler ici qu'un PDU vise en premier lieu « la diminution des émissions liées au trafic automobile », ambition donnée aux PDU dès 1996 par la loi LAURE. Il en ressort ainsi les enjeux suivants :

- > Conjuguer l'amélioration des déplacements des usagers dans les zones particulièrement congestionnées dans une perspective de diminution du trafic automobile ;
- > Porter une attention particulière au réseau national et au maillage du réseau routier structurant ;
- > Renforcer le lien urbanisme/déplacements pour éviter de reproduire le même type de dysfonctionnements à l'avenir.
- > Le taux d'occupation des véhicules, dont l'augmentation peut permettre de transporter plus de personnes avec le même nombre de véhicules.

⇒ Objectif : Adaptation du réseau routier aux enjeux de déplacements, dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution

■ Une gestion du stationnement perfectible dans les centres urbains

Les problématiques de stationnement se concentrent principalement sur le centre-ville de Cayenne et la place des Palmistes : absence de stationnement payant, saturation de l'offre publique dans certains secteurs, stationnement non matérialisé... Le diagnostic a permis de mettre en évidence que l'offre de stationnement est globalement suffisante. Différents enjeux ont émergé du diagnostic :

- > La nécessité de préserver la vitalité économique du centre-ville de Cayenne tout en répondant aux objectifs d'un PDU (diminution du trafic automobile).
- > L'optimisation de l'offre pour permettre de rééquilibrer le partage de l'espace public au profit d'autres modes
- > Proposer une offre de stationnement claire, lisible et attractive en particulier pour les résidents et les visiteurs, en lien avec la stratégie en matière de transports collectifs et de parcs-relais (y compris covoiturage).

⇒ Objectif : Organiser le stationnement dans une optique de dynamisation économique et de report modal

■ Des problématiques de mobilité qui nuisent également au lien social et au développement économique

La question de la mobilité est au cœur des problématiques d'accès à l'emploi, de lien social et de développement économique, en particulier pour les personnes en disposant pas de véhicule personnel ou ceux pour qui l'utilisation de la voiture constitue un coût important. Les ateliers territoriaux et ateliers thématiques ont fait clairement émerger cette problématique majeure, en identifiant plusieurs enjeux :

- > La nécessité de faire évoluer les comportements
- > L'adaptation de l'offre de transport aux besoins des salariés et des entreprises
- > Une desserte ciblée dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville
- > La couverture spatiale du transport public en milieu rural, et son rôle essentiel en matière de lien social et d'égalité d'accès aux emplois et aux commerces.

⇒ Objectif : Adopter une stratégie de mobilité qui fait évoluer les comportements et qui favorise le lien social et l'accès à l'emploi

■ Un impact fort du transport de marchandises sur le cadre de vie

Le transport de marchandises impacte fortement le cadre de vie des habitants de la CACL : flux liés au Port Dégrad des Cannes, traversée des centres urbains... Cependant, ces déplacements permettent également le développement économique du territoire et ne doivent donc pas être négligés. Il ressort du diagnostic les enjeux suivants :

- > Le besoin de clarifier le « réseau Poids Lourds » permettant de minimiser l'impact sur les zones habitats ;
- > L'accessibilité des zones de livraison en milieu urbain pour éviter de saturer la voirie et les trottoirs ;
- > Le dialogue coopératif entre acteurs ;
- > Les fortes émissions polluantes liées au transport de marchandises.

L'ensemble de ces enjeux permet de formaliser un premier objectif en matière d'économie et de rythmes de vie : **diminuer l'impact du transport de marchandises sur le cadre de vie tout en préservant l'activité économique.**

⇒ Objectif : Diminuer l'impact du transport de marchandises sur le cadre de vie, en préservant l'activité économique

■ Des déplacements piétons et cyclables qui restent difficiles sur l'ensemble du territoire

La CACL a élaboré son Plan Vélo en janvier 2022. L'objectif maintenant est que les différents acteurs (communes, CTG, CACL, DGGTM, etc) s'emparent du document pour réaliser les objectifs tant sur les infrastructures que les services. Le diagnostic a révélé une pratique du vélo forte malgré des déplacements difficiles. Les infrastructures et services autour de la marche sont aussi à améliorer sur la CACL. De nombreux acteurs du transport s'accordent sur les enjeux suivants :

- > Constituer un SDMA ambitieux et volontariste, adapté aux pratiques actuelles et favorisant les pratiques futures ;
- > Articuler les projets d'aménagement de voirie avec le futur Sd'AP et les pôles générateurs principaux
- > Prendre en compte les conditions climatiques spécifiques de la Guyane ;
- > Considérer l'ensemble de la chaîne de déplacements (intermodalité, stationnement, vélo en milieu topographique contraint...)

L'ensemble de ces enjeux permet de formaliser un premier objectif en matière de modes actifs et d'accessibilité PMR : **poursuivre la politique d'incitation aux modes actifs.**

⇒ Objectif : Prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, vélos et PMR

Des choix indispensables... pour dégager un projet de mobilité

L'expérience montre que si l'on se contente d'adapter l'offre de déplacements en fonction de la demande individuelle, **la voiture sera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci**. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. Si les transports en commun arrivent à maintenir tant bien que mal leur part de marché, c'est au prix d'une augmentation de l'offre régulière mais pas encore suffisante pour concurrencer la voiture individuelle. La politique du tout pour la voiture a ses limites et ses revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution.

Il faut donc rechercher les conditions d'un **juste équilibre** entre la voiture individuelle, symbole de liberté et de confort, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

Une meilleure articulation des modes, complémentaires, permettra de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité globale du système et répondre à la diversité des besoins.

On conçoit donc que des choix devront être faits sur les conditions d'accessibilité aux pôles de l'agglomération, ce qui posera le problème :

- Du partage de la voirie et de sa gestion entre les modes ou de la priorité à accorder à ceux-ci ;
- De la place à accorder au stationnement sur voirie ;
- De l'organisation de la distribution des marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace ;
- De l'accès à la mobilité pour les ménages éloignés des centralités et/ou dépourvus de moyens de locomotion.

Pour faire ces choix, il faudra se reposer la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités.

Des changements inévitables de contexte



Avant d'expliciter les bases de ce nouveau PDU, il est nécessaire de rappeler que, indépendamment du contexte local, l'environnement général va devoir tenir compte d'un certain nombre de changements de contexte perceptibles mais encore difficilement quantifiables.

Le contexte énergétique

Il est admis que les quantités de pétrole disponibles vont diminuer ce qui va provoquer la rareté du principal carburant des véhicules en circulation (« peakoil ») et l'augmentation inexorable de son coût. La conséquence sera importante surtout pour les populations modestes qui verront leur budget affecté.

Parallèlement la recherche s'est essentiellement tournée vers les véhicules électriques mais la technique n'est pas encore parfaitement maîtrisée et le coût de ces véhicules demeure élevé.

Il importe donc d'anticiper sur ce phénomène en rendant le territoire et sa population moins dépendants de la voiture.

Des changements
inévitables de contexte
(suite)



Le contexte environnemental

On assiste depuis plusieurs années à l'émergence d'aspirations écologiques de la part de la population (retour la nature, le « bio », ...), renforcées par une prise de conscience mondiale des effets néfastes de l'accroissement des comportements humains et notamment des déplacements automobiles sur l'environnement et la santé (Kyoto, Copenhague, Grenelle, GIEC¹, ..). La réglementation en la matière se durcira inévitablement (sur le modèle du facteur 4), et imposera de nouvelles contraintes à l'autosolisme.

Le contexte financier

L'état des ressources financières des collectivités les conduit plus que jamais à déterminer des priorités d'actions afin d'optimiser les investissements à consentir.

Tous ces éléments nous montrent qu'il est important d'agir pour anticiper sur les phénomènes et ne pas les subir.

Il apparaît dans tous les cas que la réduction de l'utilisation de la voiture permettra à la fois de réduire la congestion liée à l'augmentation prévisible du trafic routier mais aussi de préparer la population à se déplacer autrement en mettant en place les conditions d'une véritable alternative modale.

Il appartient à la collectivité compte-tenu des besoins, de sa volonté politique (ambition), de ses moyens techniques et financiers de choisir ses objectifs c'est-à-dire le scénario de mobilité et donc le scénario d'actions à mener.

Des objectifs quantitatifs
pour concrétiser
l'ambition politique

Les objectifs de parts modales et de distances parcourus sont avant tout déclinés pour donner le sens et l'ambition pour la nouvelle politique de mobilité. Très peu de collectivités ont atteints les objectifs des premières versions de PDU, notamment suite à la difficulté de travailler sur l'ensemble des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Pour l'agglomération de la CACL, il est avant tout nécessaire d'infléchir les tendances actuelles avant d'atteindre les seuils recherchés.

Le nombre de déplacements lié à la CACL va également fortement augmenter à l'horizon 2032 (+ 35%).

Les hypothèses de parts modales sont ambitieuses, sans être démesurées pour l'horizon 2032 :

- > 8% pour les cycles (4% en 2013) ;
- > 28% pour la marche à pied (24% en 2013)
- > 10% sur les transports collectifs (7% en 2013)
- > 34% pour la voiture « conducteur » (43% en 2013)

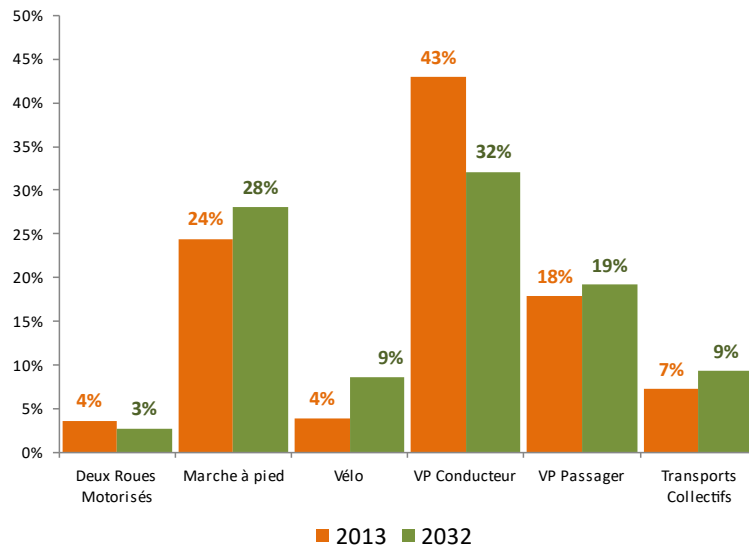
¹ Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Évolution du Climat

Des objectifs quantitatifs pour concrétiser l'ambition politique (suite)

Malgré tout, cela représente une forte croissance en volume (+72 % de flux pour les transports collectifs) qui ne peut être concrétisée qu'avec la réalisation de l'ensemble des projets prévus au PDU (BHNS, création de lignes dans les communes...).

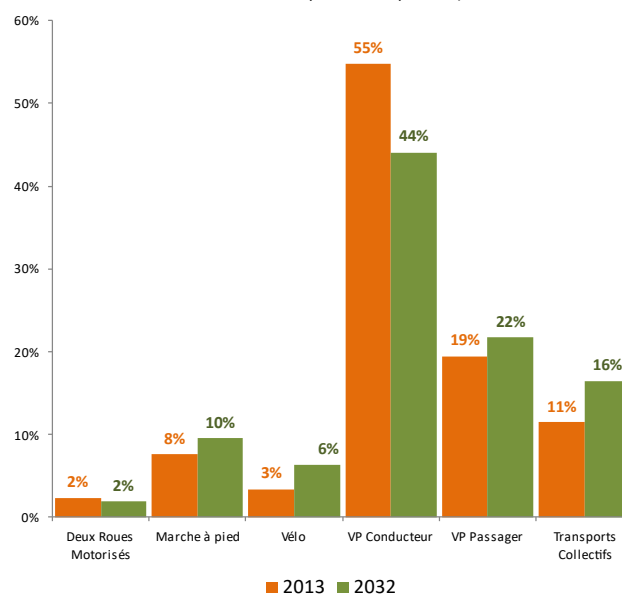
L'évolution des parts modales s'appuie également sur une forte croissance de la marche, du vélo, et du covoiturage, volonté forte de ce PDU.

Evaluation du projet PDU sur la part modale (sur le nombre de déplacements quotidiens)



La part des modes motorisés sur le volume de kilomètres parcourus restera plus élevée car ils permettent des déplacements plus longs par nature.

Evaluation du projet PDU sur la part modale (sur le nombre de kilomètres parcourus par an)



Des objectifs quantitatifs pour concrétiser l'ambition politique (suite)

L'évolution de ces parts modales a fait l'objet d'un travail spatialisé, et adapté en fonction de l'évolution socio-démographique par zone d'habitat.

L'impact de l'évolution des déplacements sur les gaz à effet de serre fait l'objet d'une analyse dédiée dans le rapport d'évaluation environnementale.

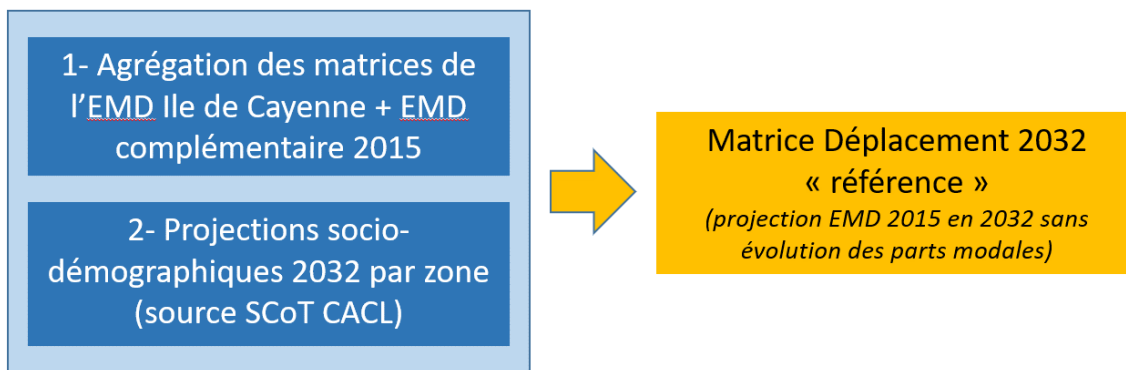
PART MODALE PAR ZONE DE RESIDENCE, EN VEHICULES.KILOMETRES - 2013							
ZONE DE RESIDENCE	2 roues motorisés	Marche	Cycles	Voiture conducteur	Voiture passager	Transports en commun	TOTAL
CAYENNE-Ceinture	4%	11%	2%	58%	18%	8%	100%
CAYENNE-Centre	4%	16%	0%	41%	30%	9%	100%
CAYENNE-périphérie	2%	6%	22%	43%	15%	12%	100%
MACOURIA-Maillard	0%	10%	0%	69%	10%	9%	100%
MACOURIA-Soula	2%	1%	0%	80%	7%	10%	100%
MACOURIA-Tonate	0%	6%	0%	49%	20%	22%	100%
MATOURY-Nord	4%	7%	1%	44%	33%	11%	100%
MATOURY-Sud	2%	12%	1%	53%	20%	13%	100%
MONTSINERY-T.-Montsinéry	5%	1%	0%	56%	6%	31%	100%
MONTSINERY-T.-Tonnégrande	0%	0%	0%	92%	7%	0%	100%
REMIRE-M.-Montjoly	1%	4%	2%	76%	14%	3%	100%
REMIRE-M.-Rémire	3%	3%	1%	58%	20%	6%	100%
ROURA-Bourg	2%	6%	0%	60%	13%	18%	100%
ROURA-Cacao	0%	7%	0%	59%	5%	28%	100%
Total général	2%	8%	3%	55%	19%	11%	100%

PART MODALE PAR ZONE DE RESIDENCE, EN VEHICULES.KILOMETRES - 2032							
ZONE DE RESIDENCE	2 roues motorisés	Marche	Cycles	Voiture conducteur	Voiture passager	Transports en commun	TOTAL
CAYENNE-Ceinture	3%	15%	4%	45%	22%	11%	100%
CAYENNE-Centre	4%	16%	2%	29%	36%	13%	100%
CAYENNE-périphérie	2%	6%	39%	27%	14%	12%	100%
MACOURIA-Maillard	0%	11%	0%	64%	12%	13%	100%
MACOURIA-Soula	2%	2%	0%	74%	7%	15%	100%
MACOURIA-Tonate	0%	9%	1%	38%	22%	29%	100%
MATOURY-Nord	3%	9%	2%	34%	38%	14%	100%
MATOURY-Sud	1%	14%	2%	42%	21%	18%	100%
MONTSINERY-T.-Montsinéry	4%	1%	0%	50%	7%	37%	100%
MONTSINERY-T.-Tonnégrande	0%	1%	0%	88%	11%	0%	100%
REMIRE-M.-Montjoly	1%	6%	6%	63%	17%	8%	100%
REMIRE-M.-Rémire	4%	4%	3%	51%	27%	10%	100%
ROURA-Bourg	2%	8%	1%	52%	14%	23%	100%
ROURA-Cacao	1%	7%	1%	50%	5%	36%	100%
Total général	2%	10%	6%	44%	22%	16%	100%

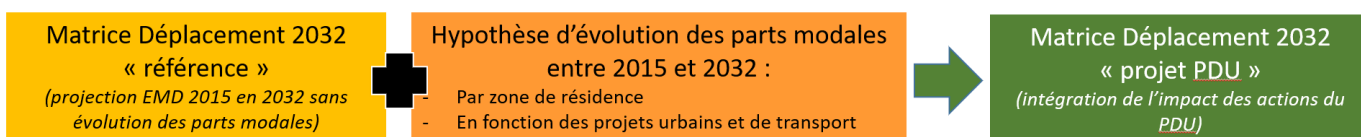
Méthodologie pour l'estimation du report modal

Les estimations de report modal résultent d'une construction en plusieurs étapes :

1. Reconstitution d'une matrice OD agrégée de l'EMD Ile de Cayenne et de l'EMD complémentaire de 2015, sur la base du fichier « Déplacement ».
2. Projections démographiques à l'horizon 2032 par grande zone, sur la base des estimations du SCoT
3. Création d'une matrice OD « Référence » à l'horizon 2032, prenant en compte les évolutions démographiques mais sans projet PDU



4. Estimation d'évolution de la part modale par secteur de résidence de l'EMD, en fonction du projet SCoT et des projets du PDU (BHNS, amélioration de la desserte TC...)
5. Application du taux d'évolution de la part modale pour chaque déplacement, en fonction du secteur de résidence pour créer une matrice 2032 « Projet PDU »
6. Elaboration de tableaux d'analyse des évolutions 2015-2032 en fonction du secteur de résidence.



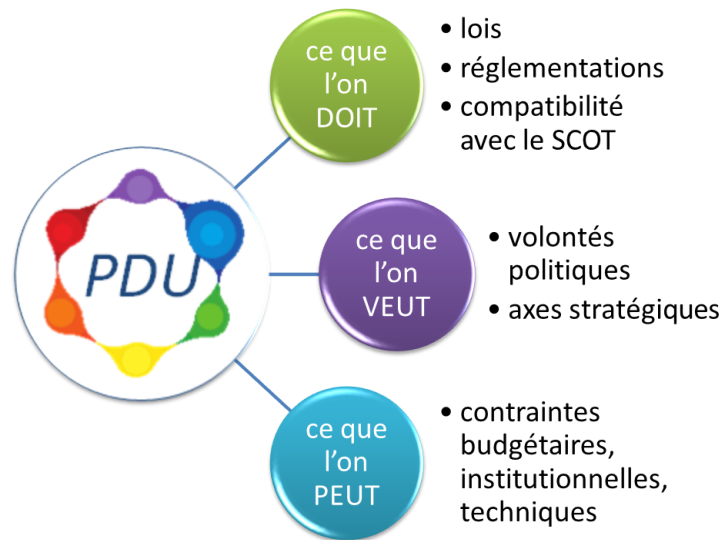
La mise en œuvre d'une stratégie de mobilité

L'élaboration de la stratégie

Détermination des objectifs

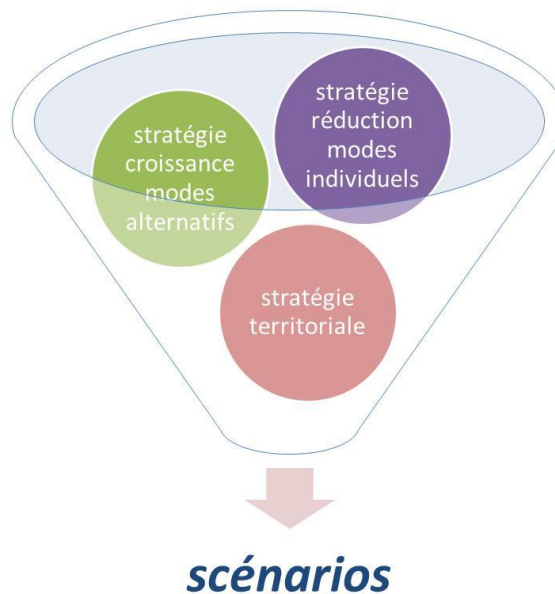
Une politique publique doit répondre à trois exigences parfois contradictoires :

- > Ce que l'on DOIT
- > Ce que l'on VEUT
- > Ce que l'on PEUT



Processus de construction des scénarios

L'élaboration des scénarios doit considérer les exigences présentées ci-dessus, ainsi que plusieurs stratégies de politiques publiques.



La définition et l'évaluation de 3 visions

Au regard des enjeux identifiés en diagnostic, trois grandes visions (ou scénarios) de l'avenir de la mobilité sur le territoire ont été envisagées.

Vision n°1

Vision 1 « Nouvelles pratiques de mobilité et valorisation d'usages de la voiture moins polluants »

– Les postulats :

- Adhésion difficile pour le transport collectif : « c'est le moyen de transport des populations captives et notamment des scolaires »
- Les progrès technologiques permettent des voitures de moins en moins polluantes
- L'électromobilité va connaître une croissance forte
- La desserte en transports collectifs des zones rurales et périurbaines est économiquement peu soutenable : c'est le terrain idéal pour l'exercice des solidarités autour de la voiture (covoiturage, autostop organisé ...)
- En milieu urbain plus dense, le vélo et le VAE sont des modes qui répondent mieux à une partie des déplacements quotidiens,

–Les objectifs :

- Favoriser le report modal voiture vers le vélo dans les villes
- Encourager les pratiques de covoiturage et d'autopartage
- Accompagner le développement d'un usage moins polluant de la voiture individuel (électromobilité)
- Optimiser/rationaliser le transport collectif et envisager de nouvelles solutions : navette fluviale...

Vision n°2

Vision 2 « Développement fort des réseaux de transports collectifs sur l'ensemble de la CACL avec un pôle majeur sur l'île de Cayenne »

– Les postulats :

- Le développement urbain continue de s'appuyer principalement sur la ville de Cayenne (emplois, commerces...), principale zone de destination des habitants de la CACL
- Des offres de transports collectifs performantes et ciblées peuvent déclencher l'utilisation de ce mode et le rendre attractif pour les habitants qui utilisent la voiture
- De nombreux ménages n'ont pas de moyen de locomotion personnel, et pour ceux qui en ont le budget d'utilisation est élevé
- Les progrès technologiques des véhicules ne permettent pas seuls d'atteindre les objectifs ambitieux du facteur 4 (*réduction d'ici 2050 des GES*)
- Seule une augmentation conséquente de l'offre de transport permettra un report modal efficace

–Les objectifs :

- Développer fortement le transport collectif sur l'île de Cayenne par le biais du BHNS et de lignes complémentaires performantes (voies bus, augmentation de fréquence...)
- Des lignes radiales performantes entre l'île de Cayenne et les communes périurbaines
- Proposer une tarification très attractive et des systèmes d'information performants
- Continuer à favoriser le report modal voiture/vélo en centre-ville et les pratiques de covoiturage et d'autopartage suburbaines et améliorer la sécurité des déplacements à pied et en vélo

Vision n°3

Vision 3
« Equilibre entre développement ciblé de plusieurs pôles TC, et nouvelles pratiques de mobilité »

Les postulats :

- Le développement territoriale s'appuie davantage sur une logique polycentrique par bassin de mobilité
- Les transports collectifs peuvent être améliorés mais ne peuvent pas répondre à tous les besoins et à toute la demande de déplacement
- Le territoire de la CACL n'est pas uniforme, la réponse ne peut être la même partout
- L'amélioration de la mobilité doit combiner intelligemment l'ensemble des modes

Les objectifs :

- Le développement de plusieurs pôles pour le réseau de transports, en articulation avec un aménagement territorial polycentrique
- Dans les zones périurbaines peu denses, privilégier le covoiturage et l'électromobilité avec une offre TC minimale (sur les bourgs et en rabattement sur les entrées de Cayenne)
- Continuer à favoriser le report modal voiture/vélo en centre-ville, et améliorer la sécurité des déplacements à pied et en vélo

L'identification de pistes d'actions par scénario

Pour chacun des scénarios, ont été identifiées des pistes d'actions par thématiques permettant aux techniciens et aux élus de visualiser concrètement l'orientation de chacun d'entre eux (cf exemple-ci-dessous pour le thème « CIRCULATION AUTOMOBILE »).

	Scénario 1 "Nouvelles pratiques de mobilité et valorisation d'usages de la voiture moins polluants"				Scénario 2 "Développement fort des réseaux de transports collectifs sur l'ensemble de la CACL"				Scénario 3 "Equilibre entre Développement ciblé des TC et nouvelles pratiques de mobilité"			
	Inv't H.T. (M€)	Fct (M€/an)	Moa	Inv't H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Fct (M€/an)	Moa	Inv't H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Fct (M€/an)	Moa	Inv't H.T. CACL
Mise en place d'une réglementation du stationnement					✓				✓			
Faciliter le stationnement des résidents	✓				✓				✓			
Faciliter le stationnement de courte durée à proximité des commerces					✓				✓			
Modification du PLU (article 12)	✓				✓				✓			
Zone bleue dans les centre-bourgs												
Parcs-relais liés au BHNS	✓				✓				✓			
Parcs-relais complémentaires					✓							

L'évaluation des 3 scénarios Ces 3 scénarios ont fait l'objet d'une estimation financière et d'une analyse multicritère au regard des orientations de la Loi.

