

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R03-2021-208

PUBLIÉ LE 11 AOÛT 2021

Sommaire

Direction Générale Administration / Direction du Juridique et du Contentieux

R03-2021-08-10-00001 - AP Déclarant d'utilité publique le projet de construction du nouveau pont du larivot (140 pages) Page 3

Direction Générale des Sécurités,de la Règlementation et des Controles /

R03-2021-08-10-00003 - Arrêté préfectoral modifiant l' arrêté préfectoral n° R03-2021-02-26-003 du 26 février 2021 instituant des modifications aux limites côté ville / côté piste sur l'aéroport de Cayenne Félix Éboué (3 pages) Page 144

Direction Générale des Territoire et de la Mer / Direction de l'Amenagement des Territoires et Transition Ecologique

R03-2021-08-11-00001 - Arrêté préfectoral portant prolongation de l'arrêté N°R03-2021-08-03-00011 réglementant la circulation du mardi 10 août au jeudi 12 août 2021 sur la RN1 du PR 4+350 au PR 6+500 (commune de Matoury hors agglomération) (7 pages) Page 148

Direction Générale des Territoire et de la Mer / Direction Environnement, Agriculture,Alimentation et Foret

R03-2021-08-05-00003 - Arrêté préfectoral portant habilitation sanitaire à Monsieur Hugo HAAB, docteur vétérinaire (3 pages) Page 156

Direction Générale Administration

R03-2021-08-10-00001

AP Déclarant d'utilité publique le projet de
construction du nouveau pont du larivot

Direction du Juridique
et du Contentieux

Service Administration
générale et
Procédures juridiques

ARRETE préfectoral n° R03-2021-08-10-00001

Déclarant d'utilité publique le projet de construction du nouveau pont du Larivot - doublement du franchissement de la rivière de Cayenne - sur le territoire des communes de Matoury et de Macouria, et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria

**Le préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'ordre national du Mérite**

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.1, L.110-1, L.122-1 alinéa 4, L.131-1, R.112-4 et R.131-1 à R.132-4 ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, L.181-9 et suivants, L.214-1 à L.214-6, L.411-1 et suivants, R.123-1 et suivants, R.122-2, et R.181-36 à R.181-38 ;

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 à R.153-14 et R.153-20 à R.153-22 ;

VU le code général de la propriété des personnes publiques et notamment son article L.1112-2 ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU la loi n°46-451 du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française ;

VU la loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire ;

VU le décret n°47-1018 du 7 juin 1947 relatif à l'organisation départementale et à l'institution préfectorale dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane française, de la Martinique et de la Réunion ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n°2016-1736 du 14 décembre 2016 inscrivant l'aménagement des principaux pôles urbains de Guyane parmi les opérations d'intérêt national (OIN) mentionnées à l'article R.102-3 du code de l'urbanisme ;

VU le décret n°2019-894 du 28 août 2019 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État en Guyane ;

VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de Guyane ;

VU le décret du 1^{er} janvier 2020 relatif à la nomination de M. Paul-Marie CLAUDON, sous-préfet hors classe,

en qualité de secrétaire général des services de l'État, responsable de la coordination des politiques publiques, auprès du préfet de la région Guyane ;

VU le décret n°2021-699 du 1er juin 2021 prescrivant les mesures générales nécessaires à la gestion de la sortie de crise sanitaire ;

VU l'arrêté préfectoral n°R03-2020-05-14-004 du 14 mai 2020 portant organisation des services de l'État en Guyane ;

VU l'arrêté préfectoral n°R03-2020-12-31-001 du 31 décembre 2020 fixant pour l'année 2021 la liste des journaux habilités à publier les annonces judiciaires et légales pour le département de la Guyane ;

VU le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Matoury ;

VU le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Macouria ;

VU le plan d'actions du plan global des transports et déplacements de Guyane (PGTD) du 22 février 2013 ;

VU la concertation publique portant sur l'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour de la RD51, comprenant le nouveau pont du Larivot du 19 février au 31 mars 2018, la publication du bilan par le maître d'ouvrage de la concertation le 20 décembre 2018, et la présentation du bilan de cette concertation aux élus le 12 février 2019 ;

VU le contrat plan État-région (CPER) de Guyane 2015-2018 et l'avenant du 26 juillet 2017 introduisant le projet du doublement du pont du Larivot ;

VU le plan d'urgence pour la Guyane (PUG) arrêté par le conseil des ministres le 5 avril 2017 joint à l'Accord de la Guyane du 21 avril 2017 - Protocole « Pou Lagwiyan dékolé » ;

VU le contrat de convergence et de transformation pour la Guyane (CCTG) 2019-2022 prévoyant le doublement du pont du Larivot, par la réalisation d'un ouvrage dans le cadre d'un renforcement des infrastructures portant sur la liaison Est/Ouest assurant la pérennité du réseau en l'absence de voie de substitution, qui doit porter 2 voies de circulation dans le sens Cayenne/Kourou et une voie verte à double sens pour les modes actifs ;

VU le courrier de la direction générale des territoires et de la mer (DGTM) - service infrastructures et transports - du 20 mai 2020 demandant au préfet de la Guyane l'organisation d'une enquête publique conjointe sur la demande d'autorisation environnementale unique (AEU), la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria ;

VU le dossier d'enquête publique et d'enquête parcellaire, constitué par la direction générale des territoires et de la mer (DGTM), maître d'ouvrage pour le compte de l'État, en juillet 2020 et en décembre 2020, relatif à la demande d'autorisation environnementale unique (AEU) comprenant notamment une étude d'impact, et à la demande d'utilité publique du projet valant mise en compatibilité des PLU de Macouria et de Matoury, pour le projet du nouveau pont du Larivot, déclaré complet le 14 août 2020 et régulier le 14 décembre 2020 ;

VU l'absence d'observations émises par les maires des communes de Macouria, de Matoury et de Montsinéry-Tonnégrande et par le président de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral suite à leur saisine en août 2020 sur le fondement de l'article L.122-1 du code de l'environnement ;

VU le procès-verbal du 5 octobre 2020 de l'examen conjoint du 17 septembre 2020 pour le projet du nouveau pont du Larivot, relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) des communes de Macouria et de Matoury dans le cadre de la déclaration d'utilité publique ;

VU l'avis favorable de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) du 13 octobre 2020 ;

VU l'avis favorable avec réserves du conseil national de la protection de la nature du 12 novembre 2020 et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à cet avis du 14 décembre 2020 ;

VU l'avis délibéré de l'Autorité environnementale n°2020-44 adopté lors de la séance du 18 novembre 2020 et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à cet avis du 14 décembre 2020 ;

VU le rapport de contre-expertise de l'évaluation socio-économique et l'avis du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du 15 décembre 2020 et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à cet avis du 15 janvier 2021 ;

VU la décision n°E20000012/97 du 24 novembre 2020 du président du tribunal administratif de la Guyane désignant Mme Françoise ARMANVILLE en qualité de commissaire enquêteur ;

VU l'arrêté préfectoral du 17 décembre 2020 n°R03-2020-12-17-001 abrogeant et remplaçant l'arrêté n°R03-2020-12-15-002 du 15 décembre 2020 portant ouverture de l'enquête publique unique conjointe (enquête publique et enquête parcellaire) relative à la demande d'autorisation environnementale unique (AEU) et à la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Matoury et de Macouria pour la construction du nouveau pont du Larivot ;

VU la réponse du maître d'ouvrage du 3 mars 2021 au procès verbal de synthèse du commissaire enquêteur suite à l'enquête publique pour le nouveau pont du Larivot ;

VU le rapport, les conclusions et l'avis favorable avec réserves et recommandations du commissaire enquêteur du 10 mars 2021 ;

VU la saisine des communes de Matoury et Macouria, respectivement le 27 avril 2021 et le 28 avril 2021, sur le fondement de l'article L.153-57 du code de l'urbanisme ;

VU les avis réputés favorables des conseils municipaux des communes de Matoury et de Macouria en l'absence de réponse dans le délai imparti de deux mois à la consultation précitée ;

CONSIDERANT que l'enquête publique conjointe relative à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria portant sur le projet de construction du nouveau pont du Larivot, sur le territoire des communes de Matoury et de Macouria, s'est déroulée du 4 janvier 2021 au 3 février 2021 inclus ;

CONSIDERANT que les avis d'ouverture de l'enquête publique conjointe ont été publiés dans l'Apostille et Guyaweb les 18 décembre 2020 et 8 janvier 2021; qu'ils ont été publiés sur le site internet des services de l'État en Guyane, sur le site dématérialisé de la DGTM et affichés en mairie de Macouria et de Matoury, et sur le site d'implantation du projet jusqu'au 3 février 2021 inclus ;

CONSIDERANT que la bonne information du public a été renforcée par un communiqué de presse le 22 décembre 2020, puis postérieurement à l'enquête publique, par une réunion de consultation le 12 avril 2021 ;

CONSIDERANT la volonté de l'État, maître d'ouvrage, représenté par le préfet de la Guyane, de poursuivre le projet de construction du nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et de Matoury, à l'issue de la réunion de consultation précitée ;

CONSIDERANT que le pont du Larivot étant le seul ouvrage qui permet de desservir l'Ouest de l'agglomération de Cayenne ainsi que tout l'Ouest de la Guyane (Kourou, Sinnamary, Iracoubo et Saint-Laurent du Maroni), le doublement du pont apparaît nécessaire en vue d'assurer la sécurisation de l'itinéraire, la mise en sécurité des modes actifs et d'augmenter la capacité portante de l'ouvrage d'art ;

CONSIDERANT que les documents de programmation (le plan d'urgence pour la Guyane de 2017, le contrat de plan État-région 2015-2018 avec un avenant introduisant le projet de doublement du pont du Larivot, le contrat de convergence et de transformation 2019-2022) établissent l'existence dudit projet, avec pour objectif le maintien d'une desserte prioritaire pour le bon fonctionnement de l'ensemble de la vie économique et sociale guyanaise ;

CONSIDERANT le document ci-après annexé qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de construction du nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et de Matoury (annexe n°1) ;

CONSIDERANT qu'au regard de l'exposé susvisé, le projet considéré présente un intérêt général et qu'il y a donc lieu de déclarer son utilité publique ;

SUR proposition du secrétaire général des services de l'État en Guyane ;

ARRETE :

Article 1 : Déclaration d'utilité publique

Le projet de construction du nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et de Matoury est déclaré d'utilité publique pour une durée de cinq (5) ans renouvelable, conformément au plan général des travaux annexé au présent arrêté (annexe n°2), au bénéfice de l'État représenté par le préfet de la Guyane. Ce projet est porté précisément par la direction générale des territoires et de la mer (DGTM), service de l'État en Guyane.