Estimation des coûts par scénario

	Scénario 1 "Nouvelles pratiques de mobilité et valorisation d'usages de la voiture moins polluants"				Scénario 2 "Développement fort des réseaux de transports collectifs sur l'ensemble de la CACL"				Scénario 3 "Equilibre entre Développement ciblé des TC et nouvelles pratiques de mobilité"			
	Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Réseau routier	467,62	86,02	46,85	8,66	409,92	28,32	41,08	2,89	408,42	26,82	40,93	2,74
Stationnement	1,22	0,65	0,13	0,05	1,86	1,08	0,21	0,09	1,53	0,75	0,19	0,06
Transports collectifs	158,29	111,82	24,77	20,72	285,49	201,49	29,47	24,50	159,49	92,09	26,17	22,25
Livraisons et marchandises	0,32	0,12	0,03	0,01	0,32	0,12	0,03	0,01	0,32	0,12	0,03	0,01
Deux roues et PMR	37,60	31,60	0,06	0,06	17,10	11,10	0,06	0,06	81,60	75,60	0,08	0,08
Nouvelles mobilités	3,51	1,28	0,49	0,33	1,02	0,82	0,07	0,01	2,95	0,68	0,37	0,21
Actions transversales	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04
Total	668,58	231,5	72,34	29,8	715,74	243,0	70,93	27,6	654,34	196,1	67,79	25,4

Analyse multicritère

	Scénario 1 "Nouvelles pratiques de mobilité et valorisation d'usages de la voiture moins polluants"	Scénario 2 "Développement fort des réseaux de transports collectifs sur l'ensemble de la CACL"	Scénario 3 "Equilibre entre Développement ciblé des TC et nouvelles pratiques de mobilité"
1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part	++	+++	++
2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	+	+++	++
3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport	++	++	++
4° La diminution du trafic automobile	+	+++	++
5° Le développement des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants	++	++	+++
6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation	+	+++	++
7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement	++	++	++
8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération dans une perspective multimodale	+++	+++	+++
9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques	++	++	++
10° L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées	+	++	++
11° Favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables	+++	+	++
Les coûts	++	++	++

Une stratégie qui s'inscrit clairement dans les objectifs de la Loi et des documents de planification territoriaux

Le scénario retenu

Le dynamisme socio-économique du territoire de la CACL (+14% d'habitants en 2032 par rapport à 2019), la congestion routière grandissant d'année en année, l'absence actuelle d'aménagements en faveur des transports en commun et des modes actifs, ainsi que le millefeuille de compétences militent pour des solutions portant sur l'amélioration de l'ensemble des modes de transports dans une approche multimodale et intermodale.

Partant de ce constat et au regard des enjeux identifiés en diagnostic et des ateliers de concertation, les élus de la CACL ont souhaité prendre en compte l'ensemble des mesures potentielles susceptibles d'améliorer les conditions de déplacements des habitants et de les prioriser dans le temps, dans le respect des objectifs majeurs :

- > L'amélioration des déplacements à l'intérieur de chaque commune de la CACL,
- > L'amélioration des déplacements entre les communes de la CACL,
- > Le développement des nouvelles zones à urbaniser.

Ainsi, la résorption de la congestion routière passe à court terme par une augmentation de capacité du réseau routier structurant national, et les conditions de circulation des transports collectifs qui l'empruntent. Le rôle de ce réseau est essentiel, non seulement pour la CACL mais pour la Guyane tout entière et son développement socio-économique. La pratique de l'intermodalité nécessite d'avoir aux portes de Cayenne des parcs relais bien desservis, y compris pour le mode routier. La création d'un réseau secondaire maillant le territoire permettra ensuite de mieux irriguer le territoire et favoriser son développement.

La rationalisation de l'usage de la voiture passe par une politique volontariste en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière. Il convient de mettre en œuvre cette politique le plus rapidement possible pour répondre à la demande actuelle et future, afin de prendre en compte les besoins des nouveaux habitants ou dans les sections où les enjeux sont moins prégnants. Cette rationalisation de l'usage de la voiture solo passe par des actions ayant pour objectif une diminution de la part modale de la voiture au profit des modes actifs et des transports en commun :

- > Le développement du réseau de BHNS, des navettes fluviales est l'outil de référence pour favoriser le report modal vers les transports en commun et les aménagements à prévoir doivent s'intégrer dans les politiques d'aménagement du réseau routier. Ces mesures nécessitent également une restructuration de l'offre de transport en commun et doivent se développer sur l'ensemble du territoire en fonction des contraintes budgétaires.
- > La réglementation du stationnement dans le centre de Cayenne doit favoriser la rotation des véhicules dans les zones à enjeux (commerces notamment). Cette mesure doit être concomitante avec le développement des transports en commun et des parcs relais associés, à développer dans le temps en regard de la montée en puissance de l'offre en transports en commun.
- > Les modes actifs déjà très présents sur le territoire doivent être favorisés, en particulier pour les trajets courts, en offrant une véritable logique d'un réseau confortable et sécurisé, d'un partage de la voirie favorisant leur usage. La mise en œuvre prévue dans la loi du Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'Ap) doit permettre à tous de se déplacer quel que soit son handicap.

Pour le transport de marchandises, l'urgence est de mieux organiser les pratiques actuelles en les rationalisant. A terme, il conviendra de s'assurer de la faisabilité d'une refonte plus importante des pratiques avec notamment l'étude de faisabilité d'une plateforme logistique.

Le scénario retenu a pour ambition de répondre aux défis du changement climatique, et de diminuer les pollutions dues au transport passe par l'utilisation d'énergies « propres ». Toutefois, la disponibilité énergétique actuelle de la Guyane (des foyers ne sont actuellement pas desservies en électricité) ne permet malheureusement pas un développement important de la mobilité électrique rapidement. À court terme toutefois, des bornes de recharge électriques seront mises en place au niveau des P+R.

En dernier lieu, le PDM ne se limite pas aux actions d'aménagement. Il doit permettre de développer une culture des enjeux transports non seulement aux communes aux collectivités territoriales mais également aux entreprises du secteur privé. Des outils permettant les échanges et le partage des connaissances, des données de transport, la sensibilisation liée aux enjeux du secteur des transports est à mettre en œuvre à court terme, que ce soit entre les partenaires institutionnels ou le secteur privé.

Ainsi, le scénario retenu traduit la volonté des élus et des habitants de la CACL d'une montée en puissance, tout en tenant compte des contraintes budgétaires ou techniques, d'une politique) commune à tous les intervenants du domaine du transport) de mobilité vertueuse et profitable à tous, sans distinction de revenus, de localisation ou de handicap.

Un PDM qui répond aux objectifs fixés par la Loi

Comme le précise l'Article L1214-2 du code des Transports, le Plan de Mobilité vise à répondre à 11 orientations.

Celles-ci furent **la base** de la réflexion qui a accompagné l'élaboration de la révision du PDM de la CACL. Avant même de décliner les différents axes et fiches actions, il semble important de s'assurer que l'ensemble des orientations de la Loi a été bien incorporé dans ce document.

Orientation 1 : l'équilibre durable

Le PDM vise à assurer **l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;**

Cet équilibre durable se concrétise au travers de nombreuses fiches actions, mais en particulier celles qui insistent particulièrement sur la nécessité de diminuer la durée des déplacements, et le besoin des déplacements (7.3 « Visioconférence et télétravail »).

Orientation 2 : le renforcement de la cohésion sociale

Le PDM vise à assurer **le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;**

Les fiches actions qui concernent la restructuration du réseau de transport (3.2) la priorisation d'itinéraires piétons/PMR (5.2) abordent concrètement cette orientation.

Orientation 3 : amélioration de la sécurité

Le PDM vise à assurer **l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste**

Les fiches actions 1.2 et 1.3 (réseau routier) 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 (modes actifs et personnes à mobilité réduite) abordent concrètement cette orientation.

- Orientation 4 : la diminution du trafic** Le PDM vise à assurer **la diminution du trafic automobile** ;
Ce vaste sujet est omniprésent dans l'ensemble des fiches actions. En effet, les actions sur l'amélioration du transport collectif, sur la cohérence territoriale ou sur la gestion intégrée du stationnement ont pour objectif de minorer l'usage de la voiture
- Orientation 5 : développement des TC** Le PDM vise à assurer **le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied** ;
Cette cinquième orientation correspond à l'ensemble des fiches actions de l'axe 3 « Transports collectifs » et de l'axe 5 sur le développement des modes actifs. C'est une des lignes directrices fortes de ce PDM.
- Orientation 6 : amélioration de l'usage du réseau principal** Le PDM vise à assurer **l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération**, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
Cette thématique est reprise dans l'axe 1 et 3, notamment via les fiches actions 1.2 « Achèvement du réseau routier national » et 1.3 « Amélioration du maillage routier » qui traitent de la hiérarchisation et de l'aménagement du réseau de voirie principal.
- Orientation 7** Le PDM vise à assurer **l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;
Les fiches actions 2.1 à 2.5 (stationnement réglementé en centre-ville de Cayenne et dans les bourgs, parcs-relais) abordent concrètement cette orientation et placent le stationnement comme outil central de régulation du trafic dans l'agglomération.
- Orientation 8** Le PDM vise à assurer **l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales**, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
Le volet « marchandises » est abordé dans l'ensemble de l'axe 4 « Transports de marchandises et logistique urbaine », il vise à diminuer les nuisances liées au transport poids lourds. Les projets de maillage routier (1.3) vont également dans ce sens.

Orientation 9 Le PDM vise à assurer **l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

La fiche action 7.1 doit faciliter les différents plans de mobilité, et la fiche 6.1 pour le co-voiturage déclinent cette neuvième orientation.

Orientation 10 Le PDM vise à assurer **l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

La tarification et la billettique sont 2 des piliers d'une intermodalité réussie. L'action 3.4.1 traitera spécifiquement de l'attractivité de la gamme tarifaire. L'action 7.4 « Création d'une structure d'échanges entre partenaire » permettra de faciliter la mise en œuvre d'une stratégie coordonnée.

Orientation 11 Le PDM vise à assurer « la réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »

La fiche action 6.2 décrit la stratégie d'implantation des bornes de recharges pour les véhicules électriques.

Un PDM compatible avec le SCoT

Le PDM se doit d'être compatible avec les prescriptions émises par le SCoT de la CACL approuvé en 2012.

Pour certaines actions, le PDM devra s'accompagner de mesures d'accompagnement que nous précisons ci-dessous. De façon globale, le PDM est cohérent avec les grands objectifs du SCoT sur la multipolarité du territoire : pôle Capitale, pôle Capitale en devenir, pôles d'équilibres, pôles stratégiques et pôles ressources.

Les orientations présentées ci-dessous sont celles présentées en janvier 2018 dans la version 6 du DOO du SCoT.

Transports en commun

Les principales prescriptions en lien avec les transports en commun sont les suivantes :

- > **Le développement urbain, par extension ou renouvellement, se fait prioritairement dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs.**
- *Le PDM soutient fortement cette recommandation, même s'il ne peut être qu'en accompagnement sur cette question avec les actions suivantes : « Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacement » (ouverture à l'urbanisation en fonction de l'accessibilité multimodale) et « Adapter le transport scolaire à la croissance démographique », en priorité 1.*

- > **L'un des objectifs est d'améliorer la qualité des dessertes en bus, afin de permettre une meilleure complémentarité des différents modes de transports et ainsi favoriser l'intermodalité. De même il devra être recherché l'optimisation du réseau de bus actuel, en lien avec les pôles locaux d'emplois, d'équipements et de services. Deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) seront à créer dans un premier temps à Cayenne.**
- *Le PDM de la CACL concrétise ces recommandations par de nombreuses actions précises en priorité 1 :*
 - 2 lignes de BHNS,
 - Navette interne au centre-ville,
 - Renforcement des fréquences et du maillage des lignes,
 - Création de nouvelles lignes au sein du pôle Capitale,
 - Création de nouvelles lignes entre pôles stratégiques/d'équilibre et le pôle Capitale
 - Création de transport à la demande en secteur diffus
 - Maillage de pôles d'échanges dont le réaménagement de la gare routière de Cayenne.

Le maillage routier Les projets d'amélioration des infrastructures routières inscrits dans le SCoT sont les suivants :

> **Améliorer les liaisons Est/Ouest du territoire**

→ *Le PDM de la CACL intègre notamment la réalisation de l'Axe 1 « La Chaumière (RN1) / Ctre de Compostage (La Matourienne) en priorité 2. Certains tronçons seront requalifiés, d'autres seront créés.*

> **Adapter l'amélioration de la liaison Est/Ouest du territoire au développement des pôles stratégiques** (Projet de réaménagement de la RN1 à Macouria visant à doubler la voie et garantir la qualité des déplacements ainsi que le doublement du pont du Larivot)

> **Renforcer les liaisons Balata-PROGT sur la RN2 avec l'aménagement en 2x2 voies et l'aménagement de 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adaptés aux modes doux**

> **Renforcer les liaisons internes au pôle « capitale » en aménageant le giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne (intersection de la RN1 et de la RD23) qui constitue le principal point d'accès de Cayenne. L'opération permet d'assurer la continuité de la RN1 sans passer par le giratoire, par la création de deux bretelles dénivelées**

→ *Le PDM de la CACL intègre l'ensemble de ces orientations en priorité 1 dans le cadre de l'action « Achever le réseau routier national ».*

> **Améliorer le maillage routier interurbain dont la « route du centre » à Matoury**

→ *Le PDM de la CACL intègre cette action dans le PDM, en priorité 3.*

> **Créer une voie de contournement du centre-bourg de Matoury devant permettre l'accès à la déviation de la RN2 et l'accès à la rocade.**

> **Limiter les nuisances liées au trafic (problèmes d'encombrements et de sécurité), notamment au moyen d'un contournement, du Port de Dégrad-des-Cannes par la Matourienne, évitant ainsi la traversée (notamment de véhicules lourds) dans le centre de Rémire-Montjoly.**

→ *Compte tenu du nombre d'actions concernant le réseau routier et du montant des investissements importants mobilisés, le PDM n'a pas retenu ces actions.*

Transports fluviaux maritimes

> **Face à la saturation croissante du réseau routier le SCoT renforce l'idée du développement de navettes fluviales sur le territoire en envisageant à minima trois liaisons :**

- Liaison 1 : Montsinéry-Tonnegrande / Cayenne en passant par Macouria soit : Bourg de Montsinéry-Tonnegrande – Pointe Liberté – Port de Cayenne.
- Liaison 2 : Roura / Rémire-Montjoly desservant Matoupan, Stoupan, La Levée et le Port de Dégrad-des-Cannes.

→ *Le PDM de la CACL prévoit d'approfondir les études de mise en œuvre de navettes fluviales sur ces 2 itinéraires, en priorité 1. Selon les résultats de l'étude, les navettes seront progressivement mises en service.*

- Covoiturage et mobilité électrique** > Le DOO du SCoT prescrit une implantation des bornes de recharge pour véhicules électriques aux endroits les plus stratégiques (...). L'ensemble des communes identifiées comme « pôles » dispose de caractéristiques permettant d'y privilégier les implantations de ce type de service.
- *Le PDM de la CACL prévoit la mise en œuvre de bornes de recharges électriques aux P+R du BHNS en priorité 1. En priorité 2 sont prévues 10 bornes de recharges (1 dans chaque bourg, 2 sur les parc-relais BHNS, et 3 dans le centre-ville de Cayenne). Enfin, il est prévu l'implantation de 30 bornes supplémentaires en priorité 3 : 16 sur les aires de covoiturage, 14 à répartir sur l'île de Cayenne.*
-
- Valoriser les modes doux** > Le DOO du SCoT recommande de veiller à ce que les aménagements prévus au niveau des communes (amélioration de l'urbanisation existante et nouveaux quartiers) et des aménagements routiers prennent bien en compte les possibilités de desserte via des liaisons douces, pour favoriser l'utilisation des deux roues (notamment les cycles).
- *Le PDM de la CACL prévoit plusieurs actions en parfaite cohérence avec cette recommandation :*
- Itinéraire modes actifs lors du réaménagement des axes routiers prévus au PDM
 - Normes sur le stationnement vélo
 - Création d'une charte sur le partage de l'espace public
 - Ouverture de l'urbanisation conditionnée aux éléments techniques apportés (étude d'accessibilité) pour garantir la bonne accessibilité du site après installation des habitants / entreprises / commerces / élèves.

Les objectifs du SRCAE et le futur PCET

La stratégie du PDM de la CACL propose **un grand nombre d'actions correspondant aux actions suggérées dans le SRCAE** : itinéraires cyclables, actions de communication sur les modes actifs, renforcement de l'offre de transport, amélioration de l'attractivité de la gamme tarifaire, apaisement des centre-bourgs, développement de l'électromobilité en lien avec la politique énergétique etc.

Les orientations du SRCAE en matière de mobilité

OBJECTIFS DE L'ORIENTATION DE-1 (SOURCE SRCAE)

D'ici à 2014 :

- > Poursuivre le développement et la structuration du réseau TC urbain et interurbain,
- > Poursuivre la création des aménagements urbains nécessaires pour la sécurité et le confort des usagers de TC,
- > Sensibiliser la population à l'utilisation des transports alternatifs et collectifs,
- > Augmenter la performance du transport scolaire (renforcer l'offre et augmenter la sécurité),
- > Initier des plans de Déplacement Urbain (PDU) à l'échelle des communes ou des EPCI,
- > Initier des plans de déplacement vers l'école à l'échelle des communes.

À l'horizon 2020 :

- > 50% des zones urbaines ont accès à un réseau de TC de qualité : il s'agit en priorité de relier les quartiers au centre-ville et de desservir les principales zones d'activité (administrations, commerces, zones d'emplois...),
- > 50% des communes ou EPCI ont réalisé un PDU,
- > 50% des communes ont réalisé un Plan de Déplacement des Ecoles.

À l'horizon 2050 :

- > 100% de la population du littoral à accès à un mode de transport collectif ou alternatif,
- > 100% des communes ou EPCI ont réalisé un Plan de Déplacement Urbain,
- > 100% des communes ont réalisé un Plan de Déplacement des Ecoles,
- > S'appuyer sur le PGDT dans la définition et pour l'atteinte des objectifs.

OBJECTIFS DE L'ORIENTATION DE-2 (SOURCE SRCAE)

D'ici à fin 2012

- > Une collectivité et une administration ont réalisé un PDA,
- > Construire une relation avec les acteurs du Haut-Débit pour favoriser la mise en oeuvre de visioconférences.

D'ici à fin 2012

- > Développement du réseau Internet haut débit à l'ensemble des communes.

À l'horizon 2020 :

- > 100% des collectivités, de plus de 20 salariés et accessibles par la route, ont réalisé un PDA,
- > 50% d'entreprises de plus de 50 salariés ont réalisé un PDE.

À l'horizon 2050 :

- > 100% des entreprises de plus de 50 salariés ont réalisé un PDE.

Un PDM qui s'appuie sur 7 axes stratégiques

Dans un souci de lisibilité, les différentes fiches actions sont regroupées en sept objectifs :

Axe 1 : Améliorer le maillage du réseau viaire permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans une optique de développement économique et de réduction des émissions polluantes

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Axe 3 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

Axe 4 : Diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises en préservant le développement économique.

Axe 5 : Permettre le développement des modes actifs

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

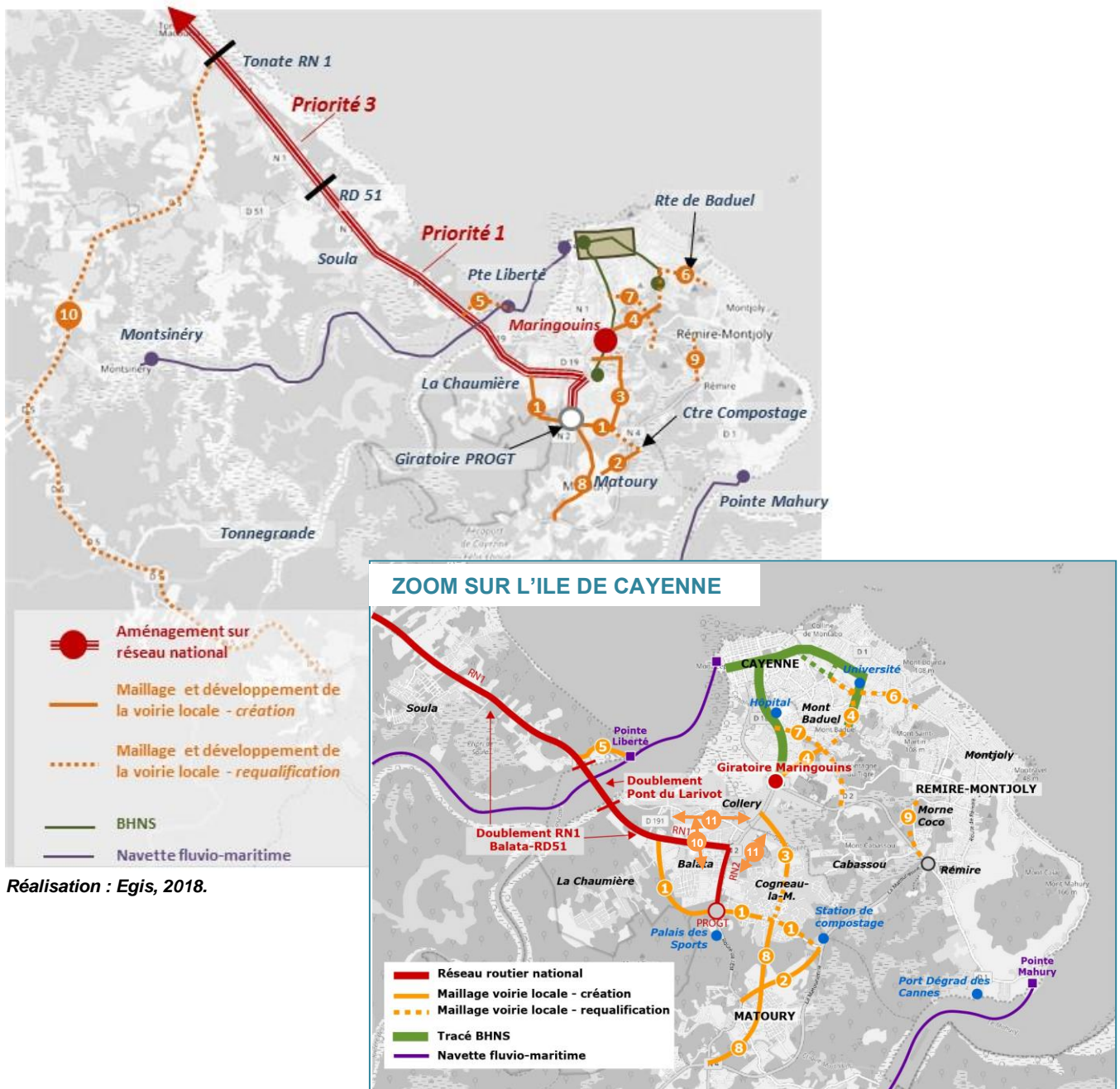
Les fiches actions

Axe 1 : Adapter le réseau routier dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution

1.1 : Achever le réseau routier national

1.2 : Améliorer le maillage routier

1.3 : Actualiser les données sur les déplacements des habitants de la CACL



1.1 : Achever le réseau routier national

Fiches action n°1.1.1 à 1.1.13 : RN2 Balata-PROGT / aménagement de la RN1 Balata – Tonate / Réaménagement Giratoire des Maringouins / RN1 Doublement Pont du Larivot/ aménagements de la RN1 entre Balata et Giratoire des Maringouins

Constat – Dysfonctionnements	<p>Plusieurs axes nationaux de la CACL sont pénalisés par un trafic routier important et en forte augmentation, avec des caractéristiques totalement inadéquates pour répondre à cette demande (2x1 voies, carrefours à niveaux) ... et qui pénalisent lourdement tous les types de déplacements dans l'agglomération (locaux, échanges, en bus...), en particulier dans les secteurs suivants</p> <ul style="list-style-type: none">> RN 1 entre Balata et Tonate> RN 2 entre Balata et PROGT> Pont du Larivot> Giratoire des Maringouins> RN 1 entre Balata et Maringouins
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">> Fluidifier la circulation pour limiter les émissions polluantes liées à la congestion, sans pour autant créer un appel d'air pour le trafic routier,> Sécuriser les déplacements sur le réseau routier national dans l'agglomération de Cayenne,> Intégrer les modes actifs dans les aménagements,> Diminuer les nuisances liées au trafic routier dans les secteurs de Balata, Soula, Tonate,> Améliorer la liaison entre pôles économiques (Kourou, Balata, Cayenne-centre...), y compris en transports collectifs.
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>2025-2030 (priorité 1)</p> <ul style="list-style-type: none">> RN2 - réaménagement multimodal de la RN 2 sur la section Balata-PROGT (boulevard urbain),> RN1 - réaménagement du Giratoire des Maringouins (avec pistes cyclables et piétonnes),> RN1 - doublement du pont du Larivot (avec voie verte),> RN1 - boulevard urbain au niveau de Soula-Sablance. <p>2030-2035 (priorité 2)</p> <ul style="list-style-type: none">> RN1 - aménagement du point d'échanges de la chaumière,> RN1 - création de contre-allées (incluant les modes doux) et la suppression des accès riverains entre le pont du Larivot et la Soula,> RN1 - réalisation d'un passage inférieur sécurisé (modes doux et éventuellement en transports en commun et voitures) entre le quartier Balata et le quartier du Larivot,> RN1 - aménagement entre Balata et le giratoire Maringouins incluant crique fouillée> RN2 - création de contre-allées (incluant les modes doux) et suppression des accès riverains entre Califourchon et Stoupan

Au-delà de 2035 (priorité 3)

- > RN1 – doublement entre Balata et RD51
- > RN1 - doublement entre la RD51 et Tonate
- > RN1 – doublement entre Tonate et Kourou
- > Requalification de la RN2 dans le Bourg de Matoury



Profil en travers de principe du nouveau pont (en direction de Kourou)

Indicateurs de suivi

- > Niveau de congestion par axe
- > Émissions de polluant par axe
- > Temps de parcours par axe
- > Statistiques d'accidentologie par axe

NUM AXE	NUM ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
				Invst H.T. (M)	Invst H.T. CACL	Fct (M/Jan)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M)	Invst H.T. CACL	Fct (M/Jan)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M)	Invst H.T. CACL	Fct (M/Jan)	Fct H.T. CACL
		Achèvement du réseau routier national		320,00	0,00	0,00	0,00	145,00	0,00	0,00	0,00	740,00	0,0	0,00	0,00
1.1	1	RN 2 Balata-PROGT (multimodal) avec voie bus (voie bus non chiffrée)	Etat / DGTM / CACL	45,00											
	2	RN1 - Réaménagement Giratoire des Maringouins	Etat/DGTM	43,00											
	3	RN1 - Doublement du pont Larivot	Etat/DGTM	197,00											
	4	RN1 - Boulevard urbain au niveau de Soula-Sablance	EPFAG	35,00											
	5	RN1 - Point d'échange de la chaumière	Etat/DGTM					40,00							
	6	RN1 - Création contre-allées et suppression des accès riverains entre le pont du Larivot et Soula	Etat/DGTM/Communes					25,00							
	7	RN1 - Création d'un passage inférieur sécurisé entre le quartier de Balata et le quartier du Larivot	Etat/DGTM/Communes					15,00							
	8	RN1 - Aménagement entre Balata et le giratoire Maringouins incluant crique fouillée	DGTM/CTG/C/ACL					40,00							
	9	RN2 - Création contre-allées et suppression des accès riverains entre le Califourchon et Stoupan	Etat/DGTM/Communes					25,00							
	10	RN1 - Doublement Balata-RD51 (hors pont du Larivot)	DGTM/CTG/C/ACL									60,00			
	11	RN1 - Doublement entre RD51 et Tonate	DGTM/CTG/C/ACL									230,00			
	12	RN1 - Doublement entre Tonate et Kourou	DGTM/CTG/C/ACL									450,00			
	13	RN2 - Requalification de la RN2 dans le bourg de Matoury	Communes												

1.2 : Améliorer le maillage routier

Fiche action n°1.2.1 à 1.2.15 : Création / requalification de 11 axes routiers de maillage

Constat – Dysfonctionnements	<p>Les liaisons à l'intérieur de la CACL sont pénalisées par une absence de maillage entre routes nationales, et des voiries secondaires inadaptées pour recevoir un trafic important, y compris pour l'accès à des polarités importantes (Balata, PROGT, bourgs ...) :</p> <ul style="list-style-type: none">> Chaussée étroite ;> Absence d'accotements ;> Manque de visibilité ;> Absence de jalonnement...
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">> Améliorer les déplacements internes à la CACL, en intégrant l'ensemble des modes de déplacement ;> Éviter de concentrer tout le trafic sur les axes structurants ;> Faciliter la desserte des équipements majeurs de la CACL> Assurer une cohérence des interfaces entre réseau national et réseau local
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none">> Amélioration du jalonnement local> Création de liaisons de maillage entre routes nationales (Route du Centre, etc)> Réaménagement / recalibrage de voiries urbaines et locales> Échanges avec les services de l'Etat sur les accès des voiries créées/aménagées sur les routes nationales.

Exemple de recalibrage de route départementale avec bande multifonctionnelle



Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none">> Suivi des actions mises en œuvre pour aménager les axes identifiés> Volume de kilomètres de voirie créé / réaménagé (par an).
-----------------------------	--

N°N EXC	N°N ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
				Invst H.T. (M)	Invst M.Z. C&C	Fct (M/Ann)	Fct M.Z. C&C	Invst H.T. (M)	Invst M.Z. C&C	Fct (M/Ann)	Fct M.Z. C&C	Invst H.T. (M)	Invst M.Z. C&C	Fct (M/Ann)	Fct M.Z. C&C
		Amélioration du maillage routier		89,71	0,00	0,05	0,00	56,4354	0,00	0,15	0,00	45,32	0,00	0,00	0,00
		1 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (La Matourienne) : création liaison giratoire PROGT - La Chaumière						11,56	0,0	0,06	0,0				
		2 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (La Matourienne) : création liaison giratoire PROGT - Cogneau la M.						2,31	0,0	0,01	0,0				
		3 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage : Requalif. Ch. De la Distillerie (Cogneau)						1,27	0,0	0,01	0,0				
		5 Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : création liaison Collery - Cogneau-la-M.						7,28	0,0	0,04	0,0				
		6 Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : requalification traversée Cogneau la M.						1,39	0,0	0,01	0,0				
		7 Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Liaison Gir. Maringouins / Carr. Tarzain						4,39	0,0	0,02	0,0				
		8 Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Requalif. Chemin de Trou Biran						2,43	0,0	0,01	0,0				
1.2		9 Axe 5 - RN1 / Pointe Liberté : Requalif. De l'accès à Pointe Liberté	Communes pour les axes intra- communaux et COTU/Extr pour les axes intercom- munaux	1,73	0	0,01	0,0								
		10 Axe 6 - Requalif. Rte de Baduel		7,98	0	0,04	0,0								
		11 Axe 7 - Rémière Cabassou / Gendarmerie Requalif. Rte de Cabassou / Tigre / Tarzan (RD 2)										8,67	0	0,0	0,0
		12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section TERCA - Cogneau OIN TERCA COMOU COMBO						25,80	0,0	0,00	0,0				
		12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section Callfourchon - Bourg de Matoury (OIN Sud Bourg)						9,40	0,0	0,00	0,0				
		12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section Bourg - Cogneau (via Crique Hôpital)										34,8	0	0,0	0,0
		13 Axe 9 - Morne Coco - RD23 -Lama Pruvot										1,85	0	0,0	0,0
		14 Axe 10 - Requalification RDS		80	0	0,00	0,0								
		15 Axe 11: Maillages entre Collery-ouest et Larivot, ainsi qu'entre Collery-est et Terca	CACL												

1.3 : Actualiser les données sur les déplacements des habitants de la CACL

Fiche action n°1.3 : Réaliser une enquête EMC²

Constat – Dysfonctionnements En lien avec un développement important du territoire de la CACL, les données des dernières enquêtes ménages déplacements (2010 et 2015) deviennent obsolètes.

Objectifs

- > Améliorer les déplacements internes à la CACL, en comprenant les déplacements des habitants et leurs habitudes
- > Faciliter la desserte des équipements majeurs de la CACL
- > Anticiper les futurs besoins
- > Mise à jour du modèle multimodal de trafic

Actions et modalités de mise en œuvre > Réaliser une enquête EMC²

Indicateurs de suivi > Variation de la part modale de la voiture

NUM AZE	NUM ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1			
				Invst H.T. (M)	Invst H.T. CACL	Fct (M/an)	Fct H.T. CACL
1.3		Actualiser les données sur les déplacements des habitants de la CACL		0,30	<i>0,15</i>	0,00	<i>0,00</i>
		Réaliser une enquête EMC ²	Etat/CACL	0,30	<i>0,15</i>		

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

- 2.1 : Créer des places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques
- 2.2 : Mettre en place une réglementation du stationnement et matérialiser les places
- 2.3 : Harmoniser les PLU avec la nouvelle politique de stationnement
- 2.4 : Mettre en place des zones bleues dans les centre-bourgs
- 2.5 : Aménager des espaces de stationnement réservé aux deux-roues motorisés
- 2.6 : Aménager des parcs-relais sur le réseau TC



Réalisation : Egis/Eureca 2017

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiche action n°2.1 : Créer des places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques dans le centre de Cayenne

Constat - Dysfonctionnements

Les difficultés liées au stationnement du territoire de la CACL se concentrent principalement sur le centre-ville de Cayenne. L'autopartage, le covoiturage et les véhicules électriques sont des solutions alternatives de mobilité permettant de réduire la congestion routière.

Un des enjeux est d'organiser le stationnement dans une optique de report modal. Le développement de l'utilisation de ces modes de déplacement doit passer par une offre de stationnement lisible et accessible.



Exemple de place dédiée à l'autopartage – Ville de Metz



Exemple de stationnement pour véhicules électriques en Guadeloupe

Objectifs

- > Diminuer la circulation en augmentant le taux de remplissage des véhicules.
- > Réduire les nuisances liées au trafic routier (bruit, pollution, sécurité)
- > Proposer un mode de déplacement accessible financièrement, plus particulièrement pour les trajets ne pouvant pas être effectués en transport public.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Matérialiser des places de stationnement dédiées aux véhicules autopartage / covoiturage / véhicules électriques dans le centre de Cayenne, sur les parkings existants et sur la voirie.
- > Développer une signalisation adaptée

Indicateurs de suivi

- > Nombre de véhicules stationnant sur les places dédiées.

NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PRIORITE 1			
			Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Création de places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques (100 pl.)	5-10 ANS	Ville de Cayenne	0,29		0,02	

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiches action n°2.2.1 à 2.2.4 : Mettre en place d'une réglementation du stationnement et matérialiser les places

Constat - Dysfonctionnements

Dans le centre-ville de Cayenne, où se concentrent les problèmes de stationnement, les places sont rarement matérialisées ce qui favorise le stationnement illicite.

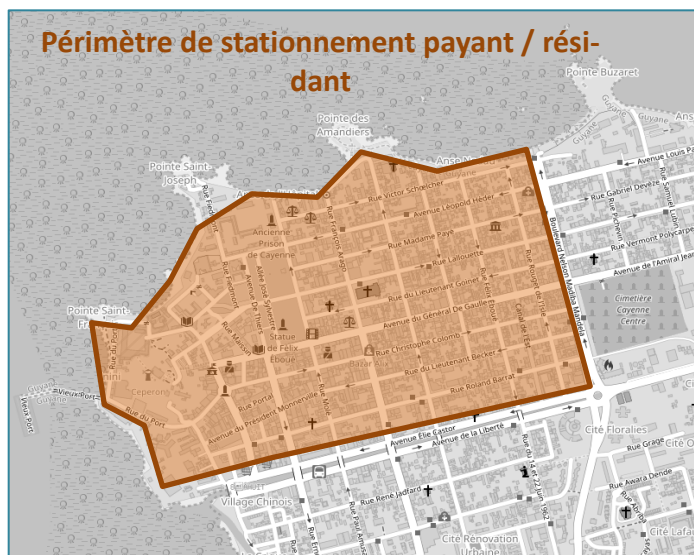
De plus, il n'existe pas aujourd'hui de réglementation du stationnement à Cayenne. L'ensemble des places sont gratuites. La mise en place d'une réglementation du stationnement ainsi que la matérialisation des places sont des étapes nécessaires dans une politique globale de report modal vers les transports collectifs. La tarification du stationnement devra différencier les visiteurs des résidents, en offrant à ces derniers des abonnements sur voirie.

Objectifs

- > Optimisation de l'offre pour permettre le partage de l'espace public au profit d'autres modes.
- > Réduire le stationnement illicite*
- > Développer une stratégie coordonnée entre le stationnement en centre-ville de Cayenne et le développement du réseau de transports collectifs.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Centre de Cayenne : réglementation du stationnement et matérialisation sur un périmètre d'environ 1000 places correspondant au centre de Cayenne.
- > Conditionner la mise en œuvre complète de la réglementation du stationnement à la construction de parcs-relais et au développement des transports collectifs associés.
- > Prévoir des mesures d'accompagnement : campagne de communication, 15 minutes gratuites, avertissement avant sanction financière...



Indicateurs de suivi > **Nombre de PV pour stationnement illicite**
 > **Taux d'occupation et de rotation des zones de stationnement**

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
				Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Mise en place d'une réglementation du stationnement et matérialisation des places			0,41	0,00	0,07	0,00	0,37	0,00	0,05	0,00
1	Sur un périmètre restreint (env. 500 places)	< 5 ANS	Ville de Cayenne	0,33		0,01					
2	Sur un périmètre large (500 places supplémentaires)	< 5 ANS	Ville de Cayenne					0,33		0,02	
3	Abonnement stat. résident sur voirie	< 5 ANS	Ville de Cayenne	0,07		0,05		0,04		0,02	
4	Faciliter le stationnement de courte durée à proximité des commerces	< 5 ANS	Ville de Cayenne			0,01					

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiche action n°2.3 : Harmoniser les PLU avec la nouvelle politique de stationnement

Constat -

Dysfonctionnements

Pour favoriser la pratique des modes alternatifs de transports et diminuer la place de l'automobile en ville, il est possible de contraindre le stationnement via l'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme.

Cet article donne une réglementation sur le stationnement aux communes. Le Schéma de cohérence territoriale recommande d'utiliser le stationnement comme outil de report modal. L'un des objectifs du SCoT est justement d'inciter les communes à mieux maîtriser leur stationnement en définissant des normes.

Le SCoT de la CACL préconise de « *mutualiser les accès et le stationnement, limiter les surfaces individuelles, encourager d'autres formes (silos, toitures...)*. »

De même, le PLU peut imposer des normes pour pouvoir stationner les vélos, notamment sur les nouvelles constructions.

Objectifs

- > Inciter au report modal vers les modes alternatifs
- > Economiser l'espace (respect de la loi SRU) pour l'utiliser à d'autres fins (opération d'aménagements/densification, espace public, site propre de bus, pistes cyclables...)
- > Pour les zones d'activités, développer une politique progressive
- > Harmoniser les règles, a minima sur les secteurs desservis par la ligne de BHNS (Cayenne, Matoury, Remire-Montjoly).

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Définir des prescriptions incitant au report modal, a minima dans le corridor de l'axe BHNS, avec un travail commun à engager avec les communes de Cayenne, Matoury, Remire-Montjoly dans la perspective de l'adaptation de l'article 12. Des préconisations pourront être définies dans les prochains PLU, dans un secteur de 300m autour de l'axe BHNS : 1 place par logement au maximum, et 1 place pour 50m² de bureau par exemple, quelle que soit la zone du PLU.

Découpage zonal du PLU de Cayenne



Indicateurs de suivi

- > Nombre de PLU intégrant les normes de stationnement voiture et vélos
- > Places de stationnement autorisées dans les PLU autour du BHNS

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE
2.3		Modification du PLU (article 12)	< 5 ANS	Communes

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiche action n°2.4 : Mettre en place des zones bleues dans les centre-bourgs

Constat -

Dysfonctionnements

L'offre de stationnement impacte souvent le choix modal de déplacement. Si les automobilistes sont plus contraints à destination de leur déplacement, ils choisiront peut-être un autre mode de déplacement si c'est possible. Dans certains bourgs de la CACL, les habitants se plaignent de la difficulté de stationnement à cause du nombre de voitures en stationnement toute la journée (en général ce sont des pendulaires ou visiteurs). En l'occurrence, une zone bleue (gratuite mais limitée dans le temps pour forcer à la rotation) a été mise en place, mais ce procédé coûte cher car pour fonctionner il nécessite un minimum de contrôle.

Pour permettre une meilleure rotation dans les bourgs et éviter les voitures ventouses, il est important de penser à instaurer une réglementation.

Objectifs

- > Mieux gérer la demande de stationnement sur certains axes ou près de certains pôles générateurs
- > Accompagner le développement des transports collectifs et des modes actifs

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Instaurer une réglementation zone bleue dans les bourgs de chaque commune (hors Cayenne) : Matoury, Remire-Montjoly, Roura, Montsinéry-Tonnegrande, Macouria (2 h maximum sur présentation d'un disque visible depuis l'extérieur).
- > Distribuer des disques « zone bleue » aux habitants des communes concernées ;
- > Contrôler le respect des zones bleues.

Exemple de matérialisation et de signalisation pour une zone bleue



Indicateurs de suivi

- > Nombre de places en zone bleue par commune
- > Enquête de satisfaction auprès des usagers et des commerçants

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
					Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
2.4		Zone bleue dans les centre-bourgs	5-10 ANS	Communes					0,3		0,1	

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiche action n°2.5 : aménager des espaces de stationnement réservé aux deux-roues motorisés

Constat Le stationnement des deux-roues motorisés n'est pas organisé comme peut l'être celui des voitures ou des vélos ; si bien que, la plupart du temps, ces véhicules stationnent sur l'espace public, notamment les trottoirs, gênant de ce fait les piétons.

Compte tenu de l'accroissement régulier de l'usage de ce mode de transport, il apparaît nécessaire de doter les secteurs urbains d'espaces de stationnement dédiés à cet usage.

Objectifs

- > Organiser le stationnement des deux-roues motorisés
- > Améliorer la gestion et l'occupation de l'espace public

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création d'espaces de stationnement dédiés
- > Après une période de prise d'habitudes, contrôle et verbalisation du stationnement « sauvage » des deux-roues motorisés



Indicateurs de suivi > Nombre de places créées

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PRIORITE 1			
					Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
2.5		Stationnement Deux Roues Motorisées	< 5 ANS	Communes	0,05	0		

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Fiche action n°2.6.1 à 2.6.3 : Aménager des parcs-relais sur le réseau TC

Constat

L'enquête stationnement réalisée dans le centre-ville de Cayenne en septembre 2015 a mis en avant la forte variabilité de l'occupation et le nombre élevé de véhicules en **stationnement illicite**. La nécessité d'un partage mieux adapté de l'espace urbain se fait pressante.

Pour le bon fonctionnement de la ville, le renforcement de la coopération entre les transports collectifs et la voiture individuelle, et une utilisation plus rationnelle de chacun d'eux, envisagés au sein d'un système global plurifonctionnel et hiérarchisé, apparaissent comme des éléments de solution.

Le développement de P+R ne peut être dissocié d'une amélioration de la desserte TC d'une part, et d'une évolution de la politique de stationnement en centre-ville d'autre part. Il n'existe pas de parking-relais dans l'agglomération à ce jour.

Il est donc proposé d'implanter des parcs-relais en priorité aux entrées d'agglomération les mieux desservies en TC, et sur l'axe le plus circulé en lien avec le futur BHNS et le projet de navettes fluviales.

Objectifs

- > Renforcer l'attractivité et l'efficacité du réseau des transports collectifs urbains,
- > Proposer une alternative liée aux TC pour les automobilistes (actifs, visiteurs) en provenance de Matoury et Remire-Montjoly.
- > Réduire le flux automobile aux entrées de Cayenne et les besoins de stationnement.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création de parcs-relais liés au BHNS : Maringouins (200 pl. en priorité 1 + 100 pl. en priorité 2, et Mont Lucas (en priorité 1)
- > Inscrire la perspective du parc-relais des Maringouins dans un cadre global au regard des multiples projets immobiliers et d'infrastructures (prévoir dès maintenant une possibilité de passer à 300 places en réservant l'emprise nécessaire
- > Création de parcs-relais liés aux navettes fluviales : pointe Liberté (50pl.) (en priorité 1)
- > Création de parcs-relais complémentaires de 20 places (en priorité 2) : Montsinéry, Soula, RN2 Matoury, Remire
- > Définir la signalétique,
- > Définir la politique tarifaire,
- > Définir le revêtement et équipements (marquage, éclairage, abri vélo, plantations, portique, ...)

Cartographie de l'implantation des parcs-relais sur l'ensemble du territoire de la CACL



- Indicateurs de suivi**
- > Nombre de voitures stationnées sur ces parcs-relais
 - > Nombre de montées/descentes sur le réseau du BHNS et des navettes fluviales aux arrêts des P+R

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
				Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Aménager des parcs-relais sur le réseau TC				0,81	0,8092	0,06	0,06	0,6	0,6	0,1	0,1
1	Parcs-relais BHNS : Maringouins (200 pl.)	< 5 ANS	CACL	0,58	0,58	0,05	0,05				
2	Parcs-relais Navettes fluviales : Pte Liberté (50 places) + Roura (30 places)	< 5 ANS	CACL	0,23	0,23	0,01	0,01				
3	Parcs-relais complémentaires + extension des parcs-relais BHNS	5-10 ANS	CACL					0,58	0,58	0,09	0,09

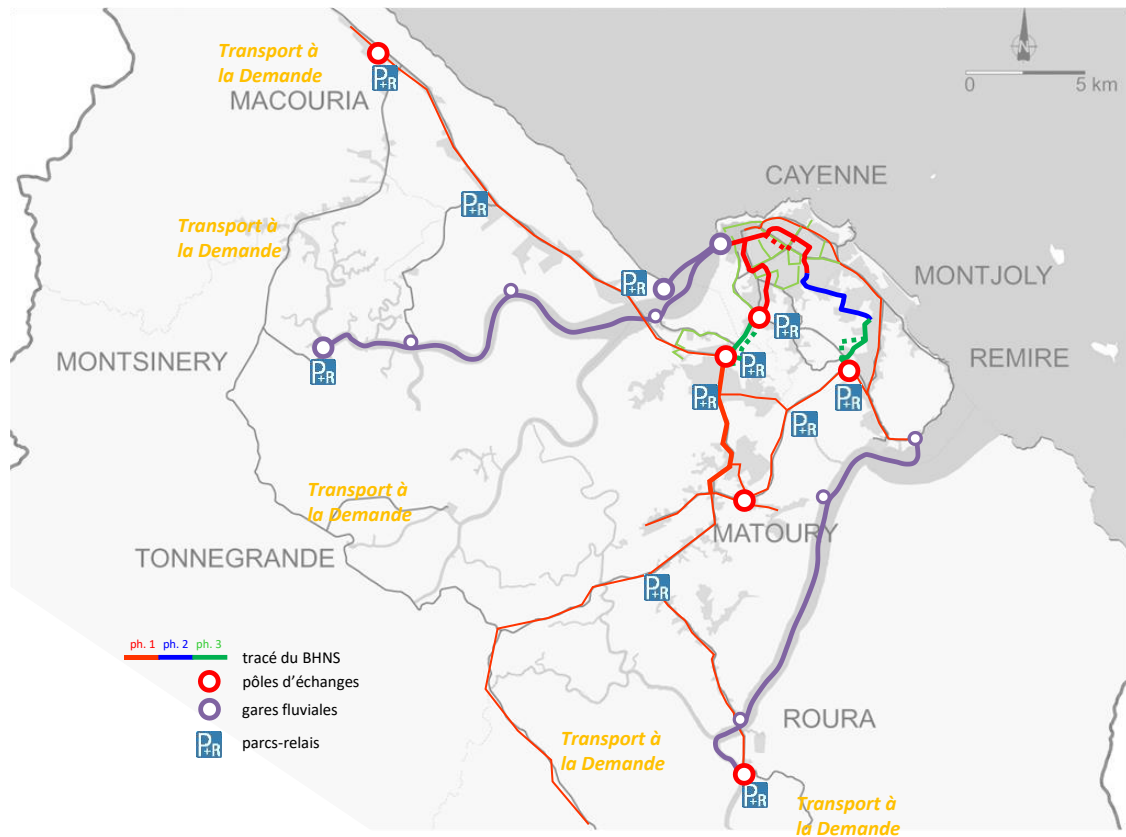
Axe3 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

3.1 : Mettre en œuvre deux lignes de BHNS

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

3.3 : Améliorer les conditions d'intermodalité

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs



Réalisation : EURECA, 2017

3.1 : Mettre en œuvre deux lignes de BHNS

Fiche action n°3.1.1 : mettre en œuvre la phase 1 du BHNS

Constat

Le réseau de bus de la CACL est actuellement constitué de 6 lignes urbaines sur la presqu'île (Cayenne + Rémire-Montjoly), peu hiérarchisées, d'une ligne de « Petite Ceinture » et de lignes interurbaines récentes vers Matoury, Macouria, Montsinéry-Tonnegrande et Roura. Ces lignes, fréquentées essentiellement par des scolaires et des personnes captives, pâtissent des nombreux encombrements liés à la circulation dense.

Afin de donner au système de transport collectif une réelle attractivité, la CACL a conçu un projet de Bus à Haut Niveau de Service, dont l'itinéraire est en grande partie en site propre.

Objectifs

- > Développer l'attractivité de l'ensemble du réseau de TC de l'agglomération et proposer une restructuration du réseau de bus
- > Desservir les principaux générateurs de déplacements de l'île de Cayenne par un service cadencé en site propre

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Le projet de BHNS en phase 1 prévoit deux lignes, se rejoignant en un tronc commun le long du canal Laussat, jusqu'à la gare routière de Cayenne qui sera réaménagée :
 - > Une première ligne gare routière – giratoire Maringouin
 - > Une seconde ligne gare routière – Mont-Lucas (avec une éventuelle variante d'itinéraire par la route de Baduel)



Indicateurs de suivi

- > Nombre de voyages sur le BHNS et sur l'ensemble du réseau de TC

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Mise en œuvre de 2 lignes BHNS						179,42	125,7	15,92	15,92
1	BHNS initial	< 5 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes	179,1	125,4	15,9	15,9

3.1 : Mettre en œuvre deux lignes de BHNS

Fiche action n°3.1.2 : mettre en œuvre les phases 2 et 3 du BHNS

Constat Compte tenu de l'importance des flux entre les communes de Cayenne et Rémire-Montjoly, le projet de phase 2 du BHNS prolonge la ligne gare routière – Mont-Lucas vers la Mairie de Rémire-Montjoly.

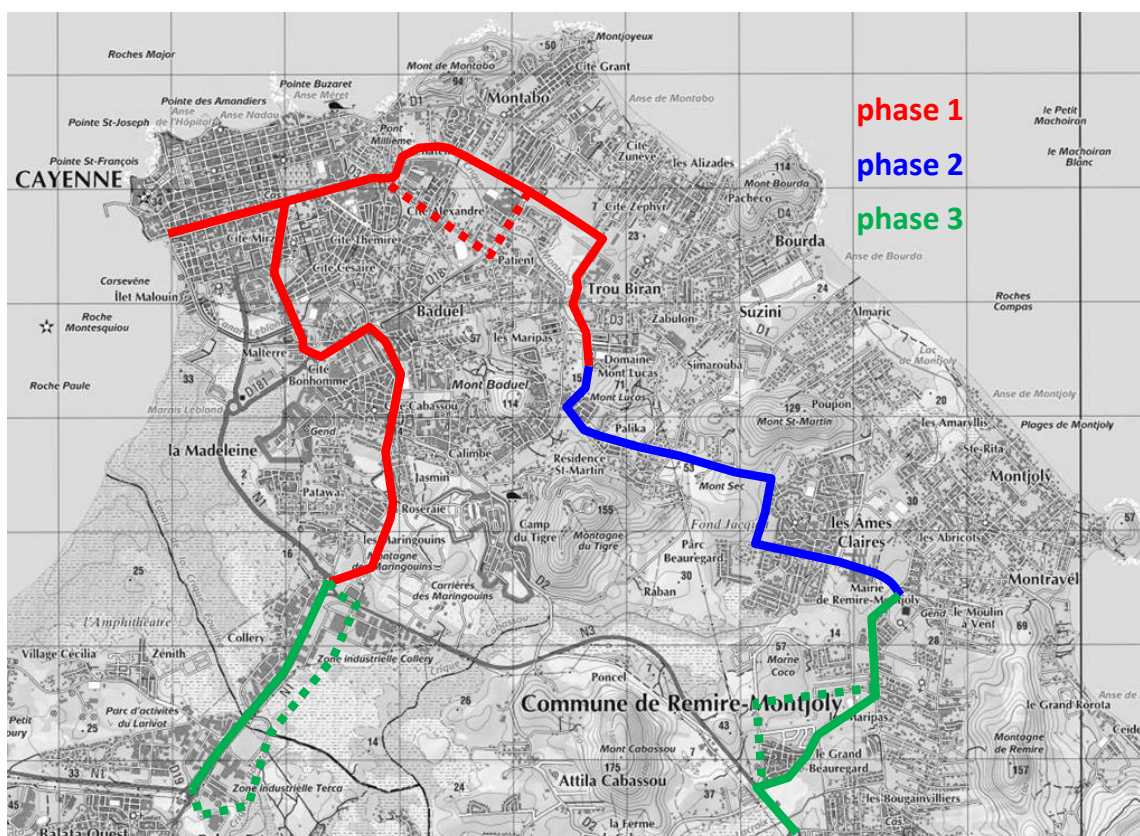
Au-delà de l'horizon du PDM, des prolongements du BHNS sont envisagés sur Rémire-Montjoly vers l'éco-quartier Vidal, et sur Matoury vers Balata.