Le projet de nouveau pont du Larivot, doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane, est donc considéré d'intérêt général.

Cette opération vise à réaliser un ouvrage d'art permettant le doublement du pont du Larivot au-dessus de la rivière de Cayenne, à 40 m (au niveau des culées des deux ponts et d'axe à axe) en aval et sensiblement en parallèle du pont existant, en rive droite sur la commune de Matoury, et en rive gauche sur la commune de Macouria.

Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint au présent arrêté (annexe n°1) expose les motifs et considérations justifiant l'utilité publique de l'opération.

Article 2 : La mise en compatibilité des PLU

La déclaration d'utilité publique de ce projet emporte mise en compatibilité du PLU des communes de Macouria et de Matoury conformément aux dossiers figurant en annexes du présent arrêté (annexes n°3 et 3 bis).

Article 3 : Prescriptions spécifiques

Conformément aux dispositions de l'article L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et au I de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de respecter les prescriptions contenues dans l'étude d'impact, les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, les mesures d'accompagnement ainsi que les modalités de suivi associées telles que fixées et détaillées en annexe du présent arrêté (annexe n°4).

Le maître d'ouvrage informera le préfet de la Guyane de la mise en œuvre des prescriptions prévues au présent article.

Article 4 : Formalités de publicité

Le présent arrêté sera affiché pendant un mois au sein des mairies de Macouria et de Matoury où ses annexes seront tenues à la disposition du public. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat par chacun des maires concernés.

Le préfet de la Guyane fera procéder à la publication en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de la Guyane d'un avis au public informant ce dernier de la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Macouria et de Matoury. Cet avis mentionnera l'affichage du présent arrêté en mairie de Macouria et de Matoury.

Le présent arrêté, et ses annexes, seront également publiés au recueil des actes administratifs des services de l'État en Guyane et insérés sur le site internet des services de l'État en Guyane (www.guyane.gouv.fr) à la rubrique suivante : [Accueil](#) > [Actualités](#) > [Enquêtes publiques](#) > [2021](#) > Enquête publique sur le projet de construction du nouveau pont du Larivot, sur les communes de Macouria et de Matoury.

Le dossier final complet de DUP sera mis à disposition du public au sein des mairies de Macouria et de Matoury et à la direction générale de l'administration des services de l'État en Guyane (Direction juridique et contentieux – rue Élixa Robertin – Bâtiment Héder RDC – 97300 Cayenne).

Article 5 : Diffusion

Le présent arrêté et ses annexes seront adressés :

- au maire de la commune de Macouria ;
- au maire de la commune de Matoury.

La DGTM transmettra aux maires des communes de Macouria et de Matoury les pièces relatives à la mise en compatibilité de chaque plan local d'urbanisme au format défini par le Conseil national de l'information géographique (CNIG), de manière à être publiables sur le géoportail de l'urbanisme.

Article 6 : Entrée en vigueur des PLU mis en compatibilité

Les plans locaux d'urbanisme mis en compatibilité seront exécutoires dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publicité mentionnées à l'article 4 du présent arrêté, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué.

Article 7 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux, dans un délai de deux mois à compter de la date de la dernière formalité de publicité accomplie, devant le tribunal administratif de Cayenne, 7 rue Schoelcher, BP 5030, 97305 Cayenne Cedex.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyen » accessible par le site Internet www.telerecours.fr.

Le présent arrêté est également susceptible de faire l'objet d'un recours gracieux, auprès du préfet de la Guyane, ou d'un recours hiérarchique, auprès du ministre de l'Intérieur, dans le même délai de deux mois. Ces recours administratifs interrompent le délai de recours contentieux qui recommence à courir à la date de la réponse implicite ou explicite de l'administration saisie.

Article 8 : Exécution

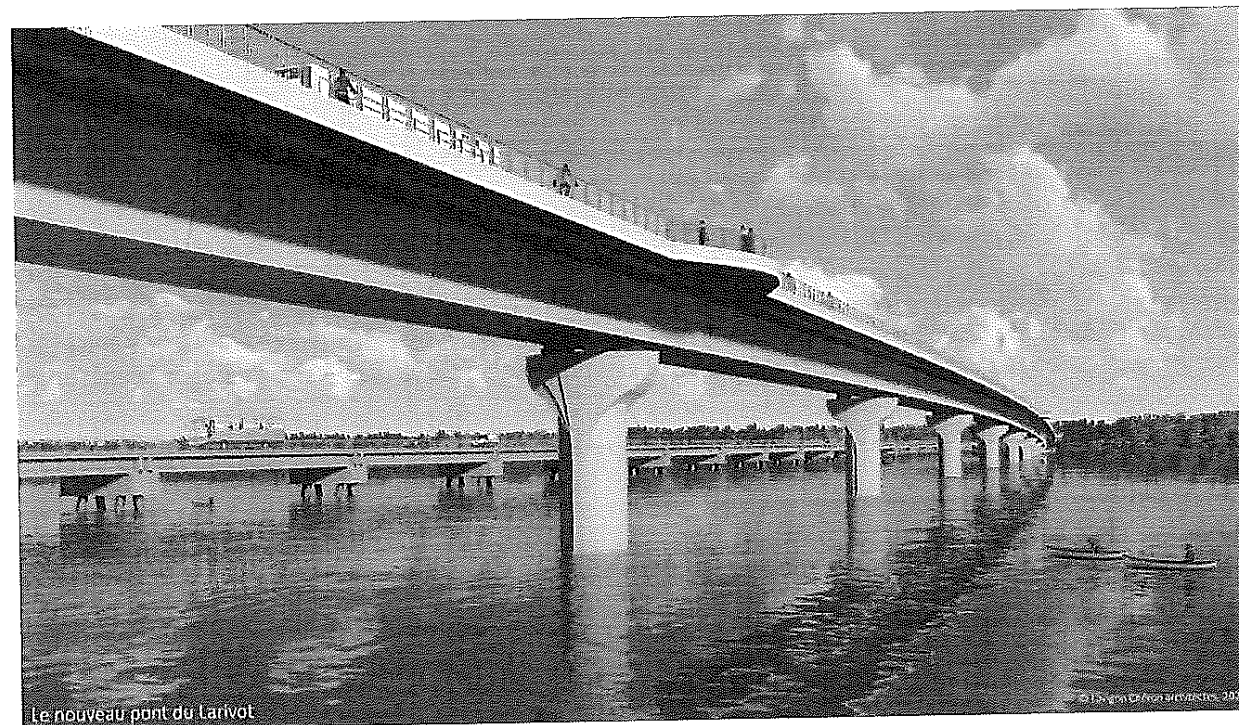
Le secrétaire général des services de l'État en Guyane, le maire de la commune de Macouria, le maire de la commune de Matoury et le directeur général des territoires et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Cayenne, le 10 AOÛT 2021
Le préfet,
Thierry QUÉPFELEC

**Nouveau pont du Larivot
Doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane**

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Annexe n°1 à l'arrêté préfectoral n°R03-2021-08-10-00001 du 10 août 2021 déclarant d'utilité publique le projet de construction du nouveau pont du Larivot - doublement du franchissement de la rivière de Cayenne - sur le territoire des communes de Matoury et de Macouria, et valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria



SOMMAIRE

1	Préambule.....	3
2	Objet de l'opération.....	3
2.1	Contexte du projet.....	3
2.2	Objectifs du projet.....	3
2.2.1	La résilience de l'itinéraire.....	3
2.2.2	L'augmentation de la capacité portante de l'ouvrage d'art.....	4
2.2.3	La sécurisation des différents modes de transport.....	4
2.3	Description du projet.....	4
2.3.1	Caractéristiques techniques principales.....	4
	L'ouvrage d'art et ses remblais d'accès.....	4
	Les raccordements à la RN1 bidirectionnelle.....	5
	L'assainissement de la nouvelle plate-forme routière.....	5
2.3.2	Mode de fonctionnement des deux ponts.....	5
2.3.3	Un projet mis au-dessus des plus hautes eaux.....	5
2.3.4	Contraintes de navigation.....	6
3	Principales étapes préalables à la déclaration d'utilité publique.....	6
3.1	Concertation publique.....	6
3.2	Avis de l'Autorité environnementale.....	6
3.3	Avis du Secrétariat général pour l'investissement.....	6
3.4	Enquête publique.....	6
4	Suites apportées au projet postérieurement à l'enquête publique.....	8
4.1	Mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral et l'association des maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun.....	8
4.2	Prise en compte des réserves de l'Autorité environnementale et du Conseil national pour la protection de la nature, notamment en ce qui concerne les mesures éviter-réduire-compenser pendant les phases travaux et exploitation.....	8
4.3	Création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux.....	8
4.4	Mise en place d'une communication claire et pédagogique à destination du plus grand nombre afin notamment de donner toutes les informations sur le pont du Larivot existant.....	8
4.5	Intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1.....	9
4.6	Association du projet de la centrale du Larivot au projet de doublement du pont afin de réduire au maximum les impacts environnementaux et sanitaires en direction de la population riveraine.....	9
5	Intérêt général du projet.....	9

1 Préambule

Le présent document relève des dispositions :

- de l'article L. 120-1 II du code de l'environnement qui indique que « la participation confère le droit pour le public [...] 4° d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation » ;
- de l'article L. 122-1 dernier alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les **motifs et considérations justifiant son utilité publique** » ;
S'agissant d'une opération portée par l'État, cet article prévoit également que **la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet**¹.
- de l'article L. 126-1 2° alinéa du code de l'environnement, qui précise que « la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les **motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général**. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. »

L'exposé ci-après reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce dossier afin de qualifier plus complètement le caractère d'intérêt général de l'opération.