Objectifs

- > Relier les communes de Rémire-Montjoly et Matoury à Cayenne par un service de transport collectif rapide et fréquent
- > Accroître encore l'attractivité du réseau de transport de l'agglomération

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Le projet de BHNS en phase 2 prévoit le prolongement des deux lignes, avec des variantes possibles de tracé en phase 3 :
 - > Sur Rémire pour desservir la résidence Arc-en-Ciel
 - > Sur Matoury en longeant la RN1 à l'est de celle-ci



Indicateurs de suivi > Nombre de voyages sur le BHNS et sur l'ensemble du réseau de TCU

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NICE	PILOTE	PARTENAIRES
Mise en œuvre de 2 lignes BHNS					
2	Phases 2 et 3 du BHNS	5-10 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes

PRIORITE 1			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
179,42	125,7	15,92	15,92
0,3	0,3		

PRIORITE 2			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
0	0	0	0

PRIORITE 3			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
144,51	101,15	4,16	4,16
144,5	101,2	4,2	4,2

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.1 : Créer une navette interne au centre-ville de Cayenne

Constat Le projet de BHNS avait initialement son terminus à Cayenne au niveau de la place des Palmistes, au cœur administratif et économique de la Ville ; le projet a depuis évolué et le tracé finalement retenu arrive au centre-ville en longeant le canal Laussat, avec un terminus au nouveau de l'actuelle gare routière, à proximité du port.

Dès lors, afin de desservir au mieux le centre-ville de Cayenne, il est proposé de créer une navette interne au centre-ville, en correspondance directe et sans attente avec le BHNS au niveau de la gare routière.

Objectifs

- > Assurer la meilleure desserte du centre-ville de Cayenne, en correspondance avec le projet de BHNS
- > Donner une image dynamique du cœur de Cayenne

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Étude de tracé et positionnement des points d'arrêt
- > Réflexions sur la politique tarifaire de cette navette (gratuité ? titre spécifique ?)
- > Réflexions sur le matériel roulant le plus adapté (électrique ? capacité ?)



Indicateurs de suivi

- > Nombre de voyageurs
- > Taux de correspondance avec le BHNS

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES
Restructuration du réseau de transport					
1	Navette interne de centre-ville (Cayenne)	< 5 ANS	CACL	CACI	Communes

PRIORITE 1			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
1,97	1,97	14,74	14,74
		0,6	0,6

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.3 : Créer des navettes fluvio-maritimes

Constat

Les liaisons routières sont particulièrement encombrées et nuisent à l'attractivité des transports collectifs, englués dans la circulation.

Lors des travaux sur le pont du Larivot, en 2010-2011, un système de navettes fluvio-maritimes avait été organisé entre Pointe-Liberté et Cayenne, puis abandonné à la réouverture du pont ; mais, compte tenu de la congestion croissante des itinéraires routiers, l'idée d'utiliser la voie maritime (entre Pointe Liberté et Cayenne) ou fluviale (vers Montsinéry ou Roura, **voire entre Roura et Favard / Crique Marguerite**) a été émise à nouveau, afin de proposer des liaisons plus directes et moins dépendantes des conditions de circulation.

Des études ont été lancées en 2017 sur trois projets de navettes :

- > **Pointe-Liberté – Cayenne (navette maritime)**
- > **Montsinéry – Cayenne (navette fluviale)**
- > **Roura – Pointe Mahury à Rémire-Montjoly (navette fluviale)**

Par ailleurs, une étude de navigabilité de la Crique Fouillée a été réalisée par la DEAL.

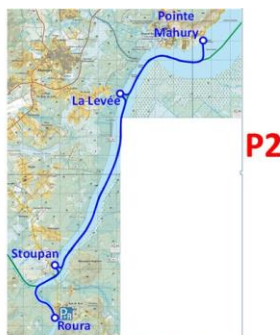
En 2021, une étude sur la mise en place d'une ligne de transport fluvio-maritime entre Montsinéry, Macouria (Soula, Pointe Liberté) et Cayenne (Vieux-Port). Cette desserte s'effectuera par 2 services de navettes : ligne Montsinéry – Cayenne et ligne Macouria – Cayenne. Cette étude démontre la possibilité de desservir le port de Larivot en utilisant les navettes disponibles pendant les heures de disponibilités et en effectuant des installations sur le port de Larivot.

Objectifs

- > Réduire les temps de parcours en profitant de liaisons plus directes via la voie fluviale ou maritime
- > Desservir des secteurs mal couverts par l'offre de transport public routier

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Etude en 2017-2018
- > Selon les résultats de l'étude et en lien avec les résultats de l'étude « transport par câble », mise en service progressive des navettes



Les itinéraires des navettes et les localisations d'embarcadères ne sont donnés ici qu'à titre indicatif, les études en cours de réalisation en 2017-2018 devant les définir avec précision.

Indicateurs de suivi

- > Nombre de voyageurs par navette par ligne
- > Coût de travaux et d'exploitation par ligne (priorité 1 : Cayenne ; priorité 2 : Montsinéry-Tonnegrande)

NUM ACT	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Inv.t. H.T. (M€)	Inv.t. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv.t. H.T. (M€)	Inv.t. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv.t. H.T. (M€)	Inv.t. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Restructuration du réseau de transport						1,97	1,97	14,74	14,74	0,00	0,00	0	0	1,16	1,16	0,29	0,29
3	Création de 2 navettes fluvio-maritimes	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes	1,2	1,2	0,3	0,29					1,16	1,16	0,29	0,29

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.2 : Renforcer les fréquences et le maillage des lignes de transport collectif

Constat

Le réseau urbain comporte actuellement 9 lignes de bus, dont 7 internes à Cayenne, et 2 lignes de petite couronne (Remire et Matoury), qui sont toutes exploitées par la Régie Communautaire de Transports (RCT) :

- > Ligne 1 – Gare routière/Cité Zéphir – un bus toutes les 25 min,
- > Ligne 2 – Gare routière/Hôtel Montabo – un bus toutes les 45 min,
- > Ligne 3 – Gare routière/Mont Lucas – un bus toutes les 30 min,
- > Ligne 4 – Boulevard Mandela/Lycée Balata – un bus toutes les 30 min,
- > Ligne 5 – Gare routière/Cabassou – un bus toutes les 40 min,
- > Ligne 6 – Boulevard Mandela/Mairie Remire – un bus toutes les heures,
- > Ligne 7 – Gare routière – Eglise Matoury – un bus toutes les 30 min,
- > Ligne 8 – Encre/Village Cecilia – un bus toutes les heures,
- > Ligne 9 – Encre/Lycée Balata – un bus toutes les heures.

On constate que les fréquences sont peu élevées, beaucoup moins que celle du futur BHNS (toutes les 10 minutes en heure de pointe). La mise en service de ce dernier doit donc, afin que le réseau bénéficie à plein de l'amélioration de l'offre de service, s'accompagner d'un renforcement des fréquences, voire d'une restructuration des lignes actuelles, qui auront en outre une fonction de rabattement sur les deux lignes de BHNS.

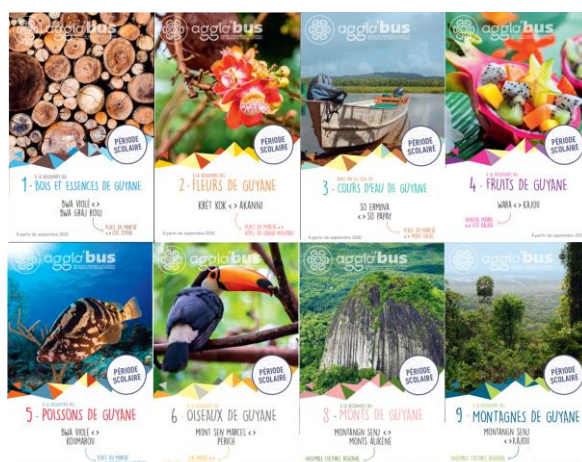
Un schéma global de restructuration du réseau de bus sera donc réalisé, afin d'optimiser les effets de la mise en service progressive du TCSP.

Objectifs

- > Bénéficier à plein de « l'effet-BHNS »
- > Disposer d'un réseau articulé en itinéraires et en fréquences avec le BHNS

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Étude de restructuration (déjà entreprise)
- > Mise en service du nouveau réseau au moment de la mise en service de la première ligne de BHNS



Indicateurs de suivi

- > Nombre de services par jour et en heures de pointe
- > Fréquentation de chaque ligne
- > Taux de correspondance avec le BHNS

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES
Restructuration du réseau de transport					
2	Renforcement fréquences et maillage	< 5 ANS	CACL	CACI	Communes

PRIORITE 1			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
1,97	1,97	14,74	14,74
		0,4	0,4

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.4 : Créer des lignes de transport au sein du pôle Capitale

Constat Au-delà de l'accroissement de fréquence des lignes actuelles (cf. fiche 3.2.3), de nouvelles lignes de transport sur l'île de Cayenne (identifié comme « pôle Capitale » dans le projet de SCOT) pourront en outre être créées, afin de renforcer encore le maillage et la desserte des pôles urbains et économiques (cf. plan schématique ci-dessous). En particulier :

- > Desserte urbaine de Matoury et Rémire-Montjoly
- > Desserte du littoral (en lien avec le projet de « Corniche Guyanaise »)
- > Desserte du Grand Port Maritime de Dégrad des Cannes
- > **Desserte de l'aéroport Félix-Eboué, en correspondance avec les horaires des liaisons aériennes principales**
- > Amélioration de la desserte des zones économiques

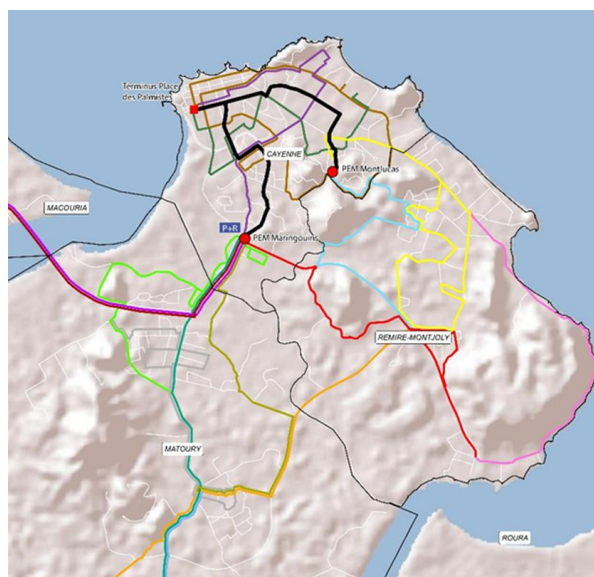
D'ores et déjà, l'aménagement de la RN2 de Balata au PROGT prévoit deux voies réservées aux bus, permettant de « boucler » à terme avec le TCSP une fois que celui-ci aura été prolongé jusqu'à Balata.

Objectifs

- > Renforcer l'effet-réseau
- > Améliorer la couverture géographique du réseau de transport
- > Anticiper les prolongements des lignes de BHNS

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Études d'opportunité et de faisabilité de nouvelles lignes et nouveaux services
- > Mise en œuvre progressive



Indicateurs de suivi > Kilométrage et fréquentation

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Restructuration du réseau de transport					1,97	1,97	14,74	14,74
4	Création de lignes au sein du pôle Capitale	< 5 ANS	CACL	CACI	Communes			1,7	1,7

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.5 : Création de lignes radiales entre les pôles stratégiques et d'équilibre et le pôle Capitale

Constat Outre les lignes urbaines (cf. fiches précédentes), six lignes interurbaines permettent de rejoindre Cayenne depuis les autres communes de la CACL :

- > Ligne A : Cayenne/Macouria
- > Ligne B : Cayenne/Rémire – un bus toutes les 20 min,
- > Ligne C : Cayenne/ Matoury – un bus toutes les 15 min,
- > Ligne D : Cayenne/Roura
- > Ligne E : Cayenne/ Montsinéry-Tonnegrande – 2 AR/jour,
- > Ligne F : Cayenne /Concorde (Matoury) – un bus toutes les 1h15.

Outre les navettes fluviales (cf. action 3.2.2), d'autres lignes radiales pourraient être créées, afin de relier au pôle-Capitale les pôles en devenir (Soula, Matoury-Mogès), les pôles d'équilibre (Tonate, Montsinéry, Roura) et les pôles stratégiques (Savane-Marivat / Maillard) définis par le projet de SCOT ; notamment :

- > Une ligne rapide Soula-Maringouin (correspondance BHNS)
- > Une ligne rapide Mogès-Maringouin (correspondance BHNS)
- > Une ligne Mogès-Rémire-Montjoly
- > Une ligne rapide Tonate-Maringouin (correspondance BHNS)

La desserte de Cacao (pôle-ressource, projets de développement en cours) devra faire l'objet d'une réflexion sur sa desserte en transport collectif.

Objectifs

- > Mieux desservir les territoires en développement de la CACL
- > Relier les pôles urbains du projet de SCOT entre eux

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Études d'opportunité et de faisabilité de nouvelles lignes et nouveaux services
- > **Harmoniser les horaires de façon à faciliter les correspondances**
- > Mise en œuvre progressive

Indicateurs de suivi > Kilométrage et fréquentation

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Restructuration du réseau de transport					1,97	1,97	14,74	14,74
5	Lignes radiales à l'heure entre les pôles stratégiques / équilibres et le pôle capitale	< 5 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes			1,0	1,0

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.6 : Créer des services de transport à la demande en secteur diffus

Constat

Actuellement, aucun service de transport à la demande n'existe sur le territoire de la CACL ; or, celui-ci comporte de très nombreux secteurs d'urbanisme diffus, que le réseau de lignes régulières ne peut pas desservir.

Il est donc proposé de créer des services de transport à la demande permettant aux résidents de ces secteurs diffus de pouvoir accéder à un point d'arrêt du réseau de transport, en correspondance avec un service régulier existant. Plusieurs secteurs sont potentiellement concernés :

- > Secteur nord-ouest de Macouria (Matiti)
- > Secteur nord de Montsinéry et sud de Macouria (Carapa, Quesnel)
- > Secteur de Tonnegrande
- > Secteur ouest de Roura (Beauséjour, Galion)
- > Secteur sud du bourg de Roura (Maripa, crique Marguerite)

Objectifs

- > Permettre aux habitants des secteurs diffus de pouvoir accéder au réseau de transport

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Études d'opportunité et de faisabilité de services de TAD
- > Mise en œuvre progressive



Indicateurs de suivi

- > Nombre de réservations

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Restructuration du réseau de transport						1,97	1,97	14,74	14,74
6	Transport à la demande en secteur diffus	< 5 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes			0,2	0,2

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.7 : Adapter le transport scolaire à la croissance démographique

Constat

Près de 200 circuits de transport scolaire (dont 2 lignes fluviales) desservent les nombreux équipements primaires et secondaires du territoire de la CACL ; au total, environ 10 700 élèves sont inscrits au transport scolaire sur le territoire de la CACL et se rendent vers plus de 110 établissements.

Toutefois, le transport scolaire génère, pour les élèves les plus éloignés des établissements d'enseignement, des temps de transport très élevés : une réflexion avec les services de l'Education Nationale devrait pouvoir déboucher sur le développement de la pratique de l'internat.

Le renforcement des transports scolaires se calque sur les perspectives de développement démographique portées par le projet de SCOT (+ 3 900 habitants supplémentaires par an, dont une proportion importante en âge scolaire).

Il est utile enfin de rappeler que le transport scolaire est ouvert à tous, et fait partie intégrante du réseau global de transport public.

Objectifs

- > Adapter, rationaliser et renforcer l'offre de transport scolaire, notamment sur les territoires de développement pas ou insuffisamment desservis par l'offre de transport régulier
- > **Éviter les trajets trop longs, néfastes à la scolarité des élèves**

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Suivi des permis de construire et des inscriptions
- > **Création de places en internat pour les élèves les plus éloignés**
- > Adaptation du réseau de transport scolaire en fonction du développement de l'offre de transport régulier



Indicateurs de suivi

- > Fréquentation du transport scolaire
- > **Nombre de places en internat**

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Restructuration du réseau de transport					1,97	1,97	14,74	14,74
7	Transport scolaire	< 5 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes			10,4	10,4

3.2 : Restructurer et développer le réseau de transport

Fiche action n°3.2.8 : Adapter le parc de véhicules à la transition énergétique

Constat

Aujourd'hui, la quasi-totalité du parc automobile, poids lourds et véhicules de transport, fonctionne à l'énergie fossile (essence ou diesel), avec ses conséquences en matière de pollution de l'air, d'émission de gaz à effet de serre et de coût de l'énergie.

La Loi pour la Transition Energétique et la Croissance Verte impose aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de renouveler progressivement le parc des véhicules de transport collectif par des véhicules à faibles émissions.

Quant aux véhicules électriques, leur nombre est peu élevé, même si les infrastructures de recharge commencent à apparaître (la CACL est équipée de deux bornes de recharge) ; toutefois, la production d'électricité en Guyane est elle-même productrice de nuisances atmosphériques et cette énergie, pour le transport, risque de n'être que peu attractive en raison d'un coût global « du puits à la pompe » trop élevé.

Objectifs

- > Développer le recours aux énergies propres (électrique, hybride, biodiesel, hydrogène)
- > Faire preuve d'exemplarité en équipant progressivement le parc des véhicules de transport collectif de véhicules propres

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Engager le renouvellement du parc de véhicules de TC
- > Lancer une étude plus large sur le développement des énergies propres pour le transport, de personnes comme de marchandises



Indicateurs de suivi

- > Nombre de véhicules par type d'énergie

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Restructuration du réseau de transport					1,97	1,97	14,74	14,74
8	Adaptation des véhicules à la transition énergétique	< 5 ANS	CACL	CACI	CTG / Communes	0,8	0,8		0,0

3.3 : Améliorer les conditions d'intermodalité

Fiche action n°3.3.1 : Mailler le territoire de pôles d'échanges multimodaux

Constat	<p>La majorité du réseau périurbain et interurbain converge actuellement vers le centre historique de Cayenne : le réseau fonctionne en rabattement vers le centre et ne propose actuellement pas de pôles de correspondance en périphérie.</p> <p>Les pratiques d'échange modal sont très faibles sur le territoire, de même que le rabattement des automobilistes vers les transports collectifs, du fait des vitesses commerciales et des fréquences de passage aujourd'hui limitées des différentes lignes, et de l'absence de parcs relais (P+R).</p>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> > Renforcer l'attractivité et l'efficacité du réseau de transport urbain et interurbain ; > Réduire le flux automobile en centre-ville et les besoins de stationnement en proposant une alternative liée aux TC pour les automobilistes
Actions et modalités de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> > Aménager une dizaine de pôles d'échanges (emplacement, dimensionnement, signalétique et jalonnement, équipements, etc.) : Maringouin – Balata – Pointe Liberté – Lamirande – Déchetterie – Ecoquartier Vidal – carrefour RN2/route de Stoupan – entrée de Soula – Tonate – Montsinéry – Roura)
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> > Nombre de pôles d'échanges créés > Capacité et nombre de voitures stationnées sur les parcs-relais

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Intermodalité					2,43	2,43	0,00	0,00
2	Pôles d'échanges et gares routières	0-10 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	1,2	1,2		

3.3 : Améliorer les conditions d'intermodalité

Fiche action n°3.3.2 : Aménager des points de stationnement pour les vélos aux points d'arrêt des TC

Constat

La pratique du vélo est très répandue dans l'agglomération de Cayenne, mais ce mode trouve ses limites sur des trajets moyens à longs ; or, actuellement, aucun équipement ne permet de stationner son vélo en toute sécurité à proximité d'un point d'arrêt du réseau de transport.

Il est donc proposé de multiplier les petits équipements de stationnement sécurisé de vélos, en adaptant le type et le nombre d'arceaux au volume de clientèle des points d'arrêt :

- > Arrêts peu fréquentés : simples arceaux permettant l'attache du vélo
- > Arrêts fréquentés : racks complets
- > Arrêts très fréquentés, pôles d'échanges : installation de « boxes » fermées, accessibles au moyen de cartes magnétiques (cf. exemples ci-dessous)

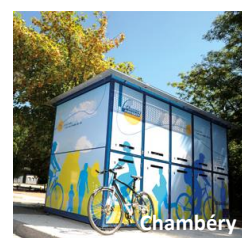
D'après le Plan Vélo de 2022, entre 4 200 et 5 700 places de stationnements sont à créer sur l'ensemble de la CACL.

Objectifs

- > Favoriser l'intermodalité vélo / TC

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Choix de quelques points d'arrêt emblématiques et test d'équipements de stationnement-vélo adaptés pendant une année
- > Évaluation, adaptation éventuelle et généralisation



Indicateurs de suivi

- > Nombre d'arceaux installés et fréquentation des équipements

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Intermodalité					2,43	2,43	0,00	0,00	2,42771	2,43	0	0	0,12	0,12	0,00	0,00
3	Stationnement vélo aux points d'arrêts TC	0-10 ANS	Communes	CACL	CTG / Communes	0,1	0,1			0,1	0,12			0,1	0,1		

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs

Fiche action n°3.4.1 : Mettre en place une tarification plus attractive et plus accessible

Constat

Depuis le 27 mai 2015, une nouvelle gamme tarifaire a été mise en place avec le Pass'agglom'bus. Il existe différents titres avec des montants différents ; une tarification sans contact a été mise en place en avril 2018.

Les tarifs de chacune de ces offres dépendent du secteur de prise des transports : réseau RCT, secteur 1 (Matoury Nord, Matoury bourg, Rémire-Montjoly ligne urbaine), secteur 2 (Rémire-Montjoly ligne périurbaine/ Matoury Concorde/ Macouria jusqu'à Soula), secteur 3 (Roura/ Montsinéry-Tonnégrande/ Macouria hors Soula), secteur 4 (Roura Cacao/ RouraKaw).

On doit toutefois constater que les tarifs restent particulièrement élevés pour les usagers du quotidien, compte tenu d'une part de la qualité de service, très inférieure à celle d'un réseau de métropole pour une tarification équivalente, et d'autre part du niveau moyen de revenus, inférieur d'environ 35% à celui d'un ménage métropolitain.

Une tarification plus adaptée aux conditions économiques de la population de l'agglomération serait plus attractive et bénéficierait à la fréquentation du réseau. Cette tarification plus attractive se mettra en place au 1^{er} octobre 2023 à Cayenne

Objectifs

- > Harmoniser et réduire les tarifs
- > Diversifier la distribution des titres

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Créer des abonnements à prix modique et mettre en place une tarification réduite pour les bénéficiaires de la CMU-C
- > Réfléchir à plus long terme sur une tarification plus avantageuse et plus intégrée entre les différentes lignes



Indicateurs de suivi

- > Nombre de titres vendus par type
- > Recettes par type de titre et recettes annuelles globales

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invit H.T. (M€)	Invit H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
1	Gamme tarifaire plus attractive	< 5 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes				

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs

Fiche action n°3.4.2 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite

Constat La CACL élabore le Schéma Directeur d'Accessibilité de son réseau de transport concomitamment à son PDU. Les arrêts actuels sont totalement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite, tout comme une grande partie du matériel roulant.

Objectifs > Permettre l'accès PMR au réseau de transport public, a minima sur les arrêts principaux

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité (CACL) et de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE – communes)
- > Prendre en compte les contraintes budgétaires et hiérarchiser les actions et itinéraires à traiter en priorité
- > Travailler davantage avec les associations pour élaborer des projets concertés et partagés
- > Prévoir des aménagements en lien avec le SDA d'AP



AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE

Indicateurs de suivi > Nombre de véhicules de transport public accessibles PMR
> Nombre d'arrêts TC accessibles PMR

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Mesures facilitant l'accès aux transports collectifs					4,86	4,74	0,00	0,00
2	Mise en œuvre d'un Sda'AP pour les arrêts de bus accessibles	< 5 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	4,6	4,62		

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs

Fiche action n°3.4.3 : Améliorer le suivi de l'exploitation

Constat En raison de l'absence de billettique et du manque de suivi de l'activité (rapport d'activité mensuel et annuel...), les données en matière de fréquentation sont très limitées.

En janvier 2018, l'ensemble du réseau urbain est équipé de système billettique. Depuis 2020, le réseau interurbain et scolaire sont également équipés de système de billettique.

Objectifs > Connaître les principaux indicateurs de performance du réseau : fréquentation, km parcourus, ponctualité, vitesse commerciale

Actions et modalités de mise en œuvre > Mise en place d'une billettique légère
> Mise en place de système d'aide à l'exploitation (géolocalisation...)

Système billettique et d'aide à l'exploitation « léger » (Solution UBI Transports)



Indicateurs de suivi > Élaboration de rapports mensuels et de rapports annuels, compilant et analysant au moins les indicateurs identifiés dans le présent PDU

NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Mesures facilitant l'accès aux transports collectifs					4,86	4,74	0,00	0,00
Amélioration du suivi de l'exploitation et de l'information voyageur	5-10 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	0,12	0,12		

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs

Fiche action n°3.4.4 : Étudier la potentialité de dessertes par câble

Constat Les liaisons routières sont particulièrement encombrées et nuisent à l'attractivité des transports collectifs, englués dans la circulation.

Certains exemples de transport par câble laissent à penser que, sur certains itinéraires, cette solution pourrait s'avérer pertinente sur le territoire de la CACL.

Objectifs > Réduire les temps de parcours en profitant de liaisons plus directes via la voie aérienne

Actions et modalités de mise en œuvre > Réaliser les études d'opportunité puis de faisabilité de liaisons par câble (ex. Port de Cayenne – Cité Bonhomme)



Indicateurs de suivi > État d'avancement des études d'opportunité et de faisabilité menées sur l'ensemble des liaisons identifiées

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Mesures facilitant l'accès aux transports collectifs						4,86	4,86	0,00	0,00
4	Transport par câble (étude)	5-10 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	0,12	0,12		

3.4 : Prendre diverses mesures facilitant l'accès aux transports collectifs

Fiche action n°3.4.5 : Proposer la création de contrats d'axe sur les itinéraires de TCSP

Constat

Les transports en commun en site propre sont des outils structurants de l'aménagement urbain ; ils nécessitent un bassin de population et d'emplois à desservir important pour être utilisés à leur potentiel maximal.

Les projets de TCSP retenus par le PDU se situent dans des territoires denses ; la mise en œuvre de ces services de transport est l'occasion d'aménager les quartiers traversés, d'augmenter leur nombre d'habitants et d'emplois, pour augmenter le potentiel futur d'utilisateurs des transports. Un cercle vertueux peut alors être créé, permettant le développement du territoire tout en diminuant les déplacements individuels motorisés, par une « contractualisation » entre les acteurs de l'aménagement urbain (EPAG, bailleurs sociaux, communes) et la CACL, Maître d'Ouvrage des projets de BHNS.

La CACL, Autorité Organisatrice de la Mobilité, s'engage sur :

- un projet de transport en commun, une amélioration du service
- davantage d'accessibilité aux transports en commun

Les acteurs de l'urbanisme s'engagent sur un projet urbain permettant :

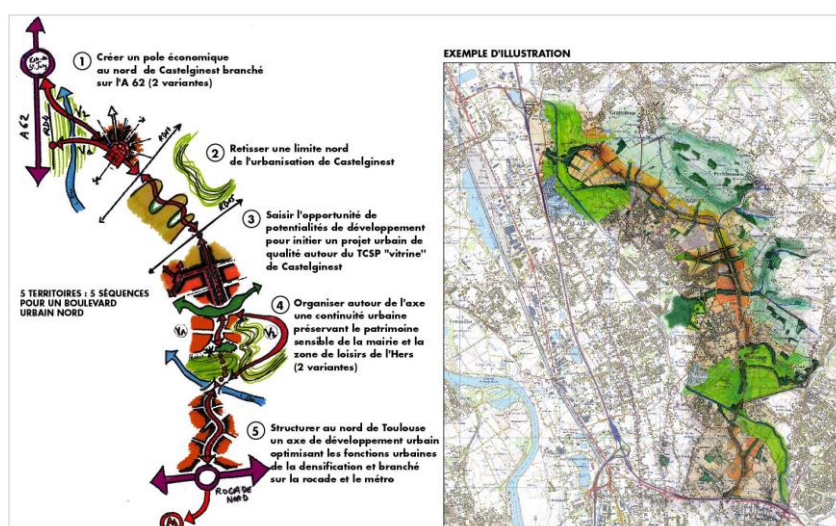
- plus de densité et de mixité autour du projet de transport
- plus de cohérence et de synergie (y compris financière) sur les projets de transport

Objectifs

- > Générer des synergies entre le développement urbain et le réseau de transport

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Engager les discussions entre les acteurs de l'aménagement et la CACL
- > Faire intervenir l'AUDEG comme coordinatrice de ces discussions



Exemple de contrat d'axe à Toulouse

Indicateurs de suivi

- > Nombre de contrats d'axe signés

							PRIORITE 1			
NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETE NCE	PILOTE	PARTENAIRES	Inv H.T. (M€)	Inv H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
3.4	5	Contrat d'axe sur itinéraires TCSP	< 5 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes				

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

4.1 : Mettre en place une procédure de contrôle spécifique du respect de la réglementation

4.2 : Mettre en place une offre de stationnement pour livraison sur l'île de Cayenne

4.3 : Encadrer la pratique du dépotage des conteneurs sur la voirie

4.4 : Élaborer d'une réglementation de stationnement des PL cohérente avec les horaires des terminaux portuaires

4.5 : Créer une réglementation et d'un plan de jalonnement cohérents

4.6 : Informer les transporteurs, les commerçants et les usagers du réseau viaire de la réglementation

4.7 : Informer les transporteurs des conditions de circulation en temps réel

4.8 : Élaborer une charte de bonnes pratiques commerçants / transporteurs

4.9 : Réaliser une étude de faisabilité de plate-forme logistique à proximité du centre-ville de Cayenne

4.10 : Favoriser le développement d'un système de mutualisation

4.11 : Evaluer le potentiel d'une desserte fluviale de marchandises entre les communes

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.1 : Mettre en place une procédure de contrôle spécifique du respect de la réglementation

Constat - dysfonctionnements En matière de transport de marchandises et de logistique urbaine, la zone de forte pression logistique est le centre-ville de Cayenne. Il existe un arrêté interdisant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes PTAC dans le centre-ville de Cayenne, mais ce dernier n'est pas respecté. De plus Le dépotage des conteneurs est interdit en l'absence de dérogation (limitation à 24h) mais ceci est toléré. On dénombre seulement 150 demandes de dérogations en moyenne par an (avec moins de 10 verbalisations par an).

Ce constat pose la question de la pertinence de la réglementation en vigueur. Cette dernière n'étant ni appliquée ni respectée. L'enjeu est donc, en concertation avec les acteurs de la logistique, d'optimiser la réglementation en vigueur.

Objectif

- > Application stricte de la réglementation (contrôle fréquent de la circulation et du stationnement et augmentation du nombre de verbalisations des véhicules de marchandises incluant ceux des commerçants en compte propre)
- > Changement à court terme des pratiques des acteurs

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A court terme (<1,5 an)
 - > Identification d'un coordinateur / formateur faisant le lien entre les élus, les services techniques de la CACL, la police municipale de Cayenne et la gendarmerie
 - > Organisation de sessions de sensibilisation des agents de police municipale de chaque commune à la verbalisation
- > Sur toute la période (0-5 ans)
 - > Mise en place de statistiques PV marchandises
 - > Organisation d'un bilan annuel des statistiques de verbalisation et des pratiques observées.

Indicateurs de suivi

- > Nombre de PV par commune portant sur la circulation et le stationnement des véhicules de transport des marchandises.

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
					Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.1	Contrôle respect réglementation	< 5 ANS	CACL	Communes / Transporteurs / Police	0,017	0,003	0,007	0,001	0,007	0,003	0,007	0,001	0,007	0,003	0,007	0,001

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.2 : Mettre en place une offre de stationnement pour livraison sur l'île de Cayenne

Constat – Dysfonctionnements Selon les commerçants de Cayenne, les emplacements de livraison sont en nombre insuffisant, mal identifiés ou encore peu disponibles. Cette situation n'incite pas les usagers à utiliser les aires de stationnement dédiées à la livraison

En effet, selon l'étude de Systra, seulement 16% des véhicules de livraison utilisent une aire de stationnement dédié à la livraison et 17 % des véhicules stationnent de manière non autorisée en double file, sur la voirie ou le trottoir.

Objectif

- > Rendre les aires de livraison plus visibles (Disposer d'un outil cartographique et mieux baliser les places existantes)
- > Rendre les aires de livraison plus disponibles (augmenter le taux de rotation et créer des nouvelles aires de livraison sur l'île de Cayenne)

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A court terme (<1,5 an)
 - > Vérification de la conformité des aires de livraison aux bonnes pratiques et à la typologie des véhicules autorisés
 - > Renforcement du contrôle de l'utilisation des aires de livraison
- > A moyen terme (1,5-3 ans)
 - > Identification du besoin de nouvelles aires de livraison
 - > Etude de localisation et création de nouvelles aires de livraison
 - > Enquête annuelle « stationnement » sur quelques aires (occupation, taux de rotation)

Indicateurs de suivi

- > Taux de rotation sur les emplacements de stationnement de livraison, durée de stationnement
- > Nombre de PV concernant les véhicules de livraison
- > Remontées qualitatives des représentants des acteurs de la logistique urbaine

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
					Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.2	Offre de stationnement	< 5 ANS	CACL	Communes, Transporteurs, Pros	0,002	0,000			0,035	0,007		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.3 : Encadrer la pratique du dépotage des conteneurs sur la voirie

Constat –

Dysfonctionnements

Dans le centre-ville de Cayenne le dépotage est interdit en l'absence de dérogation mais dans les faits cette pratique est tolérée (en moyenne par an 150 demandes de dérogations sont effectuées). Le dépotage de conteneurs sur la voirie est lié à un déficit de foncier chez les commerçants. Cette pratique a des impacts sur la consommation de l'espace du réseau et également sur la dégradation rapide de la voirie, qui est liée au type de manutention. De plus, ceci minimise le nombre de véhicules en circulation (création d'un stock tampon sur plusieurs jours à proximité immédiate des stationnements).

Ce constat se fait dans un contexte où le tissu commercial du centre-ville en perte de vitesse doit être redynamisé.

Objectif

- > Sensibiliser les commerçants et les transporteurs
- > Mieux connaître/encadrer cette pratique : localisation durée de stationnement des conteneurs
- > Anticiper/traiter la dégradation de la voirie liée à l'utilisation des rolltainers

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A court terme (<1,5an)
 - > Réunion de sensibilisation avec les transporteurs, les riverains, les commerçants et les élus
 - > Mise en place d'un système simplifié pour la demande de dérogation et communiquer auprès des commerçants et des transporteurs
 - > Contrôle des dégradations sur le terrain
- > A moyen terme (1,5-3ans)
 - > Réalisation d'une étude pour identifier les solutions techniques permettant de limiter les impacts de cette pratique
- > A long terme (3-5ans)
 - > Mise en place d'une expérimentation sur un emplacement
 - > Mise en place d'un groupe de suivi « conteneur »

Indicateurs de suivi

- > Retour du groupe de suivi

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CAEL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CAEL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CAEL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CAEL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CAEL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CAEL
4.3	Dépotage conteneurs	< 5 ANS	CACL	Communes, Commerçants, Police, Pros	0,002	0,000			0,009	0,002			0,017	0,003		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.4 : Élaborer d'une réglementation de stationnement des PL cohérente avec les horaires des terminaux portuaires

Constat – Dysfonctionnements La majeure partie des biens de consommation sont importés et transitent par le port de Degrad des Canes. Les conteneurs sont, en pratique, mis à disposition des transporteurs de 6 :00 à 13 :00. Les mouvements des poids-lourds à destination de l'île de Cayenne et des communes de la CALC s'opèrent majoritairement entre 7 :00 et 17 :00. Les livraisons et les enlèvements ont lieu l'après-midi.

L'élaboration de la réglementation de stationnement des PL devra prendre en compte les horaires des terminaux portuaires pour être cohérente.

Objectif > Mettre en cohérence la réglementation d'accès au stationnement des communes de l'île de Cayenne en priorité avec les horaires de fonctionnement des terminaux portuaires conteneurs.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Mise en place d'un groupe de suivi flux portuaires
- > Réalisation d'un atelier flux portuaires alimentant une optimisation de la réglementation sur les sujets stationnement et jalonnement
- > Réalisation d'une réunion semestrielle de suivi

Indicateurs de suivi

- > Indicateurs de congestion horaire et suivi des PPM, PPS
- > Remontée qualitative du groupe de suivi

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.4	Elargissement horaires port	< 5 ANS	CACL	Port, Transitaires	0,014	0,001		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.5 : Créer une réglementation et un plan de jalonnement cohérents

Constat – Dysfonctionnements Le territoire de la CACL se caractérise, notamment, par une majorité de transport en compte propre et par une forte pression dans le centre-ville de Cayenne avec les difficultés de livraison.

Une réglementation claire et applicable ainsi que la mise en place d'une plage horaire d'accès au centre-ville et une plage d'accès des aires de livraison apparaissent comme des étapes incontournables dans une démarche de préservation de l'activité économique du centre-ville.

Objectif

- > Mise en place d'une réglementation plus adaptée : intégrer à la réflexion en amont les contraintes et les attentes des différents acteurs
- > Réglementation mieux respectée
- > Gérer les conflits potentiels

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A court terme (<1,5 an)
 - > Identification d'un coordinateur/animateur
 - > Identification des représentants des acteurs de la logistique urbaine
 - > Organisation d'un atelier « Réglementation » pour alimenter une nouvelle réglementation et identifier les bonnes pratiques à mettre en place
- > A moyen terme (1,5-3ans)
 - > Production d'une charte « marchandises » engageant ses signataires dans l'application des bonnes pratiques
 - > Organisation de réunions régulières pour la cohésion du groupe et les problèmes ponctuels.

Indicateurs de suivi

- > Nombre de PV pour stationnement non autorisé sur voirie /non-respect des horaires d'accès.
- > Remontées qualitatives des représentants des acteurs de la logistique urbaine.

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
					Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.5	Plan circulation et stationnement	< 5 ANS	Ville de Cayenne	CACL, Transporteurs, commerçants, pros	0,014	0,001			0,044	0,004		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.6 : Informer les transporteurs, les commerçants et les usagers du réseau viaire de la réglementation

Constat – Dysfonctionnements Le manque de places de stationnement pour les véhicules de livraison couplé avec le non-respect et la non-application de la réglementation en vigueur entraîne des perturbations sur l'espace public (trottoir et voirie).
Compte tenu de l'impact sur l'attractivité économique du centre-ville de Cayenne, il apparaît nécessaire de clarifier la réglementation d'accès au centre-ville d'une part, et de la communiquer auprès des transporteurs et des commerçants d'autre part.

Objectif

- > Respect de la réglementation
- > Fluidification des trafics dans le centre-ville de Cayenne

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A moyen terme (1,5-3 ans)
 - > Réalisation d'un site internet affichant la cartographie et la zone de stationnement accessible
 - > Impression de flyers distribués sur les plateformes transporteurs, chez les grossistes et chez les commerçants
- > A long terme (3-5ans)
 - > Lancement d'une expérimentation d'affichage dynamique sur les secteurs à enjeux
 - > Benchmark des systèmes existants d'affichage dynamique, d'information sur le stationnement et de prise de rendez-vous

Indicateurs de suivi > En fonction de la réglementation mise en place (nombre de contraventions, comptage de véhicules ne respectant pas les accès...)

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
					Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.6	Information sur réglementation	< 5 ANS	CACL	Communes, Transporteurs, Commerçants							0,023	0,002			0,023	0,00231

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.7 : Informer les transporteurs des conditions de circulation en temps réel

Constat – Dysfonctionnements Les heures de pointes du trafic des véhicules légers et des poids-lourds sont similaires, les problématiques de congestion routières sont par conséquent conjointes.

Il existe peu d'information sur les itinéraires alternatifs, ceci ne permet pas d'éviter le phénomène de goulet d'étranglement en amont (par exemple sur certains ronds-points).

L'information en temps réel des transporteurs sur les conditions de circulation apparaît comme une des solutions à la fluidification du trafic dans Cayenne.

Objectif > Fluidification du trafic par optimisation des itinéraires

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A moyen terme (1,5-3 ans)
 - > Utilisation des webservices de gestion du trafic : Google, WAZE
- > A long terme (3-5 ans)
 - > Equipement d'aires de capteurs de présence de véhicules dans un périmètre en enjeu
 - > Expérimentation de la mise en ligne de la disponibilité des aires de livraison
 - > Expérimentation d'un service de prise de rendez-vous pour une filière particulière

Indicateurs de suivi > Indicateurs de congestion routière (nombre de km à vitesse réduite, nombre de PL en heure de pointe...)

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.7	Informations sur conditions de circulation	< 5 ANS	CACL	DEAL, Communes, Transporteurs					0,005	0,001			0,025	0,008		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.8 : Élaborer une charte de bonnes pratiques commerçants / transporteurs

Constat – Dysfonctionnements

Le tissu commercial du centre-ville de Cayenne, déjà fragile, est en perte de vitesse. La redynamisation de l'activité économique de ce dernier passera par un changement des pratiques en termes de transport de marchandise et de stationnement.

Les contraintes du réseau viaire ainsi que les spécifiés du tissu économique local (part importante de compte propre) devra être pris compte dans l'élaboration d'une charte de bonnes pratiques commerçants/transporteurs.

Objectif

- > Réglementation plus adaptée et mieux respectée :
 - > Intégrer à la réflexion en amont les contraintes et les attentes de riverains, des transporteurs, des commerçants et des accords portuaires
 - > Recherche d'un consensus engageant au quotidien chacun de ces acteurs
- > Traiter les conflits identifiés par une charte définissant les pratiques à adopter

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Identification d'un coordinateur/animateur et des représentants de la logistique urbaine
- > Organisation d'une réunion d'installation d'une instance de concertation
- > Organisation de 2 ateliers préparatoires puis production de la Charte
- > Organisation d'une réunion annuelle afin de mesurer l'évolution des pratiques et d'identifier les dysfonctionnements à traiter, et de mettre à jour le cas échéant la Charte

Indicateurs de suivi

- > Nombre de PV pour stationnement non autorisé sur voirie dans les secteurs à enjeux correspondant à de la livraison
- > Remontées qualitatives des membres de l'instance de concertation

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3								
					Invrt H.T. (M€)	Invrt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invrt H.T. (M€)	Invrt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invrt H.T. (M€)	Invrt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL					
4.8	Charte de bonnes pratiques	< 5 ANS	CACL	CCI														0,017	0,009		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.9 : Réaliser une étude de faisabilité de plate-forme logistique à proximité du centre-ville de Cayenne

Constat – Dysfonctionnements Les surfaces permettant aux commerçants de stocker leurs marchandises sont trop peu nombreuses, tout comme les services logistiques à valeur ajoutée (hormis plateformes de stockage à température dirigée).

Objectif

- > Approvisionnement des commerçants en évitant le dépotage en centre-ville
- > Services : stockage tampon, sécurisation de la marchandise, collecte de la marchandise directement par les commerçants, optimisation de tournées,
- > Gestion des pics horaires
- > Mutualisation des frais pour les commerçants.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Réalisation d'une étude de faisabilité (évaluation des flux, définition des besoins, réalisation du programme fonctionnel, élaboration du business plan, recherche de financements...)
- > Analyse précise des surfaces logistiques existantes (investisseur, exploitation, services proposés, capacité de stockage, flux annuels...)
- > Echanges réguliers avec la sphère économique (transporteurs et commerçants).

Indicateurs de suivi

- > Indicateurs quant au potentiel de marché et à la rentabilité économique et financière de ce type de projet
- > Définition d'un cahier des charges pour un Appel à Manifestation d'Intérêt à destination des investisseurs / logisticiens

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
					Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.9	Etude de faisabilité plateforme	< 5 ANS	CACL	CCI / Commerçants / Transporteurs / Pros	0,087	0,03		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.10 : Favoriser le développement d'un système de mutualisation

Constat –

Dysfonctionnements

Actuellement, le dépotage des conteneurs s'effectue dans le centre-ville de Cayenne. Cette pratique est liée à un déficit de foncier chez les commerçants, l'immobilier commercial de centre-ville étant inadapté et exigu.

Le tissu commercial de centre-ville est fragile, en perte de vitesse et à préserver / dynamiser.

Objectif

- > Structurer, professionnaliser et optimiser le dernier kilomètre en mutualisant les livraisons : augmenter la part de compte d'autrui dans le transport
- > Un risque à bien intégrer : pénaliser la compétitivité du tissu commercial de centre-ville en augmentant les coûts de transport lors du passage du compte propre destinataire au compte d'autrui

Actions et modalités de mise en œuvre

- > A moyen terme (1 à 3ans) : pré-requis: offre de plateforme logistique
Etude de faisabilité technique, juridique et économique réalisée par un BE :
 - **Tournée mutualisant les livraisons/enlèvements au sein d'une même zone**
 - **Création d'aires de stationnement spécifiques réservées aux transporteurs réalisant ce service mutualisé**
- > A long terme (3 ans) :
 - **Mise en place d'une expérimentation sur un quartier pilote du centre-ville de Cayenne**

Indicateurs de suivi

- > Tarif de livraison pour ce service mutualisé
- > Retour des commerçants ayant participé à l'expérimentation
- > Retour de la police municipale et des transporteurs sur les conditions d'utilisation des aires de stationnements spécifiques

NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
4.10	Système de mutualisation	< 5 ANS	CACL	CCI					0,017	0,009			0,009	0,005		

Axe 4 : Diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique

Fiche action n°4.11 : Evaluer le potentiel d'une desserte fluviale de marchandises entre les communes

Constat – Dysfonctionnements Des voies d'eau desservent l'ensemble des communes de la CACL (crique fouillée, rivière de Cayenne...).

Dans le même temps, le réseau viaire est encombré et pourrait être délesté en proposant un itinéraire alternatif par la voie d'eau

Objectif

- > Développer une offre de services fluviaux cadencés in fine
- > Évaluer précisément le potentiel en termes de flux de marchandises (type de trafic, Origine/Destination, contraintes spécifiques...)
- > Évaluer la capacité de la voie d'eau en termes de type d'embarcation, capacité emport, tirant d'eau, tirant d'air...

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Définition d'un cahier des charges
- > Réalisation d'une étude de faisabilité
- > Contractualisation avec un transporteur fluvial ou logisticien

Indicateurs de suivi Potentiel de flux captables par la voie d'eau, investissements nécessaires pour la faisabilité du service proposé

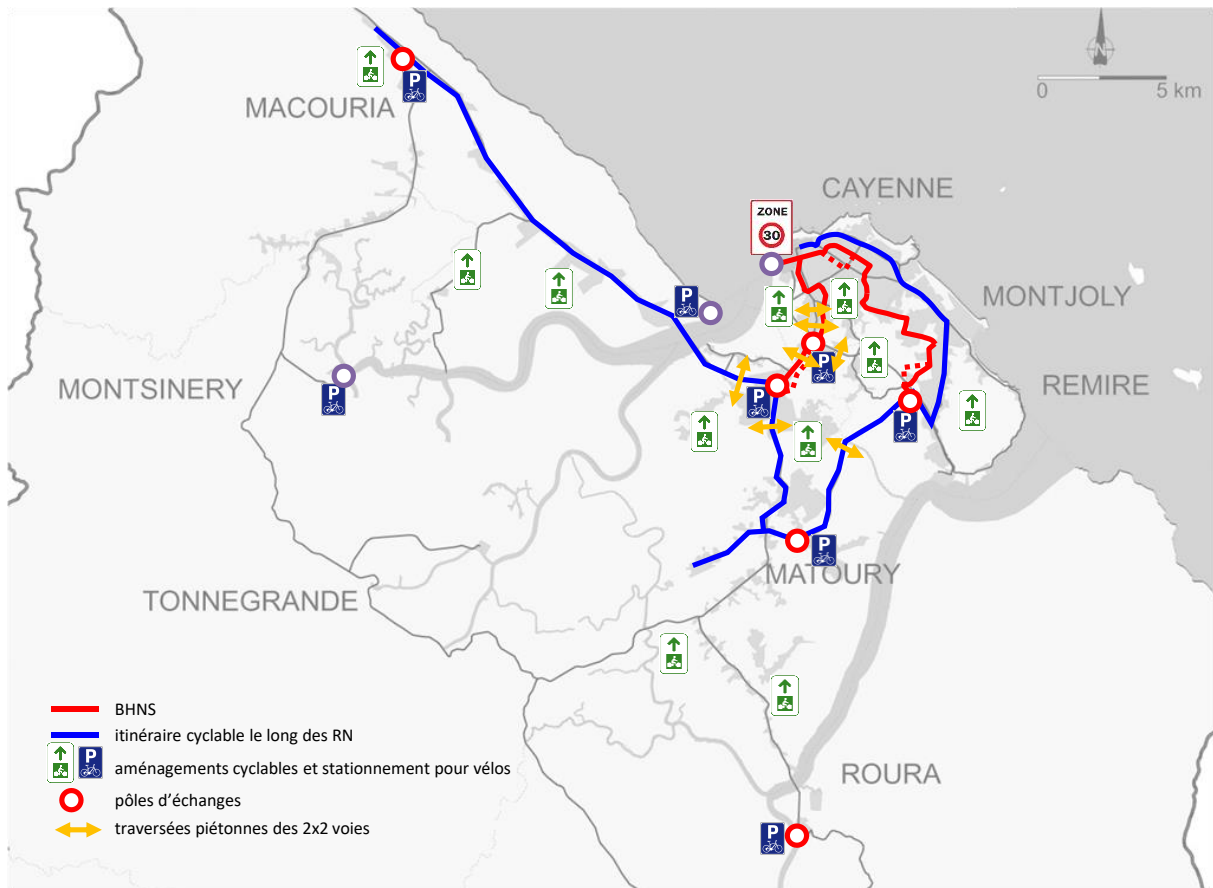
NUM	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3					
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL		
4.11	Potentiel desserte fluviale	< 5 ANS	CACL	CCI											0,578	0,434		

Axe5 : Permettre le développement des modes actifs

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

5.2 : Améliorer les itinéraires piétons

5.3 : Prendre des mesures d'accompagnement en faveur des modes actifs



Réalisation : EURECA, 2017

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

Fiche action n°5.1.0 : Mettre en œuvre le Plan Vélo 2021

Constat

Le Plan Vélo approuvé en novembre 2021, proposait une série d'aménagements cyclables à l'intérieur de l'île de Cayenne, « pôle Capitale » du projet de SCOT, qu'il convient dès à présent de mettre en œuvre, sur la durée du PDU et même au-delà, en prévoyant notamment des aménagements sur les axes routiers principaux et le long du TCSP. Cela représente 192 km de pistes et bandes cyclables phasés tous les 5 ans.