L'ensemble des études déjà réalisées reste à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs. Il peut notamment être pris connaissance de ces études auprès de la direction générale des territoires et de la mer de Guyane.

2 Objet de l'opération

2.1 Contexte du projet

Le réseau routier guyanais se caractérise par sa faible densité, ainsi que par son inégale répartition. Seule l'île de Cayenne bénéficie d'un réseau routier développé. Deux routes nationales assurent les liaisons entre les communes de l'agglomération de Cayenne et le reste de la Guyane : la RN2 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Georges de l'Oyapock via Matoury et Régina, et la RN1 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Laurent-du-Maroni via Macouria, Kourou, Sinnamary et Iracoubo. C'est donc à partir de Cayenne et Matoury que le réseau se déploie vers le reste du territoire.

Le pont du Larivot est aujourd'hui la seule infrastructure permettant aux véhicules de traverser facilement l'estuaire de la rivière de Cayenne pour relier les communes de Matoury et de Macouria, mais aussi au-delà les villes de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni, et permettre l'accessibilité à des infrastructures d'intérêt majeur telles que l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué, la base spatiale de Kourou, le port maritime de Dégrad des Cannes, les hôpitaux de Cayenne et de Kourou...

Long de 1 250 m, il accueille un trafic quotidien d'environ 20 000 véhicules. Comme le précise le plan global des transports et des déplacements de Guyane, le doublement du pont du Larivot apparaît comme un projet prioritaire pour sécuriser la liaison Cayenne – Kourou – Saint-Laurent du Maroni.

2.2 Objectifs du projet

2.2.1 La résilience de l'itinéraire

Le pont du Larivot actuel est l'unique ouvrage qui permet de desservir de manière satisfaisante l'ouest de l'agglomération de Cayenne mais aussi tout l'ouest de la Guyane. La RN1 est également la route permettant de rejoindre la frontière avec le Suriname à l'ouest de la Guyane.

¹ Article L. 122-1 4° alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'État [...], la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. »

En effet, les itinéraires alternatifs nécessitent des rallongements de parcours de l'ordre de 40 à 70 km, via notamment la RD5, et empruntent des routes dont les ouvrages franchissant la rivière de Cayenne ou ses affluents sont à une seule voie de circulation et/ou de capacité portante limitée à 19 tonnes, ce qui réduit très fortement leur capacité.

Cette problématique s'est révélée d'actualité en 2009-2010 quand le pont a dû être fermé pendant près de 3 mois et demi après qu'un affaissement de 21 cm a été constaté au niveau d'une pile. Cette fermeture a fortement perturbé la vie sociale et économique de l'agglomération de Cayenne et de toute la Guyane. Un dispositif fluviomaritime conséquent avait alors été mis en place.

De plus, en lien avec le développement de l'agglomération de Cayenne, le trafic a évolué très fortement sur la RN1, en particulier au niveau du pont du Larivot où il a progressé, durant la dernière décennie, de plus de 5 % par an.

Les programmes d'aménagement urbain prévus à court ou moyen termes (comme sur le secteur de Soula), la pression démographique générale et l'augmentation du taux de motorisation des ménages vont inéluctablement continuer à faire progresser les besoins de déplacements.

Ainsi le maintien de la circulation entre Matoury et Macouria au travers de l'estuaire de la rivière de Cayenne est primordial. Tout accident ou incident sur le pont du Larivot actuel conduisant à sa fermeture partielle ou totale, de courte, moyenne ou longue durée, a un impact considérable sur les déplacements en Guyane, et par suite sur l'ensemble de la vie économique et sociale guyanaise. Or, le pont actuel reste un ouvrage sensible, par exemple vis-à-vis d'un choc accidentel de bateau sur l'une de ses piles.

C'est pourquoi le doublement du pont du Larivot est absolument indispensable en vue d'assurer la résilience de l'itinéraire, c'est-à-dire sa sécurisation. Il s'agit de limiter le risque de rupture du service routier en assurant une continuité de la circulation sur la route nationale 1.

2.2.2 L'augmentation de la capacité portante de l'ouvrage d'art

En outre, la capacité portante du pont existant est limitée aujourd'hui à 72 tonnes ; celle du nouveau pont sera à 120 tonnes.

Or, la RN1 via le pont du Larivot est l'un des itinéraires de desserte du centre spatial guyanais depuis notamment l'aéroport de Cayenne-Félix Éboué (l'autre itinéraire principal étant via le port de Pariacabo à Kourou). Cette limitation de capacité portante est donc un maillon faible de l'itinéraire.

Le nouveau pont du Larivot permettra le passage de convois exceptionnels de plus grande importance.

2.2.3 La sécurisation des différents modes de transport

Enfin, la circulation piétonne est aujourd'hui impossible sur le pont du Larivot, les trottoirs du pont étant trop étroits (1 mètre de large). La circulation des cyclistes, dans la circulation principale, est délicate. Il en est de même pour la circulation des cyclomoteurs (deux ou trois roues motorisées de petite cylindrée) ; ce mode de transport est très usité en Guyane.

Le nouveau pont du Larivot permettra une sécurisation des différents modes de transport :

- en double sens pour les modes actifs (piétons, cyclistes) grâce à la voie verte ;
- dans le sens de Cayenne vers Kourou pour les cyclomoteurs, par la présence d'une bande dérasée de droite suffisamment large.

2.3 Description du projet

Le projet consiste à réaliser un ouvrage de franchissement de l'estuaire de la rivière de Cayenne, permettant le doublement du pont du Larivot actuel à 40 m en aval hydraulique de celui-ci (côté pointe Liberté et port du Larivot), assorti des ouvrages de raccordement à la route existante, en rive droite sur la commune de Matoury et en rive gauche sur la commune de Macouria, ainsi que des ouvrages d'assainissement pluvial.

2.3.1 Caractéristiques techniques principales

L'ouvrage d'art et ses remblais d'accès

Le nouveau pont du Larivot est un ouvrage non courant. Il est conçu pour une durée de vie de 100 ans minimum, avec une maintenance normale (surveillance et entretien).

Sa longueur est de 1 320 m environ entre culées et la largeur de son tablier de 14,20 m environ.

Le profil en travers présente une largeur utile de 13 m comprenant 2 voies de circulation routière de 3,50 m chacune, une bande dérasée de gauche de 0,50 m, une bande dérasée de droite de 2 m, une voie verte à double sens de 3 m, séparée de la circulation motorisée par un dispositif de retenue.

La voie verte, dédiée aux piétons et cyclistes, sera assortie de petits belvédères (ou aires de repos) à intervalles réguliers (5 au total sont envisagés).

Le profil en long est un arc de cercle de rayon 18 500 m environ.

Le tracé en plan présente une courbure constante de 9 000 m de rayon.

Le nouvel ouvrage accueillera plusieurs réseaux secs (réseaux électriques haute tension A et B, réseau d'éclairage intérieur du tablier, réseaux de télécommunication, autres réseaux) et réseaux humides (alimentation en eau potable : 2 canalisations de diamètre 500 mm).

Les chalutiers / crevettiers du port du Larivot ne sont pas censés passer sous le pont. Néanmoins, en cas d'avarie d'un bateau, un choc avec les piles du pont n'étant pas exclu, celles-ci ont été dimensionnées pour résister à un effort transversal correspondant à une force de 120 tonnes.

La descente du pont vers les ouvrages de raccordement à la RN1 sera faite via la réalisation de remblais techniques, au regard des contraintes de compressibilité des sols en place.

Les raccordements à la RN1 bidirectionnelle

En rive gauche à Macouria, le raccordement à la RN1 se fera par un giratoire à cinq branches, en remplacement du carrefour actuel avec l'avenue Belle Humeur et l'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté). Le giratoire offrira ainsi une sortie sur la RN1 vers Kourou, une sortie sur l'avenue Belle-Humeur, une sortie vers l'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté) et une sortie vers le pont du Larivot actuel. Ce giratoire est compatible avec une mise à 2 x 2 voies ultérieurement de la RN1.

En rive droite à Matoury, le raccordement sera en Y par un simple embranchement.

L'assainissement de la nouvelle plate-forme routière

Sur chaque rive, l'ouvrage s'accompagnera d'ouvrages de rétention des eaux pluviales (deux bassins en rive gauche, un fossé subhorizontal en rive droite), dimensionnés pour retenir une pluie de retour décennal et effectuer un prétraitement des eaux par décantation avant rejet. Ces ouvrages se déverseront dans l'estuaire de la rivière de Cayenne via des fossés.

2.3.2 Mode de fonctionnement des deux ponts

Les deux ponts seront ouverts à la circulation, chacun accueillant un sens de circulation :

- sur le pont actuel, sur les deux voies, dans le sens de Kourou vers Cayenne ;
- sur le nouveau pont, sur les deux voies, dans le sens de Cayenne vers Kourou.

Au regard des limitations de vitesses existantes sur le reste de l'itinéraire, la vitesse étant aujourd'hui limitée à 70 km/h entre le giratoire de la crique Fouillée et le pont du Larivot inclus, les vitesses limites seront les suivantes :

- sur le pont actuel, la vitesse restera limitée à 70 km/h comme aujourd'hui ;
- sur le pont futur, la vitesse sera aussi limitée à 70 km/h.

Après la mise en service du nouveau pont, le pont actuel pourra être fermé temporairement à la circulation pour réaliser des travaux d'entretien de l'ouvrage existant dans des conditions optimales.

En cas de fermeture temporaire et de durée limitée du pont actuel, la circulation pourra être maintenue sur le nouveau pont, avec une modification temporaire de son fonctionnement : chaque voie accueillera alors un sens de circulation.

2.3.3 Un projet mis au-dessus des plus hautes eaux

Le tablier du nouveau pont sera positionné au-dessus de la cote des plus hautes eaux (PHE), avec prise en compte du changement climatique à l'horizon 2100, à savoir 3,44 m NGG. Il en est de même du nouveau giratoire en rive gauche. Les raccordements se font ensuite aux infrastructures routières existantes, qui, elles, ne sont pas positionnées au-dessus de ces PHE.

2.3.4 Contraintes de navigation

Le nouveau pont sera plus haut que le pont actuel, permettant ainsi de préserver les conditions de navigation dans le fleuve, notamment pour le passage de navettes fluvio-maritimes, et à long terme lorsque le pont existant ne sera plus là, de permettre à des bateaux de plus fort tirant d'air de passer sous l'ouvrage.

3 Principales étapes préalables à la déclaration d'utilité publique

3.1 Concertation publique

La concertation publique s'est déroulée du 19 février au 31 mars 2018 et a été organisée conformément aux articles L. 121-1 et suivants du code de l'environnement et encadrée par un tiers garant désigné par la Commission nationale du débat public.

Elle portait sur un périmètre plus large que le présent projet à savoir l'aménagement de la RN1 en 2 x 2 voies entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51.

Les objectifs poursuivis par la concertation étaient les suivants :

- informer le plus largement possible toutes les personnes pouvant être concernées par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socio-professionnelles ;
- écouter pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population ;
- dialoguer pour enrichir le projet.

Cette concertation a donné lieu à la tenue de neuf réunions :

- une réunion d'ouverture le 16 février 2018 avec des représentants des collectivités concernées (CTG, CACL, Cayenne, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande) ;
- une réunion spécifique le 19 février 2018 avec les socio-professionnels de la Guyane (ainsi que le maire de Kourou) ;
- sept réunions publiques de concertation à Macouria (3), Matoury (2), Cayenne (1), Montsinéry-Tonnégrande (1) ;

ainsi qu'à une réunion de présentation du bilan avec des représentants des collectivités concernées (CTG, CACL, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Kourou) le 12 février 2019.

3.2 Avis de l'Autorité environnementale

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation ont été transmis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement préalablement à l'enquête publique. Suite à cette saisine, l'Autorité environnementale (Ae), dans sa formation du Conseil général de l'environnement et du développement durable, a émis un avis délibéré en date du 18 novembre 2020.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil national pour la protection de la nature (CNP) qui a été versé au dossier d'enquête publique, précisant en particulier les suites données aux recommandations de l'Ae.

3.3 Avis du Secrétariat général pour l'investissement

L'évaluation socio-économique du projet a été menée conformément aux articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du code des transports et a fait l'objet d'une contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), service du Premier ministre.

L'avis du SGPI a été intégré au dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse à cet avis.

3.4 Enquête publique

L'enquête publique (et enquête parcellaire) pour le projet du nouveau pont du Larivot s'est déroulée du 4 janvier 2021 au 3 février 2021. Elle portait sur la demande d'autorisation environnementale unique et la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de

Macouria et de Matoury, au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Plus de 400 contributions ont été recueillies au cours de l'enquête publique, notamment via le registre dématérialisé mis en place.

À l'issue de l'enquête publique unique, la commissaire enquêtrice, nommée le 24 novembre 2020 par le tribunal administratif de la Guyane, a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi qu'à la cessibilité des terrains concernés par ce dernier et à l'autorisation environnementale unique, assorti de deux réserves et de quatre recommandations.

La commissaire enquêtrice a adressé au maître d'ouvrage en date du 9 février 2021 un procès-verbal de synthèse reprenant les observations du public et demandant aux services de l'État de répondre :

- aux interrogations du public ;
- aux contributions des organisations, associations, institutions ;
- aux questions de la commissaire enquêtrice.

La commissaire enquêtrice a indiqué dans son rapport que « la direction générale des territoires et de la mer a répondu à ce procès-verbal de synthèse par un document précis et détaillé de 41 pages ». Ce mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commissaire enquêtrice est annexé au rapport de cette dernière.

La commissaire enquêtrice estime dans son rapport que « l'analyse des observations fait ressortir que : :

- une large majorité des personnes ayant contribué à l'enquête publique est opposée au projet tel qu'il est présenté ;
- les élus de la Guyane qui se sont exprimés sont opposés au projet tel qu'il est présenté ;
- les organisations qui se sont exprimées ont émis des réserves motivées notamment sur :
 - l'absence de prise en compte du déploiement du réseau TCSP (transport en commun en site propre) dans le projet, et plus globalement l'absence d'anticipation du développement des transports en commun à une période où la réduction des pollutions environnementales est un enjeu majeur pour la santé humaine ;
 - l'absence d'insertion du projet dans le projet global de redimensionnement de la RN1 ;
 - l'absence de lien avec le projet de la centrale du Larivot ;
 - la faiblesse des mesures mises en place dans le dispositif éviter-réduire-compenser ;
 - l'impact environnemental majeur notamment en phase travaux.

La commissaire enquêtrice a noté l'importance de la sécurisation de la liaison entre l'île de Cayenne et l'ouest de la Guyane et l'intérêt que peut apporter la construction d'un deuxième pont afin d'engager cette démarche. »

L'avis favorable de la commissaire enquêtrice est assorti :

- des réserves suivantes :
 - mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral et l'association des maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun ;
 - prise en compte des réserves de l'Autorité environnementale et du Conseil National pour la protection de la nature, notamment en ce qui concerne les mesures éviter-réduire-compenser pendant les phases travaux et exploitation ;
- et des recommandations suivantes :
 - création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux ;
 - mise en place d'une communication claire et pédagogique à destination du plus grand nombre afin notamment de donner toutes les informations sur le pont du Larivot existant ;
 - intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1 ;
 - association du projet de la centrale du Larivot au projet de doublement du pont afin de réduire au maximum les impacts environnementaux et sanitaires en direction de la population riveraine.

4 Suites apportées au projet postérieurement à l'enquête publique

Les suites données par le maître d'ouvrage après avis de la commissaire enquêtrice sont décrites ci-après.

4.1 Mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral et l'association des maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de concertation avec les autres acteurs de l'aménagement du territoire et plus particulièrement les maîtres d'ouvrage pour lesquels les transports en commun relèvent des compétences. Cette concertation pourra se faire en particulier au travers d'un comité de suivi des études à venir sur le sujet des déplacements – en particulier avec le développement d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle de l'agglomération de Cayenne, et des études globales d'aménagement de la RN1 dans l'agglomération de Cayenne.

4.2 Prise en compte des réserves de l'Autorité environnementale et du Conseil national pour la protection de la nature, notamment en ce qui concerne les mesures éviter-réduire-compenser pendant les phases travaux et exploitation

Le maître d'ouvrage a précisé dans son mémoire en réponse aux avis de l'Ae et du CNPN, pièce du dossier d'enquête publique, dans quelle mesure il prenait en compte les recommandations de l'Autorité environnementale et les réserves du Conseil national pour la protection de la nature.

Le corpus des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi, en phase travaux et en phase exploitation, relatives aux milieux physique et humain, habitats naturels, faune et flore, est détaillé dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse aux avis de l'Ae et du CNPN ainsi que dans la réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse de la commissaire enquêtrice. Ces mesures sont également présentées dans l'annexe correspondante de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

Par ailleurs, les projets du réseau routier national soumis à déclaration d'utilité publique donnent lieu à l'établissement et à la publication d'un dossier décrivant l'ensemble des engagements pris par l'État en faveur de l'environnement. Ce dossier, rendu public, reprend les engagements pris par l'État dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire :

- les mesures contenues dans le dossier d'enquête publique, en particulier dans l'étude d'impact ;
- les réponses apportées au rapport et aux conclusions de la commissaire enquêtrice ;
- le cas échéant, les engagements complémentaires pris lors de l'examen du dossier par le préfet de Guyane, sans que ces adaptations n'entraînent de modification substantielle du projet soumis à enquête publique.

Le maître d'ouvrage respectera ces engagements suite à la déclaration d'utilité publique.

4.3 Création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux

Le maître d'ouvrage mettra en place un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées qui devra se réunir régulièrement et faire des points d'étape sur l'avancée des travaux. La composition et le fonctionnement de ce comité de suivi seront déterminés ultérieurement. Le comité de suivi pourra réunir les collectivités concernées, les associations de protection de l'environnement, les associations d'usagers, les riverains, les acteurs économiques.

Par ailleurs, un comité de suivi des engagements de l'État en faveur de l'environnement, instauré par la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, et comprenant des représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et des associations de défense de l'environnement, sera mis en place sous l'autorité du préfet, et veillera à la mise en œuvre et au suivi de ces engagements.

Ces deux comités pourraient être fusionnés.

4.4 Mise en place d'une communication claire et pédagogique à destination du plus grand nombre afin notamment de donner toutes les informations sur le pont du Larivot existant

Le maître d'ouvrage se fera accompagner par un spécialiste pour mettre à disposition du public une information claire et pédagogique sur les ouvrages et projets d'aménagement et d'entretien du réseau routier

national, en particulier s'agissant du pont du Larivot existant. Des éléments d'information sur les travaux ainsi que sur le pont existant seront notamment publiés sur le site Internet des services de l'État en Guyane.

4.5 Intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1

Le projet du nouveau pont du Larivot est justifié en soi par la nécessité de maintenir en toutes circonstances la circulation sur la RN1 au niveau du franchissement de la rivière de Cayenne, et d'assurer ainsi la liaison entre l'ouest guyanais et l'Île de Cayenne.