Objectifs

Avoir une cohérence d'ensemble sur les futurs aménagements cyclables, en partenariat avec l'ensemble des gestionnaires de voirie

- > Décliner de manière opérationnelle les orientations du PDU, dans la perspective d'une mise en œuvre rapide

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Aménager des cheminements piétons et cyclables **en prenant en compte les trames vertes et bleues du SCOT de la CACL**
- > Programmer dans l'espace et dans le temps les aménagements cohérents et continus permettant d'améliorer le confort (ombrage et revêtement, notamment) et la sécurité (dispositifs de séparation des flux) des déplacements à vélo et, de là, accroître le volume de sa pratique – à tout le moins, des aménagements doivent être réalisés à chaque réalisation ou rénovation de voirie. Ce travail tiendra compte des résultats des études réalisées par la DEAL.

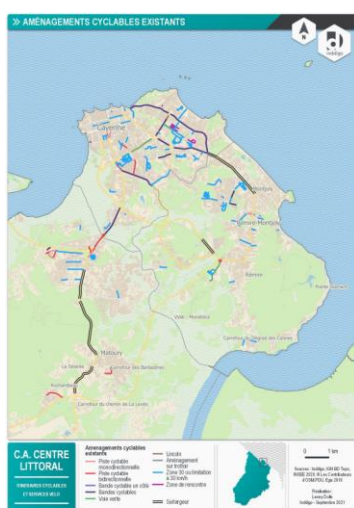


Figure 19 : Aménagements cyclables existants sur l'île de Cayenne



Figure 42 : Planification finale du réseau

Indicateurs de suivi

- > Approbation du schéma directeur cyclable de la CACL
- > Objectif de kilomètres d'itinéraires et de nombre de stationnement vélos

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv.t H.T. (M€)	Inv.t H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires cyclables					25,02	0,0578	0,00	0,00
0	Etude Schéma directeur Vélos	< 5 ANS	Communes / CTG / Etat	CACL	Communes / CTG / Etat	0,12	0,06		

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

Fiche action n°5.1.1 : créer des itinéraires cyclables au sein du « pôle Capitale » en s'appuyant sur un plan vélo actualisé

Constat

Quelques tronçons d'itinéraires cyclables existent sur le territoire de l'agglomération, mais ils sont peu nombreux et surtout discontinus, ce qui rend leur pratique peu confortable, voire périlleuse. Pour autant, comme le rappelle l'étude « Aménagements et usages du vélo en Guyane – éléments de contextualisation » réalisée par le CEREMA en 2016, l'agglomération est, derrière Strasbourg, la deuxième de France en termes de part modale du vélo dans la mobilité quotidienne, avec plus de 4,1%.

La desserte des principaux pôles générateurs au sein du pôle Capitale est peu satisfaisante (manque de continuité, très peu d'aménagements sécurisés...), **en particulier autour des établissements d'enseignement.**

Objectifs

- > Développer l'attractivité du mode « vélo » et en accroître la fréquentation
- > Desservir les principaux générateurs de déplacements

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Aménagement de pistes et bandes cyclables sur le tracé du TCSP et sur les axes routiers en cas de création / réaménagement.
- > Aménagement de pistes et bandes cyclables entre pôles générateurs.
- > **Aménagements cyclables autour des collèges et écoles**

Indicateurs de suivi

- > Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables réalisés
- > 30 km d'itinéraires cyclables réalisés d'ici 2026 (dont 7 km à Cayenne et 8 km à Remire-Montjoly)
- > 52 km d'itinéraires cyclables réalisés d'ici 2028 (dont 10km à Cayenne et 7 km à Remire-Montjoly)
- > 70 km d'itinéraires cyclables réalisés d'ici 2031 (dont 10km à Cayenne et 10 km à Remire-Montjoly)

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires cyclables					25,02	0,0578	0,00	0,00	29,323	0	0	0	24,86	0,00	0,00	0,00
1	itinéraires cyclables "pôle Capitale"	0-15 ANS	Communes / CTG / Etat	CACL	Communes	23,12	0,00			23,12	0,00			23,12	0,00		

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

Fiche action n°5.1.2 : aménager des zones 30 et des zones de rencontre

Constat Le territoire de l'agglomération compte actuellement un nombre très limité de zones 30 ou de zones de rencontre, essentiellement dans la partie agglomérée de Cayenne (abords du cimetière, ZAC Hibiscus).

Or, ces zones sont les plus propices à un usage sûr et apaisé des modes actifs, tout en contraignant l'automobile à maintenir une vitesse réduite.

Objectifs

- > Aménager des espaces urbains fortement fréquentés par les piétons et vélos, notamment à proximité de générateurs de déplacements en modes actifs (équipements d'enseignement, administratifs, commerciaux)
- > Accroître l'attractivité des modes actifs au détriment de l'automobile

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Aménagement de zones 30 le long du tracé du BHNS
- > Aménagement de zones 30 dans les zones urbaines denses, notamment à proximité des établissements scolaires, de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury, ainsi que dans les bourgs de Tonate, Roura et Monsinéry
- > Permettre aux communes d'expérimenter certains dispositifs avant de les pérenniser pour tester leur acceptabilité auprès des habitants et utilisateurs



Indicateurs de suivi > Nombre de zones 30 créées et superficie totale des zones 30

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PIÉDITS	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Itinéraires cyclables						25,02	0,0578	0,00	0,00	29,323	0	0	0	24,86	0,00	0,00	0,00
2	zones 30	0-15 ANS	Communes	CACL	Communes	1,73	0,00			1,73	0,00			1,73	0,00		

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

Fiche action n°5.1.3 : créer des itinéraires cyclables au sein des autres pôles

Constat

Au-delà des zones denses de l'île de Cayenne (cf. fiche 5.1.1), le vélo représente, dans les autres pôles de l'agglomération, un mode de déplacement d'autant plus important que la desserte en transport collectif est moins développée et que le trafic automobile y est plus faible, donc moins accidentogène.

La pratique du vélo doit donc y être encouragée, par des itinéraires protégés adaptés permettant la desserte des équipements générateurs (collèges, centres-bourgs) depuis les écarts et les secteurs d'habitat diffus.

Objectifs

- > Compenser la moindre desserte TC par des aménagements en faveur du vélo, pour les déplacements de moyenne distance (1 à 5 kms)
- > Permettre une pratique sûre et confortable du vélo

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Dans chaque commune (pôle d'équilibre ou pôle stratégique du projet de SCOT), il est proposé de créer un schéma des itinéraires cyclables, avec mise en œuvre immédiate sur les secteurs jugés prioritaires (cf. exemple de Roura ci-dessous)
- > **La desserte à vélo des écoles et collèges sera considérée comme une priorité**



Piste cyclable



Bande cyclable



Espace partagé

Indicateurs de suivi

- > Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables mis en œuvre

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
						Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires cyclables					25,02	0,0578	0,00	0,00	29,323	0	0	0
3	réseau cyclable "autres pôles"	5-10 ANS	Communes / CTG / Etat	CACL	Communes / CTG / Etat					3,47	0,00		

5.1 : Créer des itinéraires cyclables

Fiche action n°5.1.4 : accroître le nombre de places de stationnement pour les vélos (entre 4 200 et 5 700)

Constat Un des freins principaux à l'usage des vélos est la difficulté – ou le risque de vol – liée au stationnement : absence de local fermé, manque d'arceaux, exposition aux pluies tropicales, etc.

Le développement d'itinéraires cyclables doit donc s'accompagner d'une politique d'installation massive d'équipements de stationnement des vélos à proximité des stations du futur BHNS, des arrêts principaux du réseau de bus ou de navettes fluviales, ou des générateurs de déplacements (équipements scolaires ou administratifs, zones d'activités, centres commerciaux, etc.).

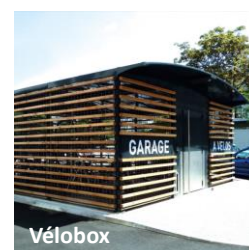
Objectifs > Accompagner le développement des itinéraires cyclables par la mise en œuvre d'équipements de stationnement sécurisé des vélos

Actions et modalités de mise en œuvre > Appliquer les normes prévues par la Loi : le PDU préconise ainsi, en application des dispositions du décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 et de l'arrêté du 20 février 2012, l'obligation de réaliser des locaux dédiés au stationnement des vélos dans tous les projets de construction neuve à destination d'habitation comme d'activités. Les normes applicables seront de :

- Pour les logements : 1m² par tranche de 45m² de surface de plancher
- Pour les bureaux : 1m² par tranche de 60m² de surface de plancher
- Pour les commerces et autres destinations : 1m² par tranche de 250m² de surface de plancher

Ces locaux seront, conformément à la loi, fermés et équipés de dispositifs d'attache des vélos.

- > Les études des itinéraires cyclables devront s'accompagner d'une réflexion sur les équipements de stationnement, selon une typologie tenant compte de l'importance des sites concernés et des usages envisagés :
 - > Sites peu ou moyennement fréquentés et durée courte : simples arceaux
 - > Sites très fréquentés et durée courte : racks couverts
 - > Sites peu ou moyennement fréquentés et durée longue : arceaux couverts
 - > Sites très fréquentés et durée longue : équipement de type « vélobox » (cf. ci-dessous)



Indicateurs de suivi > Nombre de places de stationnement vélo créées

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires cyclables					25,02	0,0578	0,00	0,00	29,323	0	0	0
4	Stationnement vélo équipements publics	< 5 ANS	Communes	CACL	Communes	0,05	0,00			1,00	0,00		

5.2 : Améliorer les itinéraires piétons

Fiche action n°5.2.1 : aménager des trottoirs sécurisés en milieu urbain

Constat

Les trottoirs des secteurs centraux des villes (Cayenne, Rémire-Montjoly essentiellement) sont le plus souvent très dégradés, peu larges et coupés par des aménagements rendant la marche peu confortable, voire périlleuse (escaliers, notamment) ; dans certains secteurs, ils sont en outre régulièrement occupés par des véhicules qui stationnent à cheval sur le trottoir et la chaussée. De plus, les hauteurs des trottoirs par rapport à la chaussée sont élevées, en raison des nécessités d'écoulement des eaux de pluie lors d'épisodes tropicaux intenses.

Dans le cadre des Plans d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE) que chaque commune doit mettre en œuvre, il importe que les trottoirs fassent l'objet de traitements spécifiques destinés à rendre la pratique de la marche plus confortable et sûre.

Objectifs

- > Valoriser l'image des espaces publics dans les secteurs urbains centraux
- > Faciliter la pratique de la marche
- > Redonner aux trottoirs leur fonction première d'espace de déambulation

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Établir, sur les secteurs les plus concernés (centres-villes **et à proximité des établissements scolaires**), des schémas d'aménagement d'espaces publics revalorisant la fonction des trottoirs et proposant des aménagements confortables et sûrs, **avec des revêtements adaptés**
- > Chaque fois que possible, planter des arbres afin de protéger les promeneurs du soleil et de la chaleur

Indicateurs de suivi

- > Nombre de m² de trottoirs et d'espaces publics aménagés

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires piétons					13,29	0,00	0,00	0,00	2,89	0	0	0
1	Trottoirs sécurisés et ombragés en milieu urbain (20 km)	0-10 ANS	Communes	CACL	Communes	2,89	0,00			2,89	0,00		

5.2 : Améliorer les itinéraires piétons

Fiche action n°5.2.2 : aménager des itinéraires en lien avec les arrêts de bus

Constat

L'important programme de développement de l'offre de transport collectif (mise en œuvre du BHNS, restructuration et renforcement du réseau de bus, création de navettes fluviales, etc.) doit s'accompagner d'aménagements destinés à améliorer le traitement des itinéraires d'accès aux points d'arrêt, que ce soit à pied ou à vélo.

En effet, les points d'arrêt sont souvent situés au niveau de carrefours très fréquentés par le trafic automobile, rendant les traversées, ou même les cheminements le long des infrastructures routières, dangereux et exposés aux nuisances (bruit, pollution).

Objectifs

- > Traiter les « derniers hectomètres » entre les points d'arrêt du réseau de transport collectif et l'origine (ou la destination) du déplacement, afin de rendre confortable et sûr le cheminement à pied ou le trajet à vélo

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Aménagement systématique autour de chaque station du futur BHNS
- > Aménagement autour des principaux pôles d'échanges du réseau de bus et de navettes fluviales
- > Créer un jalonnement et éditer des plans d'itinéraires piétons



Indicateurs de suivi

- > Nombre de points d'arrêt traités

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires piétons					13,29	0,00	0,00	0,00
2	Aménagements en lien avec les arrêts de bus	< 5 ANS	Communes / CTG	CACL	Communes	2,31	0,00		

5.2 : Améliorer les itinéraires piétons

Fiche action n°5.2.3 : créer des dispositifs de franchissement des routes à 2x2 voies

Constat

Les principaux axes routiers à 2x2 voies (RN1, RN2) traversent des secteurs urbains où se trouvent d'importants générateurs de déplacements (centres commerciaux, zones d'activités, équipements publics (ex. CAF) ; les piétons, nombreux dans ces secteurs, n'hésitent pas à traverser ces infrastructures routières au mépris de leur sécurité. On a ainsi relevé, sur la RN1 à l'ouest du carrefour de Balata, une vingtaine de traversées de piétons à l'heure de pointe du matin, et une quinzaine de traversées de vélos par heure.

Pour éviter ces pratiques dangereuses, il est proposé de mettre en place des **dispositifs de franchissement permettant** une traversée en toute sécurité de ces voiries :

- > RN1 à l'ouest de Balata
- > RN1 entre les carrefours Balata et Maringouins, et entre le giratoire Leblond et le quartier Rénovation Urbaine
- > RN2 au sud de Balata
- > RD23 à l'est du carrefour des Maringouins
- > La Matourienne au droit de Matoury

Objectifs

- > Sécuriser les traversées piétonnes des principaux axes routiers

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Étude de localisation des traversées les plus pertinentes
- > Selon les résultats de l'étude, mise en œuvre progressive de dispositifs de franchissement.



Indicateurs de suivi

- > Nombre de passerelles créées
- > Nombre d'accidents impliquant des piétons sur les axes concernés

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Itinéraires piétons					13,29	0,00	0,00	0,00
3	10 dispositifs de franchissement sur les routes principales	5-10 ANS	Etat / CTG / Communes	Etat/CTG	Communes	8,09	0,00		

5.2 : Améliorer les itinéraires piétons

Fiche action n°5.2.4 : créer un Plan Piéton

Constat

Les principaux axes routiers à 2x2 voies (RN1, RN2) traversent des secteurs urbains où se trouvent d'importants générateurs de déplacements (centres commerciaux, zones d'activités, équipements publics (ex. CAF) ; les piétons, nombreux dans ces secteurs, n'hésitent pas à traverser ces infrastructures routières au mépris de leur sécurité. On a ainsi relevé, sur la RN1 à l'ouest du carrefour de Balata, une vingtaine de traversées de piétons à l'heure de pointe du matin, et une quinzaine de traversées de vélos par heure.

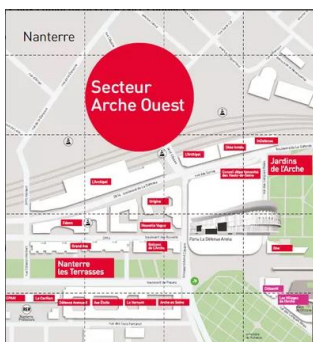
Pour éviter ces pratiques dangereuses, il est proposé de mettre en place un plan piéton permettant de sécuriser et jalonner ces flux.

Objectifs

> Sécuriser les traversées piétonnes des principaux axes routiers

Actions et modalités de mise en œuvre

> Étude de localisation des Origines-Destinations les plus pertinentes
> Selon les résultats de l'étude, mise en œuvre progressive de dispositifs de sécurisation des déplacements à pied.



Indicateurs de suivi

> Nombre de d'itinéraires créés
> Nombre d'accidents impliquant des piétons sur les axes concernés

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Itinéraires piétons						13,29	0,00	0,00	0,00
4	Plan piétons	> 5 ans	CACL / Communes	CACL	Communes	0,05	0,05		

5.3 : Prendre des mesures d'accompagnement en faveur des modes actifs

Fiche action n°5.3.1 : développer les opérations de type Pédibus

Constat

La pratique de la marche est universelle : quel que soit le déplacement, et quel que soit le mode utilisé, on est, à un moment ou à un autre et pour une durée variable, un piéton. Mais l'apprentissage de la marche comme mode de déplacement à part entière doit se faire dès le plus jeune âge, et les démarches de type Pédibus, ou « Marchons Vers l'Ecole », sont d'excellents moyens de faire prendre conscience, aux enfants comme aux parents, qu'il existe d'autres moyens que la voiture accompagnatrice pour se rendre à l'école.

D'ailleurs, des opérations de ce type ont déjà été mises en œuvre sur le territoire de l'agglomération :

- > École Léopold-Heder à Cayenne
- > École Ste-Agathe, à Macouria

Pour des établissements plus importants (lycées, université), des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES) pourront être envisagés.

Objectifs

- > Sensibiliser enfants et parents à une mobilité alternative
- > Créer des opérations fédératrices et exemplaires
- > Susciter, par une communication adaptée, des réflexions au sein de l'ensemble de la population

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Mise en place sur des écoles volontaires
- > Reproduction des exemples déjà réalisés
- > **Élaboration de PDES sur des lycées ou université**



Indicateurs de suivi

- > Nombre d'opérations et nombre d'enfants concernés

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Inv. H.T. (M€)	Inv. M.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct M.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. M.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct M.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. M.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Mesures d'accompagnement modes actifs						0,12	0,12	0,07	0,08	0,12	0,1156	0,0728	0,0751	0,00	0,00	0,07	0,08
1	Développement du pédibus	< 5 ANS	Communes	Communes	CACL			0,06	0,06			0,06	0,06			0,06	0,06

5.3 : Prendre des mesures d'accompagnement en faveur des modes actifs

Fiche action n°5.3.2 : promouvoir l'usage des modes actifs

Constat

Les modes actifs sont déjà très représentés dans la mobilité quotidienne, selon les résultats de l'Enquête-Ménages-Déplacements ; néanmoins, trop de déplacements de courte distance sont encore pratiqués en voiture particulière, participant à l'encombrement de l'espace public, à la dégradation de la qualité de l'air, à l'insécurité routière et à la perte globale de temps pour l'ensemble des usagers.

Il apparaît donc nécessaire de promouvoir l'usage des modes actifs, par des campagnes de communication visant plusieurs objectifs :

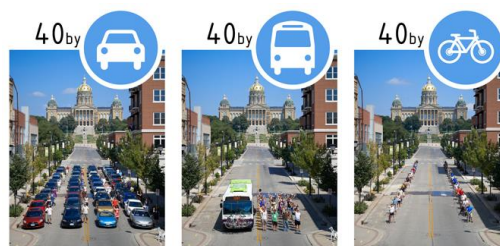
- > Les modes actifs sont bénéfiques pour la santé de chacun
- > Les modes actifs sont bénéfiques à la société entière, en raison de l'absence de nuisances
- > Les modes actifs consomment peu d'énergie, peu d'espace
- > Les modes actifs sont les plus performants sur tous les trajets courts

Objectifs

- > Sensibiliser la population de l'agglomération
- > Inciter au report modal, notamment sur les déplacements courts

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Campagnes régulières de communication
- > Valorisation des bonnes pratiques (ex. Pédibus)



Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus, or bicycle. Event info at www.facebook.com/UrbanAmbassadors - Photos by www.tobinbennett.com (Des Moines, Iowa - August 2010)

Indicateurs de suivi

- > Nombre de campagnes lancées

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENSE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Invit H.T. (Mj)	Inv H.T. CACL	Fct (Mj/an)	Fct H.T. CACL	Invit H.T. (Mj)	Inv H.T. CACL	Fct (Mj/an)	Fct H.T. CACL	Invit H.T. (Mj)	Inv H.T. CACL	Fct (Mj/an)	Fct H.T. CACL
Mesures d'accompagnement modes actifs						0,12	0,12	0,07	0,08	0,12	0,1156	0,0728	0,0751	0,00	0,00	0,07	0,08
2	Promotion des modes actifs	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG / ADEME / étab. Public et privés			0,02	0,02			0,02	0,02			0,02	0,02

5.3 : Prendre des mesures d'accompagnement en faveur des modes actifs

Fiche action n°5.3.3 : définir les services vélo adaptés au territoire de la CACL

- Constat**
- A partir du Plan Vélo de 2021, 3 types de services se dégagent :
- Se stationner : stationnement sur lieu public/intermodalité, stationnement dans les établissements scolaires
 - Se procurer un vélo : mise en service, prêt de vélo, location longue durée, aide à l'achat
 - Réparer son vélo : créer (ou maintenir) 4 ateliers fixes, développer des ateliers mobiles

- Objectifs**
- > Sécuriser et développer la pratique cyclable

- Actions et modalités de mise en œuvre**
- > Etude sur la gestion des coûts et du service de location longue durée
 - > Trouver les prestataires pour la mise en service et la location longue durée
 - > Locaux à disposition pour le stockage des vélos dans le cadre des prêts, les ateliers de réparation



- Indicateurs de suivi**
- > Nombre d'actions lancées

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
						Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Mesures d'accompagnement modes actifs						0,12	0,12	0,07	0,08	0,12	0,1156	0,0728	0,0751
3	Etude sur les services vélos	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTS / étab. Public et privé	0,12	0,12			0,12	0,12		

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

6.1 : Développer les aires de covoiturage

6.2 : Accompagner le développement de la mobilité électrique par la création de bornes de recharge

6.3 : Créer un système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain

6.4 : Créer un système d'autopartage

6.5 : Étudier l'opportunité et la faisabilité d'une Zone de Circulation Restreinte

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Fiche action n°6.1.1 et 6.1.2 : Développer les aires de covoiturage

Constat –

Dysfonctionnements

Le covoiturage se développe, en raison de son attractivité financière et pratique. Ce moyen de déplacement se situe à l'interface entre les modes individuels et les modes collectifs et visent ainsi à offrir de nouveaux usages à l'automobile. Aucun équipement spécifiquement ne permet de faciliter aujourd'hui son développement sur le territoire (parking dédié, application, site internet...).

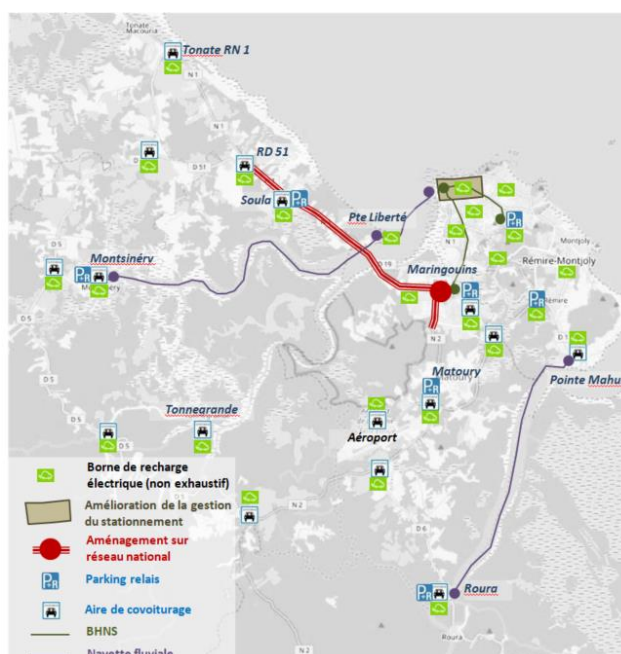
Il s'agit donc de promouvoir cette pratique à l'aide d'actions spécifiques. Le covoiturage constitue en effet un réel potentiel pour la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, en particulier dans les secteurs ruraux de la CACL où les transports collectifs sont moins pertinents.

Objectifs

- > Améliorer le cadre de vie en réduisant le nombre de voitures en milieu urbain et en limitant l'occupation de l'espace public
- > Contribuer à la diminution du trafic automobile et répondre aux soucis de congestion qui compromettent l'accessibilité de certaines zones de l'agglomération
- > Réduire le taux de motorisation des ménages et ainsi de favoriser la diminution du budget transport

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Développement d'aires de covoiturage (phase 1) avec 8 aires de 30 places en moyenne : Tonate RN1, Montsinéry-Bourg, Tonnegrande, Matoury, Roura, Intersection RN2 / RD6 (sud de l'aéroport), Soula, Rte du Gallion (RD 5 / RD 888).
- > Développement d'aires de covoiturage (phase 2) avec 8 aires de 20 places en moyenne sur le réseau secondaire.
- > Mise en place de mesures d'accompagnement : communication, mise en relation (opportunité de création d'un site internet ou relais d'initiatives locales comme blada ou youmoov).



Indicateurs de suivi

- > Nombre de voitures stationnées
- > Nombres de places créées

NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
Développement du covoiturage						0,83	0	0,04	0,00	0,8324	0	0,0416	0
1	Création d'aires - phase 1	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,83		0,04					
2	Création d'aires - phase 2	5-10 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,83		0,04	

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Fiche action n°6.2.1 à 6.2.3 : Accompagner le développement de la mobilité électrique

Constat – Dysfonctionnements

Aujourd'hui, de nouveaux services de mobilité sont mis en place afin de réduire l'usage de la voiture particulière et ses nuisances.

La voiture électrique fait l'objet d'un engouement émergent. Les véhicules « propres » sont en effet devenus un enjeu de société en raison de la montée en puissance des préoccupations environnementales, de l'augmentation du prix des carburants et de leur forte médiatisation.

Cependant, le développement de la mobilité électrique doit être conditionné au type d'énergie mobilisé pour produire l'électricité. La production de cette dernière ne devant pas être autant ou plus polluante que l'utilisation d'hydrocarbure.

Une étude de la DEAL sur l'implantation de bornes de recharges électriques est en cours.