Pour autant, le projet sera pris en compte dans le projet global d'aménagement de la RN1 dans l'agglomération de Cayenne dont les études se poursuivent.

4.6 Association du projet de la centrale du Larivot au projet de doublement du pont afin de réduire au maximum les impacts environnementaux et sanitaires en direction de la population riveraine

La recherche de la réduction des impacts environnementaux et sanitaires vis-à-vis des riverains en association avec le projet de la centrale du Larivot concerne essentiellement les impacts temporaires en phase travaux des deux projets du nouveau pont du Larivot et de la centrale du Larivot, dont les chantiers voisins pourront être partiellement concomitants. Le projet de centrale du Larivot a pour maître d'ouvrage EDF PEI.

Ce sujet en phase travaux sera traité via :

- la coordination des chantiers entre les deux maîtres d'ouvrage en associant tant que de besoin les gestionnaires de voirie ; en particulier, la coordination portera sur les accès routiers et la circulation induite par le chantier ;
- le contrôle environnemental des travaux.

Les effets cumulés sont pris en compte dans l'étude d'impact du projet.

Concernant les impacts sur les eaux superficielles et souterraines, comme indiqué dans l'étude d'impact, une concertation sera conduite entre les deux maîtres d'ouvrage (DGTM et EDF PEI) afin de permettre à la fois la conduite des travaux du pont et assurer la continuité de l'exutoire des eaux de rejet de la centrale électrique.

5 Intérêt général du projet

Le lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne concerne des enjeux majeurs :

- à l'échelle de la Guyane :
 - Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni sont les trois pôles majeurs de la Guyane. La RN1 constitue l'épine dorsale qui permet de relier ces trois pôles et assurent la majorité de leurs échanges. La rupture du franchissement de la rivière de Cayenne entraînerait ainsi une coupure entre Cayenne d'un côté et Kourou et Saint-Laurent du Maroni de l'autre ;
 - Cayenne est le poumon économique de la Guyane et dispose des principales infrastructures que sont l'aéroport international de Cayenne Félix Éboué (Matoury) et le port de Dégrad des Cannes (Rémire-Montjoly). Ces deux équipements majeurs assurent la très grande majorité des échanges entre la Guyane et l'extérieur. Dans un contexte où la Guyane est fortement dépendante des échanges avec l'extérieur, ces équipements jouent un rôle stratégique dans la vie des Guyanais et l'économie du territoire. Une rupture du franchissement de la rivière de Cayenne couperait ainsi les acheminements depuis l'aéroport et le port vers Kourou et Saint-Laurent du Maroni ;
- à l'échelle de la CACL (communauté d'agglomération du centre littoral) :
 - dans la CACL, les communes de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande se situent en rive gauche de la rivière de Cayenne. L'Île de Cayenne concentrant les activités, les commerces et l'enseignement, les habitants de ces communes en rive gauche ont des déplacements très orientés vers le centre de l'agglomération.
 - Or la population de ces communes a fortement augmenté et plus rapidement que la moyenne de la CACL. Ainsi en un peu plus de 15 ans, la population de la CACL a augmenté de 50 % alors que celle de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande était multipliée par plus de 2,5. Les déplacements ont ainsi eux aussi fortement évolué et le trafic sur le pont du Larivot a ainsi doublé sur la période pour atteindre 20 000 véhicules par jour.

La croissance démographique devrait se poursuivre dans les prochaines années sur la CACL et en particulier sur les communes de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande. Les besoins d'échanges entre les deux rives de la rivière de Cayenne vont ainsi continuer à s'accroître ;

- le pont du Larivot permet le franchissement de la rivière de Cayenne à des réseaux essentiels et en particulier au réseau d'eau potable venant de l'usine de Matiti implantée sur la commune de Macouria. Cette usine et son réseau ont été réalisés en 2013 afin de sécuriser l'alimentation en eau potable de la CACL.

Le risque de rupture du lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne résulte de plusieurs facteurs :

- en premier lieu la conception du pont du Larivot qui n'a pas été dimensionné pour résister à un choc de bateau de fort tonnage ; un choc d'un tel bateau sur des pieux d'une pile pourrait entraîner son effondrement et éventuellement l'effondrement en chaîne du pont, ce qui aurait pour conséquence, comme en 2009-2010, une fermeture brutale du pont pour une longue période ;
- le profil en travers du pont du Larivot qui ne permet, pas en cas d'incident de la circulation, de maintenir l'écoulement du trafic même de manière dégradée ;
- l'unicité du pont ;
- les caractéristiques de la rivière de Cayenne dont le lit mineur est large de 1200 mètres environ et qui constitue donc une barrière naturelle majeure ;
- l'absence d'itinéraire alternatif permettant d'assurer toutes les fonctions du pont du Larivot.

La construction d'un nouveau pont permettra de supprimer ces risques de rupture du franchissement de la rivière de Cayenne :

- par nature un ouvrage neuf ne présente pas de risque lié à sa pérennité ;
- le nouvel ouvrage permettra de fermer le pont actuel pour pouvoir effectuer des opérations d'entretien dans des conditions optimales avant de le rouvrir à la circulation, ceci sans impacter les conditions de circulation des usagers de la RN1 ;
- le fonctionnement avec deux ouvrages permettra de limiter les perturbations en cas d'incident nécessitant de fermer l'un des deux ponts (lors d'un accident par exemple).

Le projet permet donc de maintenir en toutes circonstances le lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne et donc entre l'île de Cayenne et l'ouest guyanais, et de répondre ainsi aux enjeux majeurs du territoire.

En conséquence, afin d'assurer la pérennité de la desserte routière du territoire, le doublement du pont du Larivot est indispensable.

En outre, le projet engendre des gains de temps pour les usagers ainsi que des gains de sécurité, pour les deux roues motorisés comme pour les véhicules légers et les poids lourds, la bande dérasée droite permettant la circulation des cyclomoteurs en dehors de la circulation des autres véhicules. Les cheminements piétons et vélos seront également sécurisés grâce à la voie verte les isolant de la circulation motorisée.

Le projet permet enfin d'augmenter la capacité portante au niveau de la traversée de la rivière de Cayenne et permettra ainsi le passage de convois exceptionnels de plus grande importance.

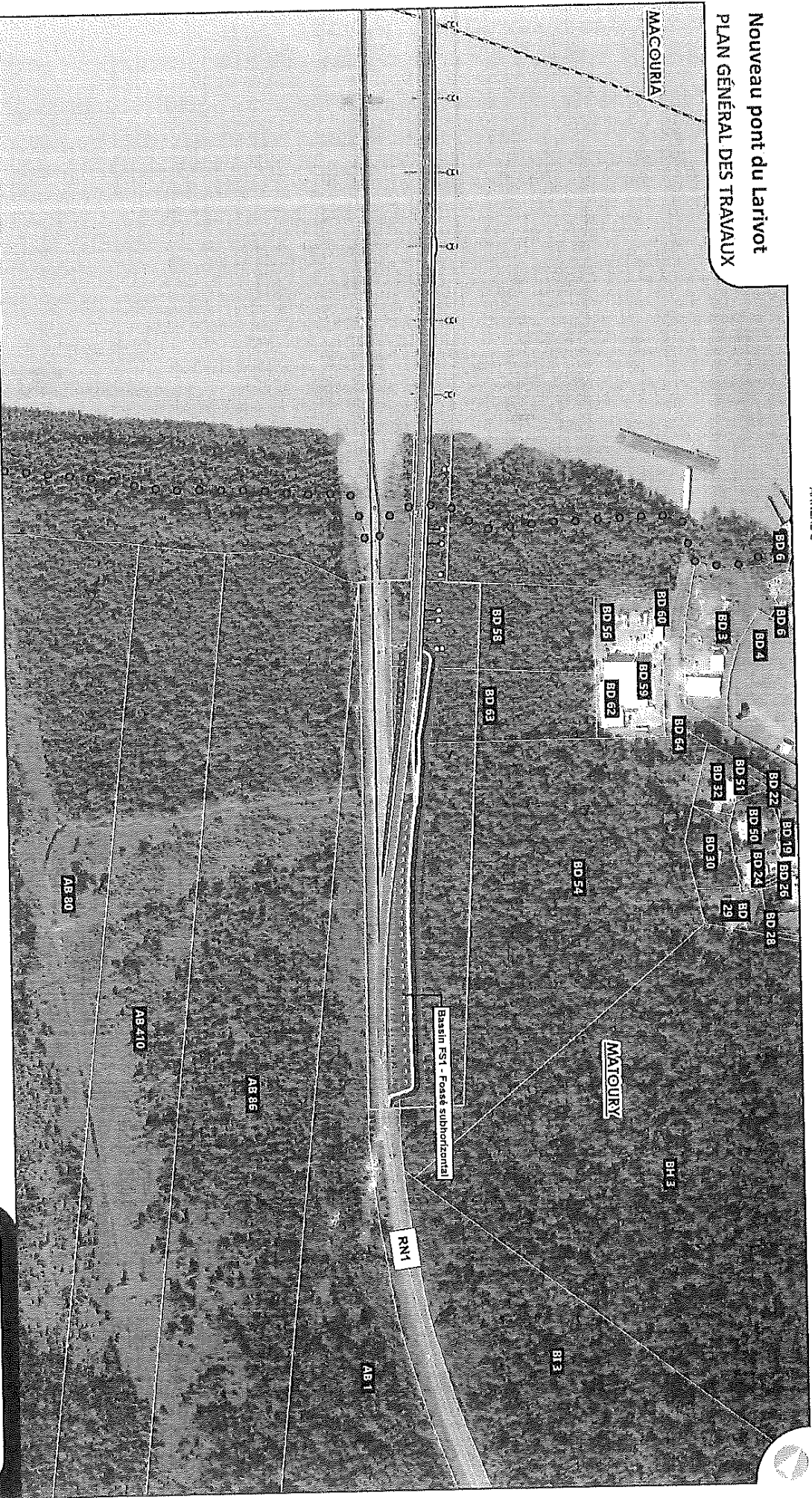
Le caractère d'intérêt général du projet est confirmé par l'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique d'après laquelle le projet est profitable à la collectivité puisque son bénéfice net actualisé est positif.