Objectifs

- > Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants
- > Encourager les alternatives énergétiques
- > Mettre en place des bornes de recharge avec panneaux photovoltaïques

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Prévoir un déploiement en cohérence avec les orientations de l'étude en cours menée par la DEAL
- > **Adapter les bornes à la capacité du réseau et anticiper avec EDF les disponibilités énergétiques avec des ENR et dispositifs de recharge.**
- > Mise en place de 3 bornes de recharge aux P+R des BHNS (en priorité 1)
- > Création de 10 bornes de recharge (en priorité 2) : 1 dans chaque bourg, 2 sur les parcs-relais BHNS, 3 dans le centre-ville de Cayenne.
- > Création de 30 bornes de recharge supplémentaires (en priorité 3) : 16 sur les aires de covoiturage, 14 à répartir sur l'île de Cayenne
- > **Renouvellement des véhicules de l'Etat prévu dans le PPE**

Nota Bene : les bus et navettes fluviales électriques n'ont pas été retenues pour des questions de coût

Indicateurs de suivi

- > Nombre de bornes électriques sur le territoire
- > Pourcentage de véhicules électriques dans les flottes des collectivités locales
- > Taux d'équipement des pôles générateurs

NUM. ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPÉTENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Création de bornes de recharge électrique					0,18	0,035	0,01	0,00	0,3468	0,116	0,0347	0,009	0,69	0,35	0,10	0,03
1	Création de bornes de recharge électrique aux P+R BHNS	< 5 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME	0,18	0,03	0,010	0,003								
2	Création de bornes de recharge électrique (dont étude DREAL) - phase 1	5-10 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME					0,35	0,12	0,03	0,01				
3	Création de bornes de recharge élec. - phase 2	5-10 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME									0,69	0,35	0,10	0,03

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Fiche action n°6.3 : Créer un système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain

Constat – Dysfonctionnements

Une grande partie du territoire de la CACL est difficile à desservir en transports collectifs au regard de son caractère rural. Le covoiturage pour de courtes distances est encore relativement peu développé, malgré un potentiel important et que ce PDU souhaite accompagner.

Pour les déplacements imprévus, les possibilités sont très limitées et rendent l'accès à la mobilité très difficile pour les ménages non motorisés. En complément du covoiturage, il est donc proposé de soutenir le développement de **l'auto-stop organisé**, en particulier en milieu rural. Il s'agit de faciliter la mise en correspondance d'un passager qui fait du stop et des conducteurs qui circulent sur le réseau, après inscription.

Arrêt « Rézopouce » (covoiturage spontané)



Source : Rézopouce.

Objectifs

- > Diminuer l'usage individuel de la voiture
- > Faciliter l'accès à la mobilité, en particulier en milieu rural

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Adhésion à un service d'autostop sécurisé (RézoPouce...)
- > Matérialisation d'arrêts sécurisés (avec panneaux)
- > Tenir une veille régulière sur un sujet en évolution permanente

Indicateurs de suivi

- > Nombre d'abonnés
- > Mise en place de sites dédiés

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
							Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
6.3		Système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,705	0,53	0,21	0,21

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Fiche action n°6.4 : Créer un système d'autopartage

Constat – Dysfonctionnements Récemment, de nouveaux services de transport sont apparus et se sont développés : le covoiturage et l'autopartage. Ces moyens de transport se situent à l'interface entre les modes individuels et les modes collectifs et visent ainsi à offrir de nouveaux usages à l'automobile.

De nombreux ménages de la CACL n'ont pas les moyens de disposer d'un moyen de transport individuel, ceux-ci se concentrant sur les secteurs les plus excentrés. D'autres aimeraient se passer de leur véhicule principal ou secondaire mais n'y parviennent pas par manque d'alternative crédible. Pourtant, un véhicule partagé permet de remplacer 6 à 8 véhicules personnels et d'offrir de nouvelles solutions de mobilité.

Objectifs

- > Améliorer le cadre de vie en réduisant le nombre de voitures en ville et en limitant l'occupation de l'espace public
- > Contribuer à la diminution du trafic automobile et répondre aux soucis de congestion qui compromettent l'accessibilité de Cayenne
- > Réduire le taux de motorisation des ménages (en particulier ceux habitant à l'est de Cayenne et à Montjoly) et d'ainsi favoriser la diminution du budget transport
- > Inciter progressivement à utiliser les modes partagés au détriment de l'automobile seule.

Actions et modalités de mise en œuvre > Création d'un système d'autopartage

Exemple de tarification d'un système d'autopartage – Zipcar ®

ESSAI GRATUIT - Abonnement 0 €/mois					
Véhicules	Semaine		Week-end		Km Inclus
	Heure	jour	Heure	jour	
Citroën 0 km	2,5 €	25 €	4 €	35 €	0 km
Citroën	6 €	45 €	7 €	60 €	150 km
Berlins	7 €	55 €	8 €	70 €	150 km
Utilitaires	9 €	75 €	9 €	90 €	150 km

Indicateurs de suivi

- > Nombre d'abonnés d'autopartage
- > Evolution de la part modale « voiture passager »
- > Nombre d'aires d'autopartage mise en services

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
							Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
6.4		Création d'un système d'autopartage	5-10 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,647	0,486	0,13	0,13

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Fiche action n°6.5 : Étudier l'opportunité et la faisabilité d'une Zone à Faible Emission

Constat Le transport (notamment routier) constitue l'une des principales sources de pollution atmosphérique sur le territoire, en particulier pour les particules fines, les dioxydes d'azote et le benzo(a)pyrène...

Il apparaît donc pertinent de s'interroger sur l'opportunité de créer, au niveau de la partie à la fois la plus exposée – parce que la plus peuplée – et la plus émissive, à savoir le centre-ville de Cayenne, une Zone à Faible Emission, comme il en existe de nombreux exemples en Europe, notamment en Italie et en Allemagne.

Ces ZFE se caractérisent par un périmètre à l'intérieur duquel, soit en permanence soit pendant la journée, les véhicules les plus polluants sont interdits de circulation ; le contrôle peut s'effectuer, à l'instar du système Crit'Air, à l'aide de vignettes apposées sur le pare-brise.

- Objectifs**
- > Réduire la pollution de l'air d'origine circulaire
 - > Contraindre la circulation automobile et inciter au report modal

- Actions et modalités de mise en œuvre**
- > Étude d'opportunité et de faisabilité
 - > En fonction des résultats, mise en place d'un périmètre de ZFE



Indicateurs de suivi > Rapport d'étude d'opportunité et de faisabilité

NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
							Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
6.5	Etude ZFE		< 5 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	0,06	0,05		

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

7.1 : Suivre les actions du PDM, sensibiliser et communiquer sur la mobilité durable

7.2 : Créer une plate-forme d'échanges sur les données transport

7.3 : Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement

7.4 : Créer une instance d'échanges entre partenaires

7.5 : Créer une charte sur le partage de l'espace public

7.6 : Mettre en place une plate-forme de mobilité à l'échelle de la CACL

7.7 : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements

7.8 : Communiquer sur la sécurité (deux roues motorisés)

7.9 : Accompagner les plans de mobilité et communiquer sur la mobilité durable

7.11 : Renforcer la connaissance des trafics

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.1 Mettre en place la gouvernance et le suivi du PDM

Constat – Dysfonctionnements Les documents de planification règlementaire comme les PDM prévoient souvent un programme d'actions très ambitieux. Pourtant, le bilan de ces actions mené lors des révisions de PDM révèlent un taux de réalisation et d'évaluation souvent faible pour plusieurs raisons :

- > Un manque de pilotage interne, les moyens humains étant limités et affectés à de nombreuses autres missions ;
- > Un manque d'outils de mesure permettant l'évaluation des actions
- > Une gouvernance collective déficiente ou absente.

La gouvernance et le suivi d'un PDM constituent des leviers majeurs de la réussite d'un PDM (cf. chapitre dédié à la fin du présent document).

Objectifs

- > **S'assurer de la mise en œuvre effective du PDM et de la stratégie de mobilité de la CACL**
- > **Mettre en place les outils de mesure nécessaire à l'évaluation des actions du PDM**
- > **Accompagner l'émergence d'une gouvernance de la mobilité avec l'ensemble des partenaires concernés (CTG, communes, Aéroport...)**

Actions et modalités de mise en œuvre

- > **Nommer un responsable du suivi et de l'évaluation du PDM (1 équivalent temps plein à la CACL qui aura également en charge le pilotage des PDE / PDA / PDES)**
- > **Mettre en place un programme pluriannuel de comptages et d'enquêtes pour permettre l'évaluation du PDM :**
 - Relevé des accidents : lieu, type de véhicule...
 - Comptages de trafic annuels
 - Enquête OD tous les 4 à 5 ans sur l'ensemble du réseau de transport collectif
 - Comptages vélos et piétons sur 4 à 6 axes « majeurs », 2 fois par an.
 - Nouvelle enquête Ménage-Déplacements à l'horizon 2027-2028
- > **Création d'un observatoire du PDM avec publication annuelle**
- > **Constitution d'une cellule de suivi multipartenarial pour le PDM, avec la CTG, la DEAL, et l'AUDEG.**

Indicateurs de suivi

- > **Nombre d'enquêtes et de comptages réalisés par an**
- > **Bilan annuel du nombre d'actions mises en œuvre**
- > **Nombre de réunions de la cellule de suivi**

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.1	Mettre en place la gouvernance et le suivi du PDU	< 5 ANS	CACL	CACL	DEAL / CTG / AUDEG			0,03	0,03

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.2 : Créer une plate-forme d'échanges sur les données transport

Constat – Dysfonctionnements La DEAL a mis en place un Observatoire Régional des Transports. Néanmoins, le partage des données transport (comptages, enquêtes fréquentation, enquête OD, études...) reste peu développé.

La connaissance des flux de mobilités reste parcellaire, car les acteurs ne disposent pas toujours de l'ensemble des données nécessaires alors que celles-ci sont parfois disponibles au sein d'une autre Autorité Organisatrice, ou chez un exploitant.

Objectifs

- > Améliorer la connaissance de la mobilité par l'ensemble des partenaires, sur la base de données partagées et acceptées par tous ;
- > Actualiser régulièrement la connaissance de la mobilité en fonction des données disponibles.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Organisation de réunions trimestrielles entre les AOM, exploitants de transport et gestionnaires de voirie ;
- > Sous l'égide de l'Observatoire Régional des Transports (DEAL) :
 - **Mise en place d'un site internet de partage des données de mobilité entre CACL, DEAL, CTG.**
 - **Publication d'un rapport annuel d'analyse des données partagées**

Indicateurs de suivi

- > Type de données partagées
- > Nombre de publications liées au partage des données

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.2	Création d'une plate-forme d'échanges sur les données transport	< 5 ANS	Etat / Communes / CTG / CACL	CACL	Communes / CTG	0,01	0,00	0,01	0,00

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.3 : Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement

Constat – Dysfonctionnements

Les déplacements professionnels et domicile-travail représentent toujours une part importante des déplacements motorisés, en particulier en termes de distance parcourue, avec les nuisances que cela engendre : congestion ponctuelle, pollution, stress et perte de temps... De plus, les zones économiques se concentrent en milieu urbain, au détriment des habitants situés en milieu rural et qui souhaiteraient travailler à proximité de leur domicile.

Les déplacements scolaires sont également nombreux et pénibles avec des trajets longs et des temps de parcours importants.

Enfin, les déplacements à Cayenne pour les démarches administratives sont également nombreux et génèrent des difficultés (liaisons bus longues, temps d'attente sur place...).

Pourtant, des solutions alternatives existent pour diminuer le besoin de déplacements à la source, a minima pour ce qui concerne les réunions de travail ou les déplacements domicile-travail quotidiens.

Objectifs

- > Diminuer le besoin de déplacements à la source
- > Diminuer le trafic motorisé, en particulier en période de pointe
- > Améliorer le confort de vie des habitants

Actions et modalités demise en œuvre

- > **Réflexion sur le développement d'internats au sein des établissements scolaires.**
- > **Dématérialisation des démarches administratives**
- > Faciliter l'installation d'espaces de coworking (ou tiers-lieu) en accompagnant les porteurs de projet, et en identifiant des sites à fort potentiel ;
- > Investir dans des salles adaptées pour la visioconférence et communiquer sur ce type d'initiative ;
- > Initier le développement du télétravail en commençant par les collectivités locales, afin de convaincre des entreprises privées du bienfondé de cette solution (sur la base d'1 ou 2 jours par semaine).

Indicateurs de suivi

- > **Nombre de lits en internat**
- > **Nombre de démarches administratives réalisables en ligne.**
- > Nombre d'espaces de coworking ou tiers-lieu
- > Distance moyenne des déplacements domicile-travail

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invt H.T. (M€)	Invt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.3	Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement	5-10 ANS	Public / Privé	CACL	Entreprises	0,01	0,00	0,01	0,00

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.4 : Créer une instance d'échanges entre partenaires

Constat – Dysfonctionnements L'organisation des transports interurbains relève de la Collectivité Territoriale de Guyane (pour les transports collectifs) et de l'Etat (pour les routes nationales).

Malgré quelques tentatives, les échanges multi-partenariaux restent ponctuels et isolés, avec une réactivité trop faible pour mettre en place des stratégies coordonnées.

Un comité des partenaires a été créé en avril 2022 pour coordonner les différentes stratégies sur le territoire.

Objectifs

- > L'objectif est ici de réunir tous les acteurs de la mobilité concernés (Exploitants, DEAL, CTG, CACL...) par le territoire de la CACL, afin d'instaurer un dialogue continue autour de la question du fonctionnement des transports interurbains et de l'avenir des routes nationales traversant le territoire de la CACL.
- > Instaurer une véritable structure de pilotage multimodale

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Etablir un planning de réunions tous les 6 mois,
- > Officialiser les rencontres par un compte-rendu partagé faisant état d'un relevé de décision clair et concret.

Indicateurs de suivi

- > Mise en place du comité des partenaires
- > Nombre de réunion de pilotage par an

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.4	Création d'une instance d'échanges entre partenaires	< 5 ANS	Tous	CACL	Communes / CTG	0,00	0,00	0,00	0,00

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.5 : Créer une charte sur le partage de l'espace public

Constat – Dysfonctionnements

La sécurité routière est un enjeu important du PDM. Il est établi que la gravité des accidents augmente avec la vitesse. Or les rues dites « à vitesses apaisées » impliquent la cohabitation de différents modes de transports. On sait que les zones 30 ou zones de rencontres sont, dans leurs aménagements, plus favorables aux modes doux. Les principaux enjeux sont ainsi le dimensionnement et l'usage de la voirie, pour permettre une bonne mixité des modes, en gardant une sécurité pour chacun.

Objectifs

- > Apaiser les vitesses pour sécuriser les rues à desserte locale
- > Réduire les nuisances générées par le trafic automobile
- > Donner une place plus importante aux modes actifs

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Définir une typologie d'aménagement permettant d'améliorer le partage de l'espace public ;
- > Établir une charte d'aménagement des espaces publics pour :
 - **Mutualiser les moyens techniques, notamment pour permettre aux petites communes de disposer d'un outil d'aide à l'élaboration de leurs projets**
 - **Tendre vers une harmoniser des aménagements à l'échelle de la CACL pour permettre une meilleure lisibilité**

Exemple de charte d'aménagement

Bande cyclable en intersection régulée par feux

- > Bande cyclable sur un axe où le **mouvement de tourne-à-droite est fort**, cas où une voie peut être créée sur le stationnement
 - Dimensions (à l'axe du marquage et hors caniveau pavé) :
 - 1,50 à 1,80 m de largeur
 - 1,20 m en cas de profil contraint
 - 3 m à 5 m de largeur pour le sas vélo au niveau du feu
 - la longueur de la voie de présélection pour tourner à droite est dimensionnée selon la nécessité de stockage
 - Délimitation :
 - marquage T3 5U entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
 - il est interrompu au niveau de l'intersection
 - la ligne d'effet des feux est interrompue devant la bande
 - Signalisation verticale :
 - un panneau C113 peut être implanté après l'intersection
 - Signalisation horizontale :
 - la figurine vélo est placée après l'intersection et devant chaque voie au niveau du sas
 - des figurines peuvent être disposées au niveau de l'intersection dans l'axe de la bande, notamment lorsque la trajectoire n'est pas évidente, rectiligne et en cas de traversée longue ou jugée dangereuse



36

Grand Lyon (Métropole de la Ville)
Guide de conception des aménagements cyclables

Indicateurs de suivi

- > **Part modale vélo et marche**
- > **Nombre de zones apaisées mises en place**

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES
7.5	Création d'une charte sur le partage de l'espace public	< 5 ANS	Communes	CACL	Communes / CTG

PRIORITE 1			
Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
0,01	0,00	0,01	0,00

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.6 : Mettre en place une plate-forme de mobilité à l'échelle de la CACL

Constat – Dysfonctionnements

A l'heure actuelle, les déplacements se font principalement par la voiture, car l'offre en transport est faible et/ou les personnes ne connaissent les moyens disponibles (publics en difficulté mais aussi le grand public). De nombreux ménages ne disposant pas de moyens de locomotion, et n'ayant pas accès aux transports publics peuvent se retrouver en situation **d'exclusion**, ce qui peut contribuer à **l'augmentation de la précarité**. Par ailleurs, on constate un phénomène de rurbanisation, les ménages s'éloignent des villes pour acheter une maison. Mais les économies réalisées sur le logement sont absorbées par le budget transport. Cette situation risque de s'aggraver avec **l'augmentation du coût de l'énergie**, privant alors des familles de l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs. Une convention avec la CTG existe pour le public précaire qui bénéficie d'un abonnement à titre gracieux.

Aujourd'hui, il n'existe aucun service dédié pour informer les usagers.

Objectifs

- > Organiser et rassembler l'information liée aux modes de transports existants avec une approche adaptée type Mobility as a service (MasS) selon le public cible
- > Favoriser les modes alternatifs

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Communication « classique » à destination du grand public : La centrale de mobilité, qui peut combiner différentes formes : site Internet, application mobile, permanence téléphonique et/ou accueil physique.

Les renseignements et informations fournies pourront concerner différents modes de transport :

- **Transports en commun : plan, horaires...**
- **Covoiturage : développement de sites internet existants (proposition de trajets, localisation des aires...)**
- **Autopartage : guide de l'autopartage, contrats adaptés**
- **Vélo : location de vélos, pistes cyclables, contact Office du Tourisme**
- **Stationnement : Plan des parkings**
- **Location de deux roues : orientation vers les partenaires/associations proposant ce type de service**

- > A destination des publics en difficulté

Indicateurs de suivi

- > Nombre de demande de renseignements
- > Évolution des parts modales

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv. H.T. (M€)	Inv. H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.6	Plate-forme de mobilité à l'échelle de la CACL	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,02	0,00	0,00	0,00

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.7 : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements

Constat – Dysfonctionnements De nombreuses zones de développement urbain (habitat, emplois...) sont envisagées, mais la composante mobilité n'est pas toujours suffisamment prise en compte.

Lors de leur installation, les habitants ou salariés sont confrontés à des difficultés pour se déplacer en raison de l'absence de mesures d'accompagnement : congestion sur le réseau routier, absence de transports collectifs, déplacements vélo dangereux...

Objectifs

- > Intégrer la problématique mobilité en amont des grands projets, pour permettre aux habitants / actifs / chalandes de se déplacer de manière satisfaisante. Cela concerne en particulier les projets suivants (en lien avec le SCoT) :
 - **Création / extension de zones d'activités économiques, a minima pour les ZAE de type 1 et 2 définis dans le SCoT : Collery-Terca, Dégrad des Cannes, Aéroport, Porte de Soula, Petit Matoury, Matiti, Galion, Nancibo**
 - **Création / extension de zones d'habitat peu desservis : Rémire-Montjoly, Matoury-Nord, Macouria (entre Soula et Pointe Liberté), Roura, Bourg de Tonate...**
 - **Création / relocalisation d'établissements scolaires**

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Sensibiliser les aménageurs, porteurs de projets et Collectivités à la nécessité d'intégrer dès les réflexions la composante mobilité dans les projets d'aménagement structurants (cités ci-dessus).
- > Permettre l'ouverture à l'urbanisation des projets d'aménagement en fonction des éléments techniques apportés (étude d'accessibilité) pour garantir la bonne accessibilité du site après installation des habitants / entreprises / commerces / élèves.
- > **Proposer des contrats d'axes aux différents aménageurs et promoteurs (cf. action 3.4.5)**

Indicateurs de suivi

- > Nombre de projets d'aménagement prenant en compte concrètement la mobilité (plan de déplacement avec estimation des flux associés à l'arrivée d'emplois ou d'habitants).
- > Enquête auprès des habitants / actifs / chalandes / élèves des zones de grand projet après installation.

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.7	Articulation entre urbanisme et transport	5-10 ANS	Communes / CACL / CTG	CACL	Communes			0,01	0,01

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.8 : Communiquer sur la sécurité (deux roues motorisés)

Constat

Les usagers de deux-roues motorisés sont de plus en plus nombreux dans les déplacements quotidiens ; or, les conditions de circulation et climatiques, ainsi que parfois l'imprudence, constituent des facteurs importants d'accidentogènes pour ce mode de déplacements.

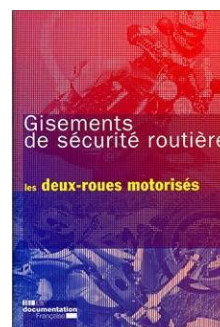
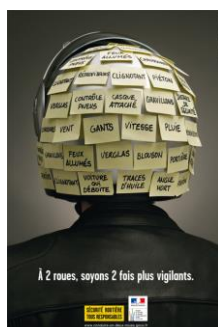
Même si l'Etat, par l'intermédiaire de la Sécurité Routière, organise régulièrement des campagnes de communication sur la sécurité des utilisateurs de motos ou scooters, il apparaît nécessaire de conforter, localement, ces messages par des campagnes ciblées relayées dans les principaux établissements accueillant le public visé : université, lycées, clubs de sport, associations diverses, etc.

Objectifs

> Réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des deux-roues motorisés

Actions et modalités de mise en œuvre

> Campagnes de communication
> Actions de sensibilisation dans les lieux fréquentés par les usagers des deux-roues motorisés



Indicateurs de suivi

> Nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Invnt H.T. (M€)	Invnt H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.8	Communication sur la sécurité (port du casque...)	< 5 ANS	Etat / CACL	Etat	Etat / Communes / CTG			0,01	0,01

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Fiche action n°7.9 : Accompagner les plans de mobilité et communiquer sur la mobilité durable

Constat –

Dysfonctionnements

Les actions mises en place par la collectivité en matière d'écomobilité doivent trouver des vecteurs privilégiés pour toucher leurs cibles : les résidents, les scolaires, les actifs, les retraités, etc.

Sans cela, les actions mises en place dans le PDM prennent le risque de ne pas trouver leurs publics.

Objectifs

- > Créer les liens entre les employeurs, les scolaires et la population en général et les actions de la collectivité en matière de management de la mobilité.
- > Favoriser la sensibilisation des différents publics et faire ainsi adhérer les différentes populations à l'écomobilité et aux modifications des habitudes de déplacement.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > **Nommer un responsable en Management de la Mobilité à la CACL pour piloter les PDS / PDA / PDE / PDIE (1 équivalent temps plein à la CACL qui aura également en charge le suivi et l'évaluation du PDM)**
- > Encourager les Plans de mobilité d'établissement scolaire :
 - **Inciter les chefs d'établissement, les associations de parents d'élèves et les élèves des collèges à lancer des PDES (communication + subvention + accompagnement technique)**
 - **Sensibiliser les élèves sur les bienfaits et les avantages des modes actifs avec les associations (autonomie, activité physique...)**
 - **Faire en sorte d'implanter les nouveaux collèges à proximité des aménagements cyclables existants et des lignes de TC existants**
- > Poursuivre la promotion des Plans de Déplacements Entreprises/Administrations, en particulier dans les zones d'activité à enjeu : Collery-Terca...
- > Lancer une campagne de communication sur les avantages des modes alternatifs à la voiture
- > Assurer un suivi annuel/bilan de la démarche PDE et PDIE en partenariat avec les entreprises

Indicateurs de suivi

- > **Nombre de PDE/PDA/Plans de mobilité scolaires signés**
- > **Nombre d'évènements liés à la mobilité durable**

NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
						Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
7.8	Accompagner les plans de mobilité et communiquer sur la mobilité durable	< 5 ANS	Etab. Publics et privés	CACL	Communes / étab. Publics et privés	0,05	0,05	0,03	0,03

7.11 : Renforcer la connaissance des trafics

Fiche action n°7.11.1 : Mise en place d'un observatoire des trafics et de la mobilité

Constat – Dysfonctionnements

La connaissance des volumes de trafic sur les principaux axes structurants et secondaires est essentielle pour caractériser l'organisation du réseau routier et apprécier les principaux dysfonctionnements.

Cette connaissance s'acquiert de manière qualitative (entretiens, visite sur le terrain...) mais aussi de façon quantitative, par le biais de comptages qui doivent être suffisamment exhaustifs et fréquents, pour arriver à bien représenter les niveaux de trafic sur le territoire. A ce jour, les comptages routiers réalisés sur le territoire de la CACL sont peu fréquents et dispersés entre gestionnaires de voirie. Ils sont également faiblement visibles, et peu connus par les acteurs locaux.

Objectifs

- > Aboutir à une représentation satisfaisante et régulièrement actualisée des niveaux de trafics sur les axes routiers principaux de la CACL
- > Partager les résultats de ces comptages entre partenaires locaux pour renforcer la culture collective sur le trafic routier dans l'agglomération.

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Élaboration d'une cartographie prévisionnelle des comptages automatiques à réaliser, chaque année
- > Création d'une base de données « comptages »
- > Publication d'une cartographie des volumes de trafics (Trafics Moyens Journaliers Annuels, Heure de Pointe du Matin, Heure de Pointe du Soir).

Indicateurs de suivi

- > Nombre de comptages effectués chaque année
- > Carte annuelle des comptages

THEME	NUM AXE	NUM ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1			
					Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	1.1	1	Renforcement de la connaissance des trafics		0,00	0,00	0,12	0,00
			Mise en place d'un observatoire des trafics et de la mobilité	Etat/ CTG / CACL			0,06	

7.11 : Renforcer la connaissance des trafics

Fiche action n°7.11.2 : Mise en place d'un observatoire autour du modèle multimodal de trafics

Constat –

Dysfonctionnements

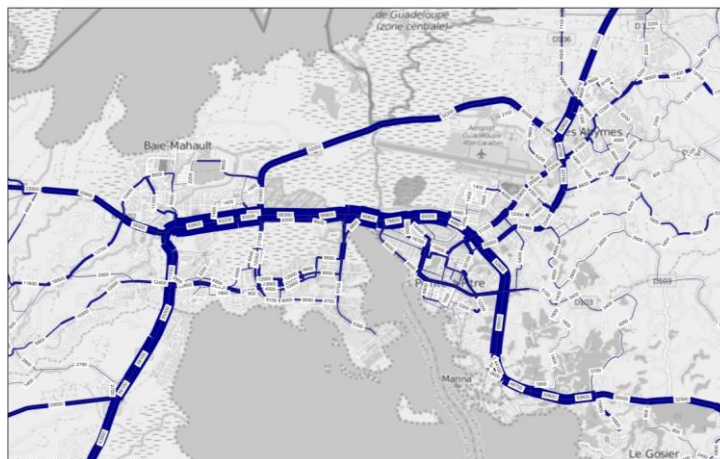
Le territoire de la CACL connaît de nombreuses évolutions (forte croissance démographique), et de nombreux projets de transport sont prévus dans le PDU pour améliorer les déplacements dans une optique de développement durable. Il est difficile d'évaluer précisément les impacts de ces différents projets de manière globale, sans outil technique adapté. Aujourd'hui, de nombreuses agglomérations disposent d'un outil de modélisation des déplacements permettant d'évaluer l'impact de leur politique de transport. L'observatoire permettra de mettre à jour le modèle et de retranscrire au plus près de la réalité.