Le projet, compte tenu de son contexte et de la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux, présente des avantages supérieurs aux atteintes liées à ce projet, et notamment à celles relatives à la propriété privée. Il valide le choix du parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage dont les objectifs annoncés font ressortir un bilan positif au regard de l'analyse du bilan coûts/avantages .

Au vu de ces éléments, il apparaît que le projet de nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et de Matoury peut être reconnu d'utilité publique.

**Nouveau pont du Larivot
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX**

ANNEXE 2



- Projet
- Déblais
- Remblais
- Fossé / cunette

- ▨ Bassin
- ▨ Bassin FS1 fossé subhorizontal
- ▨ Plaque d'accès
- ▨ Roule et Tablier

- ▨ Terre-plein
- ▨ Voie verte
- ▨ BDD-bas-côté

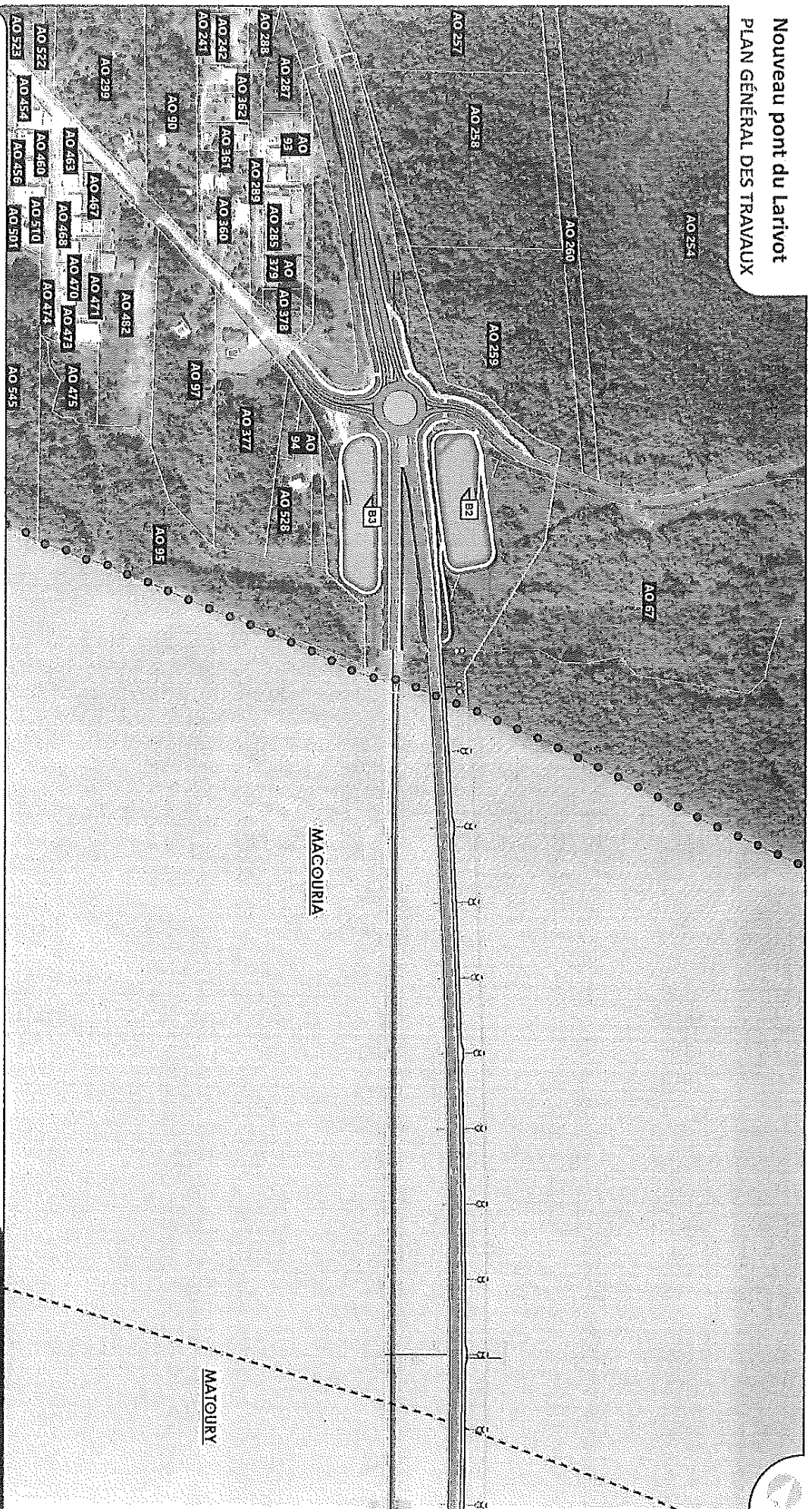
- ⊙ Tablier hauteur constante
- ⊙ Tablier hauteur variable



Date : 02/05/2024

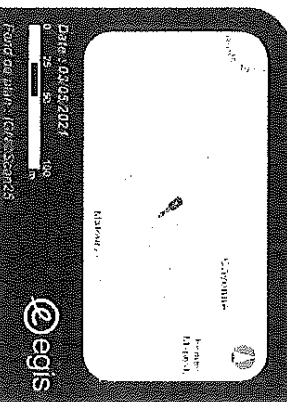
Projet de pont - GANSAU 2023

Nouveau pont du Larivot PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

ANNEXE 2



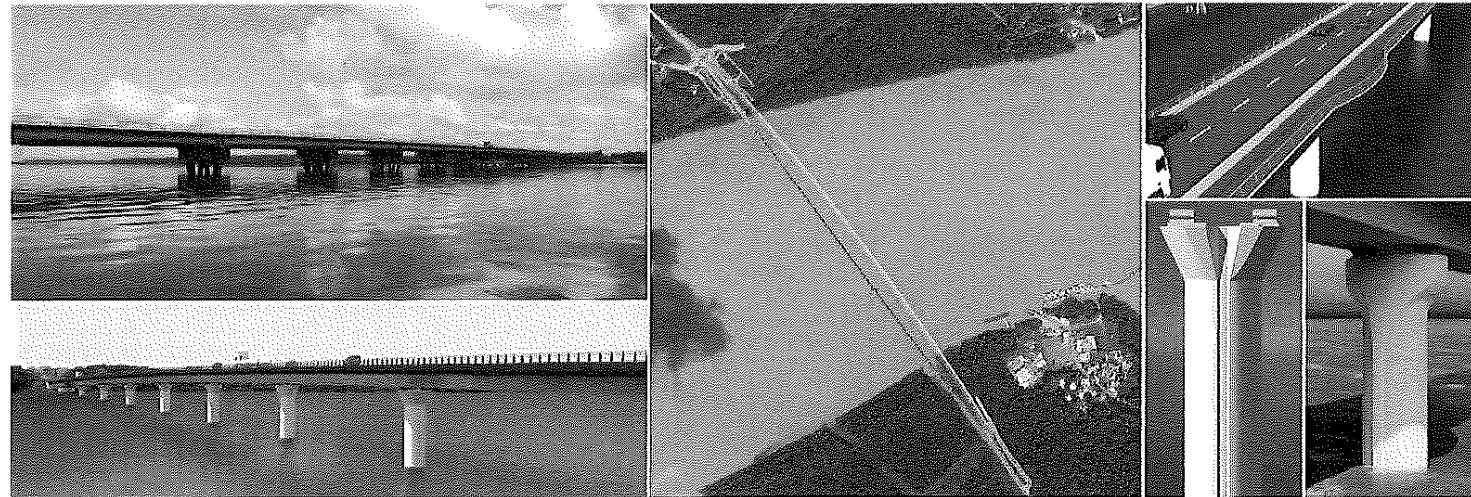
- Légende :**
-  Trait de coté
 -  Empreinte travaux
 -  Cadastre
 -  Lignes communales
 -  Projet
 -  Déblais
 -  Rambués
 -  Fossé / canette
 -  Bassin
 -  Bassin FSI fossé subhorizontal
 -  Pisle d'accès
 -  Route et Tablier
 -  Terre-plein
 -  Voie verte
 -  BDD-bas-côté
 -  Tablier hauteur constante
 -  Tablier hauteur variable



NOUVEAU PONT DU LARIVOT

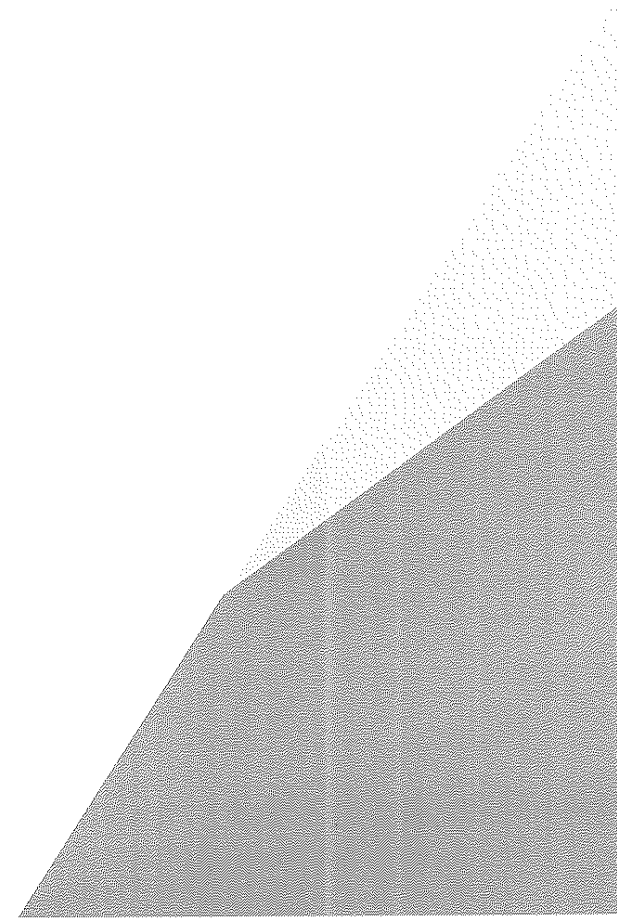
Doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
et à la demande d'autorisation environnementale unique



Document 3 – Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PIÈCE A – PLU DE MACOURIA



SOMMAIRE

I GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	5
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	5
I.1.1 Définition.....	5
I.1.2 Champ d'application	5
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	5
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	5
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES.....	6
I.4.1 Déroulement de la procédure	6
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité.....	7
II PRÉSENTATION DU PROJET	9
II.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS	9
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU NOUVEAU PONT DU LARIVOT.....	10
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET INSCRITE DANS LA COMMUNE	14
II.3.1 Territoire communal.....	14
II.3.2 Projet sur le territoire communal.....	14
III ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	18
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	18
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION.....	18
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES	18
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	19
III.5 PIÈCES RÉGLEMENTAIRES	19
III.5.1 Zone N incluant la zone Ni.....	19
III.5.2 Zone AU incluant la zone AUd1	20
III.5.3 Dispositions générales	20
III.6 ANNEXES.....	21

III.6.1 Annexe A : liste des emplacements réservés.....	21
III.6.2 Annexe B : liste des opérations déclarées d'utilité publique	21
III.6.3 Annexe C : annexe sanitaire.....	21
III.6.4 Annexe D : servitudes d'utilité publique	21
III.6.5 Annexe E : recueil de recommandations	21
III.6.6 Annexe F : textes législatifs particuliers.....	21
III.6.7 Annexe G : les ZNIEFF	21
III.6.8 Annexe H.....	21

IV DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MACOURIA..... 22

IV.1 PLAN DE ZONAGE	22
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT.....	25
IV.2.1 Zone N.....	26
IV.2.2 Zone AU	28
IV.2.3 Dispositions générales.....	30
IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ANNEXE A DU PLU)	31

V COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

V.1 ARTICULATION ET HIÉRARCHISATION DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION.....	32
V.2 COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L. 131-4 ET L. 131-5 DU CODE DE L'URBANISME	32
V.2.1 La loi Littoral.....	32
V.2.2 Le schéma d'aménagement régional (SAR).....	33
V.2.3 Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)	34
V.2.4 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur	35
V.2.5 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en projet.....	37
V.2.6 Le programme local de l'habitat (PLH) de la CACL 2020-2025.....	38

VI ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MACOURIA

Index des figures

Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel	9
Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis).....	10
Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)	11
Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)	12
Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes).....	13
Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)	13
Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)	13
Figure 8 : projet du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes sur le territoire de la commune de Macouria	17
Figure 9 : extrait du règlement graphique du PLU de Macouria avant mise en compatibilité	23
Figure 10 : extrait du règlement graphique du PLU de Macouria après mise en compatibilité	24
Figure 11 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR	33
Figure 12 : extraits du SMVM.....	34
Figure 13 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur	35
Figure 14 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur	35
Figure 15 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur	36
Figure 16 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019	37
Figure 17 : extrait du PLH de la CACL	39

Glossaire et définitions

BDD	bande dérasée de droite
BDG	bande dérasée de gauche
CACL	communauté d'agglomération du centre littoral
ENR	espace naturel remarquable
GBA	glissière en béton adhérent
NGG	nivellement général de Guyane
LTM	limite transversale de la mer
OAP	orientation d'aménagement et de programmation
OIN	opération d'intérêt national
PADD	projet d'aménagement et de développement durables
PHE	plus hautes eaux
PLH	plan local d'urbanisme
PLU	plan local d'urbanisme
PLUi-H	plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat
SCoT	schéma de cohérence territoriale
SAR	schéma d'aménagement régional
SMVM	schéma de mise en valeur de la mer
TVB	trame verte et bleue
ZNIEFF	zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

Culée : partie du pont située sur la rive destinée à supporter le poids du tablier

Pile : appui intermédiaire supportant le tablier

Tablier : structure porteuse du pont qui supporte les charges du trafic routier et les transmet aux appuis

Travure : ensemble des éléments porteurs d'une travée

Travée : partie comprise entre deux piles, ou entre une pile et une culée

I GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'urbanisme :

- L. 143-44 à L. 143-50 et R. 143-10 (SCoT) ;
- L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 (PLU).

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme ».

I.1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- un plan local d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- un plan d'occupation des sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

Elle ne s'applique pas aux cartes communales.

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- définit le projet d'aménagement et de développement durables de son territoire d'application ;
- découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- prévoit les futurs équipements publics ;
- fixe les règles pour les constructions...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Macouria, localisée dans le département de Guyane française (973).

L'opération visée est la réalisation du nouveau pont du Larivot, à 40 m en aval hydraulique du pont du Larivot actuel.

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'ouvrage proprement dit (comprenant l'ouvrage d'art, les ouvrages en terre, l'infrastructure routière...);
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (raccordements sur la RN1, mesures de compensation, ouvrages d'assainissement pluviaux...);
- les installations permettant la construction de l'infrastructure (emprises temporaires, voies d'accès aux ouvrages et équipements...).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes.

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Déroulement de la procédure

Le processus ci-après explicite les principales étapes réglementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par le maître d'ouvrage, le préfet détermine si l'opération est ou non compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme (PLU, PLUi-H). Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-53 et suivants du code de l'urbanisme, et établit un projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec l'opération.

Il en informe la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête

Conformément à l'article R. 153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L. 132-7 et L. 132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- le département ;
- les autorités organisatrices prévues à l'article L. 1231-1 du code des transports (autorités organisatrices de la mobilité) ;
- les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- les collectivités territoriales ou les établissements publics mentionnés à l'article L. 312-3 du code de l'urbanisme ;
- les établissements publics chargés d'une opération d'intérêt national ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;

- les chambres de commerce et d'industrie territoriales ;
- les chambres de métiers ;
- les chambres d'agriculture ;
- dans les communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, les sections régionales de la conchyliculture ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L. 153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme - éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête - le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, en fonction du cas, soit à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent dans le cas où le PLU est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de cet établissement, soit au conseil municipal, dans le cas où le PLU est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune concernée, le cas échéant en concertation avec l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle est membre.

Ceux-ci disposent alors d'un délai de deux mois pour donner leur avis. À défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

À noter que le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L. 153-56 du code de l'urbanisme).

1.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

1.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du code de l'urbanisme.

Article L. 153-54

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L. 153-55

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État ;

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L. 153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L. 153-57

« À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

Article L. 153-58

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. À défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la

réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

☒ Article L. 153-59

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

☒ Article R. 153-14

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet du nouveau pont du Larivot, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Macouria.

II PRÉSENTATION DU PROJET

II.1 Contexte et objectifs

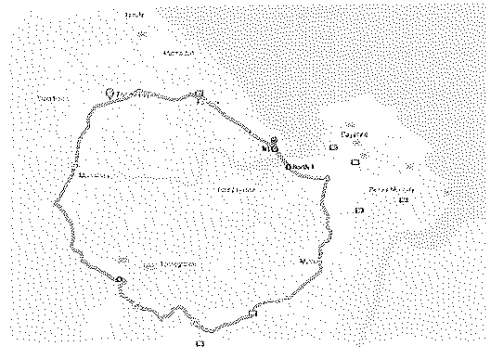
Le projet du nouveau pont du Larivot a pour objectif de sécuriser le franchissement de la rivière de Cayenne du fait d'un ouvrage existant unique sensible, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, sur un itinéraire stratégique, sans itinéraire de substitution équivalent.

Le pont du Larivot est en effet aujourd'hui la seule infrastructure permettant aux véhicules de traverser facilement l'estuaire de la rivière de Cayenne pour relier les bourgs de Matoury et de Macouria, mais aussi au-delà les villes de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni, et permettre l'accessibilité à des infrastructures d'intérêt majeur telles que l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué, la base spatiale de Kourou, le port maritime de Dégrad des Canes, les hôpitaux de Cayenne et de Kourou...

Le comité d'experts réuni le 17 avril 2020 a conclu à une durée de vie résiduelle du pont actuel à 40 ans à compter de 2020, moyennant une surveillance et un entretien régulier et en l'absence de choc d'un bateau de fort tonnage sur les pieux d'une pile. Un choc accidentel d'un bateau, tel qu'un crevettier du port du Larivot, peut entraîner la rupture d'un pieu.

Tout incident ou accident met en péril le maintien de la liaison routière. Son interruption, comme en 2009-2010, a des conséquences lourdes pour la vie économique et sociale guyanaise, et nécessite selon la durée de l'interruption la mise en place de moyens conséquents, tel qu'un dispositif de liaison fluviomaritime.

L'interruption de la circulation sur cet axe entraînerait un détour par la RD5 et la RN2 d'environ 70 km comme le montre le plan ci-dessous. Les ouvrages d'art sur cet itinéraire sont par ailleurs à une seule voie de circulation et la capacité portante est limitée à 19 tonnes.



⇒ La construction d'un nouveau pont est donc indispensable pour garantir la continuité de la circulation routière dans des conditions satisfaisantes.

Pour mémoire, le trafic routier sur le pont actuel est de l'ordre de 20 000 véhicules par jour.

Le projet d'aménagement porté par l'État est de construire un nouveau pont à deux voies et incluant une voie verte bidirectionnelle pour les modes actifs (piétons, cyclistes), en parallèle du pont existant, à 40 m en aval hydraulique de celui-ci.

Cette opération permettra ainsi de garantir la continuité de la circulation routière dans de bonnes conditions, et intègre dans sa conception les dispositions nécessaires pour assurer de bonnes conditions de sécurité pour tous ses usagers (véhicules motorisés mais aussi piétons et cyclistes).