Objectifs

- > Evaluer l'impact des projets de transport et des évolutions socio-économiques sur le réseau de transport
- > Disposer d'un outil d'aide à la décision pour les projets de transports

Actions et modalités de mise en œuvre

- > Préparer, lancer, et attribuer un appel d'offres pour la construction d'un modèle multimodal de trafic
- > Caler une situation actuelle des déplacements sur la CACL dans le modèle, à l'aide de l'EMD, des comptages, des statistiques de fréquentation.
- > Caler une situation projetée à l'horizon du PDM (population, emplois, projets de transport)



Exemple – Modèle régional de Guadeloupe et modélisation urbaine de l'agglomération de Pointe à Pitre. Production EGIS

Indicateurs de suivi

- > Publication et attribution d'un appel d'offres
- > Constitution de la situation actuelle
- > Cartographies des trafics et fréquentations sur les réseaux de transport (situation actuelle, situation de référence, situation en projet PDM).

NUM ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1			
			Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
	Renforcement de la connaissance des trafics		0,00	0,00	0,12	0,00
2	Mise en place d'un observatoire autour du modèle multimodal de trafics	Etat/ CTG / CACL			0,06	

Synthèse du programme d'action et du financement du PDM

Synthèse générale

La mise en œuvre de la stratégie de déplacement de la CACL suppose une stratégie volontariste qui suppose une mobilisation forte de la CACL pour que les actions soient effectivement mises en œuvre :

- En termes de moyens humains : lancement des actions et suivi (études, chantiers...);
- En termes de moyens financiers, en investissement mais aussi en fonctionnement.

Cela représente pour la CACL un coût total (fonctionnement et investissement) de :

Au total, le coût de mise en œuvre des actions du PDM est d'environ :

- > 1, 192 Md€ en investissement (dont 213 M€ pour la CACL)
- > 35,5 M€ en fonctionnement (dont 31 M€ pour la CACL).

Cela représente pour la CACL un coût total (fonctionnement et investissement) de :

- > 368 M€ sur 5 ans
- > 523 M€ sur 10 ans.

Des interfaces fortes sont à envisager avec la Collectivité Territoriale de Guadeloupe, dans le cadre de l'évolution de la gouvernance et de la gestion des transports à l'échelle de la Guyane. La répartition de la prise en charge financière des actions reste à valider avec les partenaires pour un certain nombre d'entre elles.

Tableau de synthèse des coûts

	TOTAL			
	Inv H.T. (M)	Inv H.T. CACL	Fct (M/fan)	Fct H.T. CACL
Réseau routier	1 396,77	0,15	0,32	-
Stationnement	2,75	1,39	0,37	0,15
Transports collectifs	333,41	236,33	35,11	35,11
Livraisons et marchandises	0,91	0,53	0,07	0,01
Deux roues et PMR	95,62	0,29	0,22	0,23
Nouvelles mobilités	4,30	1,56	0,58	0,38
Actions transversales	0,89	0,45	0,36	0,09
Total	1 834,64	340,7	37,03	36,0

Axe 1 : Adapter le réseau routier dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution

Tableau de synthèse des coûts

THEME	SEN EXC	SEN ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3					
					Est. H.T. (M)	Mont. CAAC	Fct (MFA)	Fct (CAAC)	Est. H.T. (M)	Mont. CAAC	Fct (MFA)	Fct (CAAC)	Est. H.T. (M)	Mont. CAAC	Fct (MFA)	Fct (CAAC)		
1.1			Achèvement du réseau routier national		320,00	0,00	0,00	0,00	145,00	0,00	0,00	0,00	740,00	0,0	0,00	0,00		
			1 RN 2 Balata-PROGT (multimodal) avec voie bus (voie bus non chiffrée)	Etat/DGTH/CACL	45,00													
			2 RN1 - Réaménagement Giratoire des Maringouins	Etat/DGTH	43,00													
			3 RN1 - Doublement du pont Larivot	Etat/DGTH	197,00													
			4 RN1 - Boulevard urbain au niveau de Soula-Sablance	EFFAG	35,00													
			5 RN1 - Point d'échange de la chaumière	Etat/DGTH					40,00									
			6 RN1 - Création contre-allées et suppression des accès riverains entre le pont du Larivot et Soula	Etat/DGTH/Commune					25,00									
			7 RN1 - Création d'un passage intérieur sécurisé entre le quartier de Balata et le quartier du	Etat/DGTH/Commune					15,00									
			8 RN1 - Aménagement entre Balata et le giratoire Maringouins incluant crique fouillée	DGTH/OTG/CACL					40,00									
			9 RN2 - Création contre-allées et suppression des accès riverains entre le Califourchon et Stoupan	Etat/DGTH/Commune					25,00									
			10 RN1 - Doublement Balata-RD51 (hors pont du Larivot)	DGTH/OTG/CACL										60,00				
			11 RN1 - Doublement entre RD51 et Tonate	DGTH/OTG/CACL										230,00				
			12 RN1 - Doublement entre Tonate et Kourou	DGTH/OTG/CACL										450,00				
13 RN2 - Requalification de la RN2 dans le bourg de Matoury	Commune																	
1.2			Amélioration du maillage routier		89,71	0,00	0,05	0,00	56,4354	0,00	0,15	0,00	45,32	0,00	0,00	0,00		
			1 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (La Matourienne) : création liaison giratoire PROGT-La Chaumière								11,56	0,0	0,06	0,0				
			2 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (La Matourienne) : création liaison giratoire PROGT-Cogneau la M.								2,31	0,0	0,01	0,0				
			3 Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage : Requalif. Ch. De la Distillerie (Cogneau)								1,27	0,0	0,01	0,0				
			5 Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : création liaison Collery - Cogneau-la-M.								7,28	0,0	0,04	0,0				
			6 Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : requalification traversée Cogneau la M.								1,39	0,0	0,01	0,0				
			7 Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Liaison Gir. Maringouins / Carr. Tarzain								4,39	0,0	0,02	0,0				
			8 Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Requalif. Chemin de Trou Biran	Commune pour les axes intra-communaux et OTG/Etat pour les axes intercommunaux							2,43	0,0	0,01	0,0				
			9 Axe 5 - RN1 / Pointe Liberté : Requalif. De l'accès à Pointe Liberté		1,73	0	0,01	0,0										
			10 Axe 6 - Requalif. Rte de Baduel		7,98	0	0,04	0,0										
			11 Axe 7 - Rémire Cabassou / Gendarmerie Requalif. Rte de Cabassou / Tigre / Tarzan (RD 2)												8,67	0	0,0	0,0
			12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section TERCA - Cogneau OIN TERCA COMDU COMBO								25,80	0,0	0,00	0,0				
			12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section Califourchon - Bourg de Matoury (OIN Sud Bourg)								9,40	0,0	0,00	0,0				
			12 Axe 8 - Route du centre de Matoury : Section Bourg - Cogneau (via Crique Hôpital)												34,8	0	0,0	0,0
			13 Axe 9 - Morne Coco - RD23 - Lama Pruvot												1,85	0	0,0	0,0
14 Axe 10 - Requalification RDS		80	0	0,00	0,0													
15 Axe 11: Maillages entre Collery-ouest et Larivot, ainsi qu'entre Collery-est et Terca	CACL																	
1.3			Actualiser les données sur les déplacements des habitants de la CACL		0,30	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			Réaliser une enquête EMC ²	Etat/CACL	0,30	0,15												
TOTAL (en millions d'€)					410,0	0,15	0,2	-	201,4	-	0,2	-	785,3	-	-	-		

Axe 2 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs

Tableau de synthèse des coûts

TRAME	BHN	BHN ACT.	BONACTIEN	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2			
								Invest. H.T. (M€)	Inv. NT. CAEL	Fct (M€/an)	Fct NT. CAEL	Invest. H.T. (M€)	Inv. NT. CAEL	Fct (M€/an)	Fct NT. CAEL
Optimisation en milieu urbain	2.1	Création de places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques (100 pl.)		5-10 ANS	Ville de Cayenne	CACL	Ville de Cayenne	0,29		0,02					
		Mise en place d'une réglementation du stationnement et matérialisation des places						0,41	0,00	0,07	0,00	0,37	0,00	0,05	0,00
	2.2	1	Sur un périmètre restreint (env. 500 places)	< 5 ANS	Ville de Cayenne	Ville de Cayenne	CACL / Associations CAEL / Associations	0,33		0,01					
		2	Sur un périmètre large (500 places supplémentaires)	< 5 ANS	Ville de Cayenne	Ville de Cayenne	CACL / Associations					0,33		0,02	
		3	Abonnement stat. résident sur voirie	< 5 ANS	Ville de Cayenne			0,07		0,05		0,04		0,02	
		4	Faciliter le stationnement de courte durée à proximité des commerces	< 5 ANS	Ville de Cayenne	Ville de Cayenne	Asso. De commerçants			0,01					
	2.3	Modification du PLU (article 12)	< 5 ANS	Ville de Cayenne	Ville de Cayenne										
2.4	Zone bleue dans les centres-bourgs	5-10 ANS	Communes	Communes	CACL					0,3		0,1			
2.5	Stationnement Deux Roues Motorisées	< 5 ANS	Communes	CACL	Communes	0,05	0								
Parcs-relais	2.6	Aménager des parcs-relais sur le réseau TC						0,81	0,8092	0,06	0,06	0,6	0,6	0,1	0,1
		1	Parcs-relais BHNS : Maringouins (200 pl.)	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,58	0,58	0,05	0,05				
		2	Parcs-relais Navettes fluviales : Pte Liberté (50 places) + Floura (30 places)	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,23	0,23	0,01	0,01				
		3	Parcs-relais complémentaires + extension des parcs-relais BHNS	5-10 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,58	0,58	0,09	0,09
TOTAL (en millions d'€)								1,55	0,81	0,14	0,06	1,20	0,58	0,23	0,09

Axe3 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

Tableau de synthèse des coûts

THEME	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPTE TENDRE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3				
							Invest. (M€)	Amort. (M€)	Exp. (M€/an)	Form. (M€)	Invest. (M€)	Amort. (M€)	Exp. (M€/an)	Form. (M€)	Invest. (M€)	Amort. (M€)	Exp. (M€/an)	Form. (M€)	
BHNS	3.1	Mise en œuvre de 2 lignes BHNS																	
		1	BHNS initial	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes	179,42	125,7	15,92	15,92	0	0	0	0	144,51	101,15	4,16	4,16
		2	Phases 2 et 3 du BHNS	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes	179,1	125,4	15,9	15,9								
Restructuration réseau	3.2	Restructuration du réseau de transport					1,97	1,97	14,74	14,74					144,5	101,2	4,2	4,2	
		1	Navette interne de centre-ville (Cayenne)	5-10 ANS	OACL	OACI	Communes			0,6	0,6	0,00	0,00	0	0	1,16	1,16	0,29	0,29
		2	Renforcement fréquences et maillage	5-10 ANS	OACL	OACI	Communes			0,4	0,4								
		3	Création de 2 navettes fluvio-maritimes	5-10 ANS	OACL	OACI	Communes	1,2	1,2	0,3	0,29								
		4	Création de lignes au sein du pôle Capitale	5-10 ANS	OACL	OACI	Communes			1,7	1,7								
		5	Lignes radiales à l'heure entre les pôles stratégiques / équilibres et le pôle	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes			1,0	1,0								
		6	Transport à la demande en secteur diffus	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes			0,2	0,2								
		7	Transport scolaire	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes			10,4	10,4								
		8	Adaptation des véhicules à la transition énergétique	5-10 ANS	OACL	OACI	OTG / Communes	0,8	0,8		0,0								
Intermodalité	3.3	Intermodalité					1,27	1,27	0,00	0,00	0,11561	0,12	0	0	0,12	0,12	0,00	0,00	
		1	Pôles d'échanges et gares routières	0-10 ANS	OACL	OACL	CTG / Communes	1,2	1,2										
		2	Stationnement vélo aux points d'arrêts TC	0-10 ANS	Communes	OACL	CTG / Communes	0,1	0,1			0,1	0,12			0,1	0,1		
Mesures pour faciliter l'accès aux TC	3.4	Mesures facilitant l'accès aux transports collectifs					4,86	4,86	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	
		1	Gamme tarifaire plus attractive	5-10 ANS	OACL	OACL	OTG / Communes												
		2	Mise en œuvre d'un Sda/AP pour les arrêts de bus accessibles	5-10 ANS	OACL	OACL	OTG / Communes	4,6	4,62										
		3	Amélioration du suivi de l'exploitation et de l'information voyageur	5-10 ANS	OACL	OACL	OTG / Communes	0,12	0,12										
		4	Transport par câble (étude)	5-10 ANS	OACL	OACL	OTG / Communes	0,12	0,12										
		5	Contrat d'axe sur itinéraires TCSP	5-10 ANS	OACL	OACL	OTG / Communes												
TOTAL (en millions d'€)							188,7	135	30,7	30,7	-	2,4	2,4	-	-	145,8	102,4	4,5	4,5

**Axe 4 : Diminuer l'impact
du transport de
marchandises et du
stationnement en
préservant l'activité
économique**

Tableau de synthèse des coûts

THEME	MUN	NOM ACTION	HORIZON	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
						Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/an)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/an)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/an)	Fct H.T. CACL
		4.1 Contrôle respect réglementation	< 5 ANS	CACL	Communes / Transporteurs / Police	0,017	0,003	0,007	0,001	0,007	0,003	0,007	0,001	0,007	0,003	0,0069	0,001
		4.2 Offre de stationnement	< 5 ANS	CACL	Communes, Transporteurs, Pros	0,002	0,000			0,035	0,007						
		4.3 Dépotage conteneurs	< 5 ANS	CACL	Communes, Commerçants, Police, Pros	0,002	0,000			0,009	0,002			0,017	0,003		
		4.4 Elargissement horaires port	< 5 ANS	CACL	Port, Transitaires	0,014	0,001										
		4.5 Plan circulation et stationnement	< 5 ANS	Ville de Cayenne	CACL, Transporteurs, commerçants, pros	0,014	0,001			0,044	0,004						
		4.6 Information sur réglementation	< 5 ANS	CACL	Communes, Transporteurs, Commerçants							0,023	0,002			0,023	0,002
		4.7 Informations sur conditions de circulation	< 5 ANS	CACL	DEAL, Communes, Transporteurs					0,005	0,001			0,025	0,003		
		4.8 Charte de bonnes pratiques	< 5 ANS	CACL	CCI									0,017	0,003		
		4.9 Etude de faisabilité plateforme	< 5 ANS	CACL	CCI / Commerçants / Transporteurs / Pros	0,087	0,03										
		4.10 Système de mutualisation	< 5 ANS	CACL	CCI					0,017	0,003			0,009	0,005		
		4.11 Potentiel desserte fluviale	< 5 ANS	CACL	CCI									0,578	0,434		
		TOTAL (en millions d'€)				0,14	0,04	0,01	0,00	0,12	0,03	0,03	0,00	0,65	0,46	0,03	0,00

Axe 5 : Permettre le développement des modes actifs

Tableau de synthèse des coûts

THEME	NUM	RUBRIQUE	BOH ACTION	BOBIZ #	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3					
								Invest. H.T. (M€)	Autofin. CAAC (M€)	Fct. (M€/an)	Finanç. CAAC (M€)	Invest. H.T. (M€)	Autofin. CAAC (M€)	Fct. (M€/an)	Finanç. CAAC (M€)	Invest. H.T. (M€)	Autofin. CAAC (M€)	Fct. (M€/an)	Finanç. CAAC (M€)		
Itinéraires cyclables	5.1	Itinéraires cyclables							25,02	0,058	0,00	0,00	29,323	0	0	0	0	24,86	0,00	0,00	0,00
		0	Etude Schéma directeur Vélos	> SANS	Communauté / CTG / Etat	CAAC	Communauté / CTG / Etat		0,12	0,06											
		1	itinéraires cyclables "pôle Capitale"	0-15 ANS	Communauté / CTG / Etat	CAAC	Communauté		23,12	0,00			23,12	0,00				23,12	0,00		
		2	zones 30	0-15 ANS	Communauté	CAAC	Communauté		1,73	0,00			1,73	0,00				1,73	0,00		
		3	réseau cyclable "autres pôles"	5-10 ANS	Communauté / CTG / Etat	CAAC	Communauté / CTG / Etat						3,47	0,00							
		4	Stationnement vélo équipements publics	> SANS	Communauté	CAAC	Communauté		0,05	0,00			1,00	0,00							
Itinéraires piétons	5.2	Itinéraires piétons							13,29	0,00	0,00	0,00	2,89	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	
		1	Trottoirs sécurisés et ombragés en milieu urbain (20 km)	0-10 ANS	Communauté	CAAC	Communauté		2,89	0,00			2,89	0,00							
		2	Aménagements en lien avec les arrêts de bus	> SANS	Communauté / CTG	CAAC	Communauté		2,31	0,00											
		3	10 dispositifs de franchissement sur les routes principales	5-10 ANS	Etat / CTG / Communauté	Etat / CTG	Communauté		8,09	0,00											
		4	Plan piétons	> Sans	CAAC / Communauté	CAAC	Communauté		0,05	0,05											
Mesures d'accompagnement modes actifs	5.3	Mesures d'accompagnement modes actifs							0,12	0,12	0,07	0,08	0,12	0,116	0,0728	0,075	0,00	0,00	0,07	0,08	
		1	Développement du pédibus	> SANS	Communauté	Communauté	CAAC				0,06	0,06			0,06	0,06			0,06	0,06	
		2	Promotion des modes actifs	> SANS	CAAC	CAAC	Communauté / CTG / Etat. Public. Communauté / CTG / Etat. Public.				0,02	0,02			0,02	0,02			0,02	0,02	
		3	Etude sur les services vélos	> SANS	CAAC	CAAC	Communauté / CTG / Etat. Public.		0,12	0,12			0,12	0,12							
TOTAL (en millions d'€)								38,4	0,2	0,07	0,08	32,3	0,1	0,07	0,08	24,9	-	0,07	0,08		

Axe 6 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes que l'autosolisme dans un véhicule thermique

Tableau de synthèse des coûts

THEME	NUM	NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3					
								Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/An)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/An)	Fct H.T. CACL	Invt H.T. (M)	Invt H.T. CACL	Fct (M/An)	Fct H.T. CACL		
Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture	6.1		Développement du covoiturage					0,83	0	0,04	0,00	0,8324	0	0,0416	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		1	Création d'aires - phase 1	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,83		0,04											
		2	Création d'aires - phase 2	5-10 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,83		0,04							
	6.2			Création de bornes de recharge électrique					0,18	0,0347	0,01	0,00	0,3468	0,1156	0,0347	0,0087	0,69	0,35	0,10	0,03	
		1	Création de bornes de recharge électrique aux P+R BHNS	< 5 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME	0,18	0,03	0,010	0,003										
		2	Création de bornes de recharge électrique (dont étude DREAL) - phase 1	5-10 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME					0,35	0,12	0,03	0,01						
		3	Création de bornes de recharge élec. - phase 2	5-10 ANS	Syndicat d'électricité	CACL	Syndicat / ADEME									0,69	0,35	0,10	0,03		
		6.3	Système de covoiturage organisé en milieu rural et périurbain	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,705	0,53	0,21	0,21						
	6.4	Création d'un système d'autopartage	5-10 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG					0,6474	0,4855	0,13	0,13							
	6.5	Etude ZFE	< 5 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes	0,06	0,05													
	TOTAL (en millions d'€)								1,08	0,08	0,05	0,00	2,53	1,13	0,42	0,35	0,69	0,35	0,10	0,03	

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi

Tableau de synthèse des coûts

THEME	NUM	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES	PRIORITE 1			
							Inv H.T. (M)	Inv H.T. CACL	Fct (M)/an	Fct H.T. CACL
	7.1	Mettre en place la gouvernance et le suivi du PDM	< 5 ANS	CACL	CACL	DEAL / CTG / AUDEG			0,03	0,03
	7.2	Création d'une plate-forme d'échanges sur les données transport	< 5 ANS	Etat / Communes / CTG / CACL	CACL	Communes / CTG	0,01	0,00	0,01	0,00
	7.3	Mise en place d'alternatives au besoin de déplacement	5-10 ANS	Public / Privé	CACL	Entreprises	0,01	0,00	0,01	0,00
	7.4	Création d'une instance d'échanges entre partenaires	< 5 ANS	Tous	CACL	Communes / CTG	0,00	0,00	0,00	0,00
	7.5	Création d'une charte sur le partage de l'espace public	< 5 ANS	Communes	CACL	Communes / CTG	0,01	0,00	0,01	0,00
	7.6	Plate-forme de mobilité à l'échelle de la CACL	< 5 ANS	CACL	CACL	Communes / CTG	0,02	0,00	0,00	0,00
	7.7	Articulation entre urbanisme et transport	5-10 ANS	Communes / CACL / CTG	CACL	Communes			0,01	0,01
	7.8	Communication sur la sécurité (port du casque...)	< 5 ANS	Etat / CACL	Etat	Etat / Communes / CTG			0,01	0,01
	7.9	Accompagner les plans de mobilité et communiquer sur la mobilité durable	< 5 ANS	Etab. Publics et privés	CACL	Communes / étab. Publics et privés	0,05	0,05	0,03	0,03
	7.10	Aller vers une tarification juxtaposée (étude)	< 5 ANS	CACL / CTG	CACL	CTG	0,80	0,40		
		Renforcement de la connaissance des trafics					0,00	0,00	0,12	0,00
	7.11	Mise en place d'un observatoire des trafics et de la mobilité	< 5 ANS	Etat / CTG / CACL	CACL	CTG / Communes			0,06	
		Mise en place d'un observatoire autour du modèle multimodal de trafics	< 5 ANS	Etat / CTG / CACL	CACL	CTG / Communes			0,06	
TOTAL (en millions d'€)							0,89	0,45	0,36	0,09

La gouvernance et le suivi des actions du PDM

Mise en place d'une gouvernance adaptée pour la mise en œuvre du PDM

Une gouvernance, via une mission spécifique Mobilité

Pour réaliser cette évaluation, pour faire vivre ce PDM et décloisonner les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il est proposé de constituer une cellule de suivi qui serait composée de 4 à 5 personnes provenant des différents partenaires, comme par exemple une personne de la CACL, de la CTG, de la DEAL, et une de l'AUDEG.

Cette cellule aurait plusieurs rôles :

- **Organiser** la mise en œuvre et le suivi du PDM :
- **Mettre à jour** les outils de suivi.
- **Développer et organiser** l'information et la communication : public cible, vecteur, périodicité, budget, ...
- **Organiser et animer** des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité

Par ailleurs, il serait intéressant de développer au sein de cette cellule une compétence pour assurer un « service conseil » pour les entreprises et les services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers. Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le PDM.

Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit deux à trois fois par an, où siègeraient les représentants de l'ensemble des partenaires.

La feuille de route, l'outil indispensable pour l'accompagnement

Cette cellule de suivi aurait pour guide son travail une feuille de route annuelle qui aurait été validée lors du Comité de Pilotage du Suivi du PDM.

En dehors des actions spécifiques, il semble indispensable de définir une production minimale annuelle, comme par exemple :

- Réaliser à minima 5 km d'aménagements cyclables
- Mettre en œuvre 50 emplacements de stationnement vélo
- Traiter un point noir
- Aménager une entrée d'agglomération
- Réaliser une publication annuelle sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDM
- Amélioration de la vitesse commerciale d'une ligne de bus

Mise en place d'outils pour permettre l'évaluation des actions du PDM

Le suivi, un outil indispensable pour bien appréhender les mutations du territoire

L'élaboration du PDM n'est pas une fin en soi. Il fixe des principes, des orientations d'organisation afin de tendre vers un modèle de mobilité durable au sein de l'agglomération de Cayenne.

Pour passer des préconisations écrites aux concrétisations de terrain, il est indispensable de faire vivre ce PDM, d'autant plus que le long de sa vie, pas mal d'évènement peuvent surgir et impacter fortement la mobilité des habitants et actifs de l'agglomération.

Il est indispensable de constituer **un outil de gestion de la mise en œuvre** du PDM, mais aussi un outil d'évaluation a posteriori afin d'objectiver les débats et d'apporter une aide à la décision aux différents partenaires.

Le développement d'un observatoire du PDM

Il s'agit dans la mission de Suivi de constituer un outil permettant d'identifier les évolutions en matière de pratiques de déplacement par grand indicateur et les mesures à prévoir chaque année :

- > Évolution du trafic routier : comptages routiers, enquête OD.
- > Observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste : comptages, analyses.
- > Évolution de l'occupation du stationnement : enquête occupation.
- > Fréquentation des lignes de bus : validations billettique par ligne, enquête OD.
- > Évolution de la fréquentation cyclable et piétonne : comptages
- > ...

Cela nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre. Cette réflexion devra certainement être la première mission de la cellule de suivi.

Les enquêtes et comptages nécessaires

L'évaluation de l'impact des actions du PDM sur les déplacements sera permise par la réalisation fréquente d'enquêtes et de comptages sur les réseaux de transport :

- > Comptages de trafic annuels et restitution sous forme de base de données et de cartographie
- > Enquête OD tous les 4 à 5 ans sur l'ensemble du réseau de transport collectif
- > Comptages vélos et piétons sur 4 à 6 axes « majeurs », 2 fois par an.
- > Nouvelle enquête Ménage-Déplacements à l'horizon 2027-2028 pour évaluer le PDM sur l'ensemble de sa période de mise en œuvre.