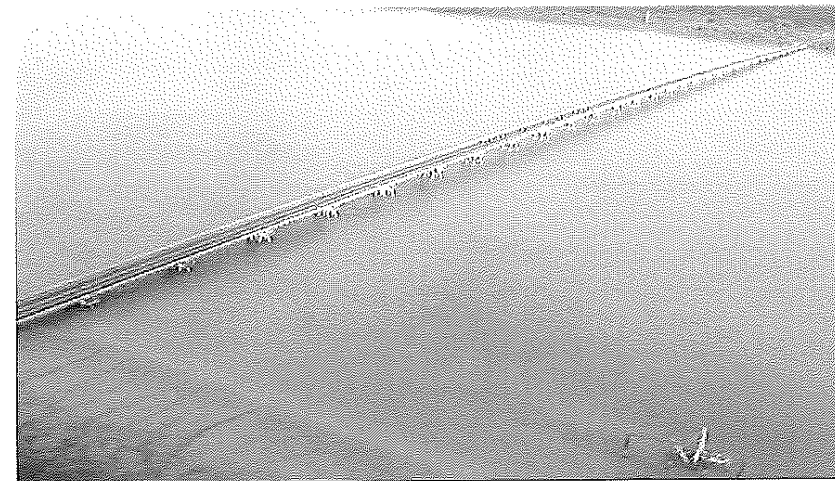


Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel

II.2 Caractéristiques générales du nouveau pont du Larivot

Le nouveau pont permettant de franchir la rivière de Cayenne est prévu en doublement du pont existant.

En mode d'exploitation normal, le nouveau pont portera deux voies dans le sens Cayenne → Kourou, tandis que le pont existant portera les deux voies dans le sens Kourou → Cayenne.

L'ouvrage comportera :

- une bande dérasée de gauche (BDG) de 0,50 m ;
- deux voies de circulation de 3,50 m ;
- une bande dérasée de droite (BDD) de 2,00 m, cette bande pouvant servir d'arrêt d'urgence ou pour la circulation des deux roues motorisés ;
- une voie verte bidirectionnelle de 3,00 m, séparée de la circulation par une GBA (glissière en béton adhérent), pour les cycles et les piétons.

De chaque côté du pont sera implanté un dispositif visant à éviter les chutes : la rive amont de l'ouvrage supporte un dispositif de retenue de niveau H2 (largeur de la bordure support de 0,80 m), celle aval un garde-corps intégrant une corniche en béton mince (largeur de la bordure support de 0,40 m).

La voie verte est protégée de la circulation routière par un séparateur de type GBA (largeur 0,50 m).

L'ouvrage présente ainsi une largeur totale du tablier d'environ 14,2 m pour longueur d'environ 1312 m entre les appareils d'appuis des culées.

À ce stade, deux solutions sont envisagées :

- un tablier avec un caisson en béton précontraint de hauteur variable ;
- un tablier avec un caisson en béton précontraint de hauteur constante.

La solution avec un tablier en béton précontraint constituée par un caisson de hauteur variable paraboliquement est un ouvrage de 20 travées et 19 piles.

La séquence des travées (entre deux piles, ou entre une pile et une culée) serait alors la suivante : $36,50 \text{ m} + 56,50 \text{ m} + 16 \times 70 \text{ m} + 56,50 \text{ m} + 36,50 \text{ m} = 1306 \text{ m}$.

La solution avec un tablier en béton précontraint constituée par un caisson de hauteur constante est également un ouvrage de 20 travées et 19 piles.

La séquence des travées, légèrement différente, serait alors la suivante : $36 \text{ m} + 63 \text{ m} + 16 \times 70 \text{ m} + 63 \text{ m} + 36 \text{ m} = 1318 \text{ m}$.

Les coupes longitudinales de ces deux solutions sont présentées respectivement en Figure 3 et Figure 4.

Le nouvel ouvrage accueillera plusieurs réseaux secs (réseaux électriques haute tension A et B, réseau d'éclairage intérieur du tablier, réseaux de télécommunication, autres réseaux) et réseaux humides (alimentation en eau potable : 2 canalisations de diamètre 500 mm).

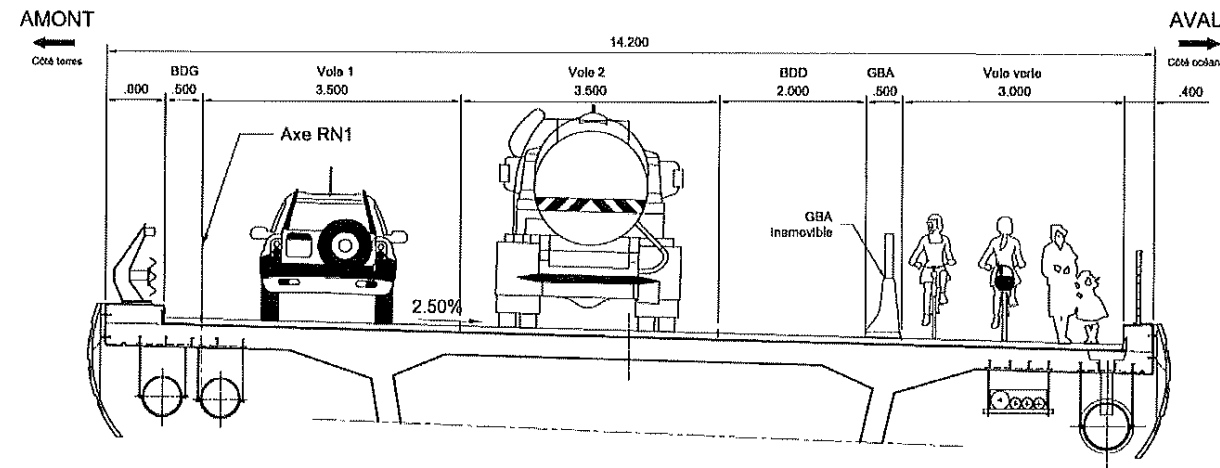


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

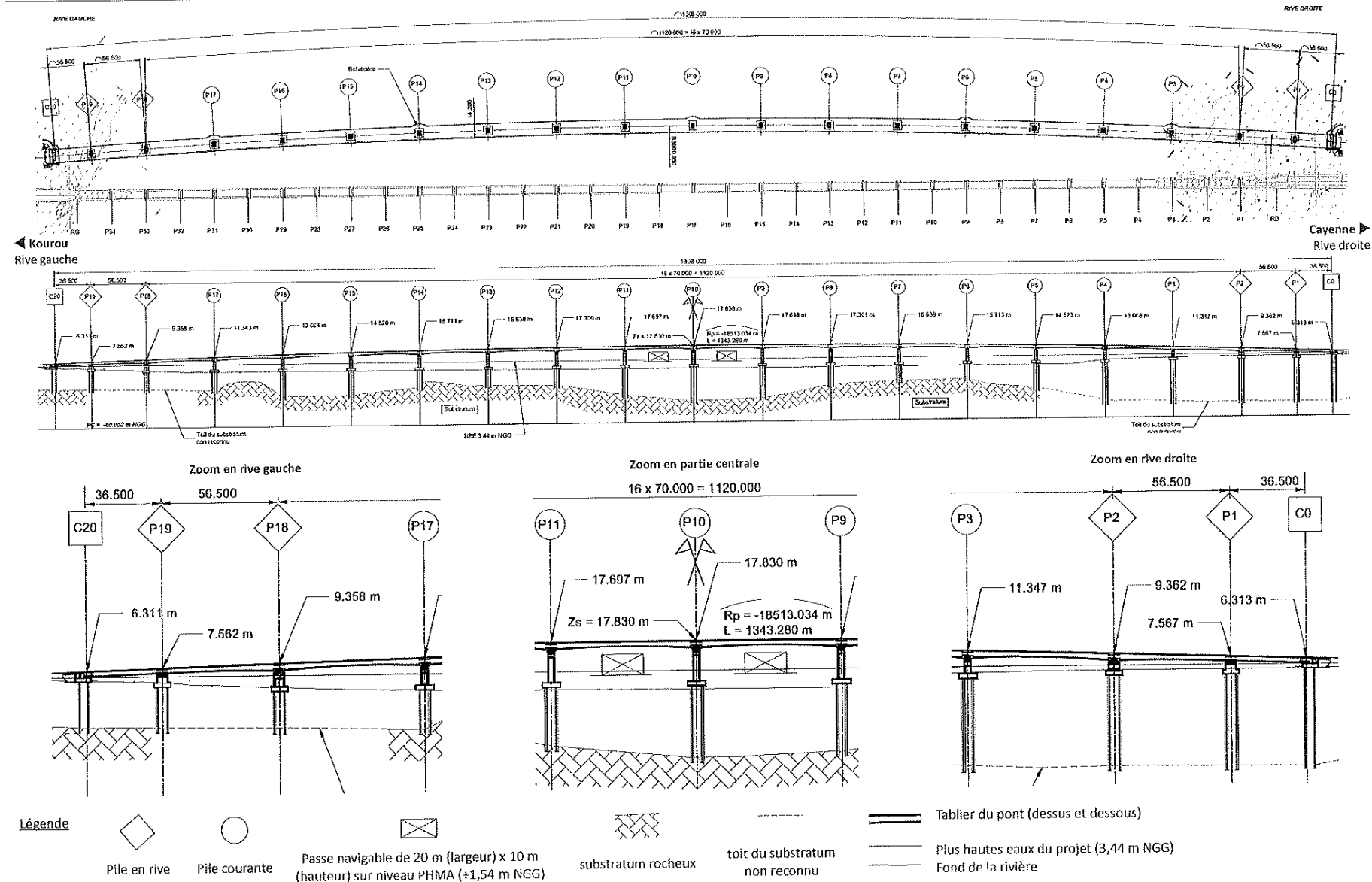


Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale -- solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)

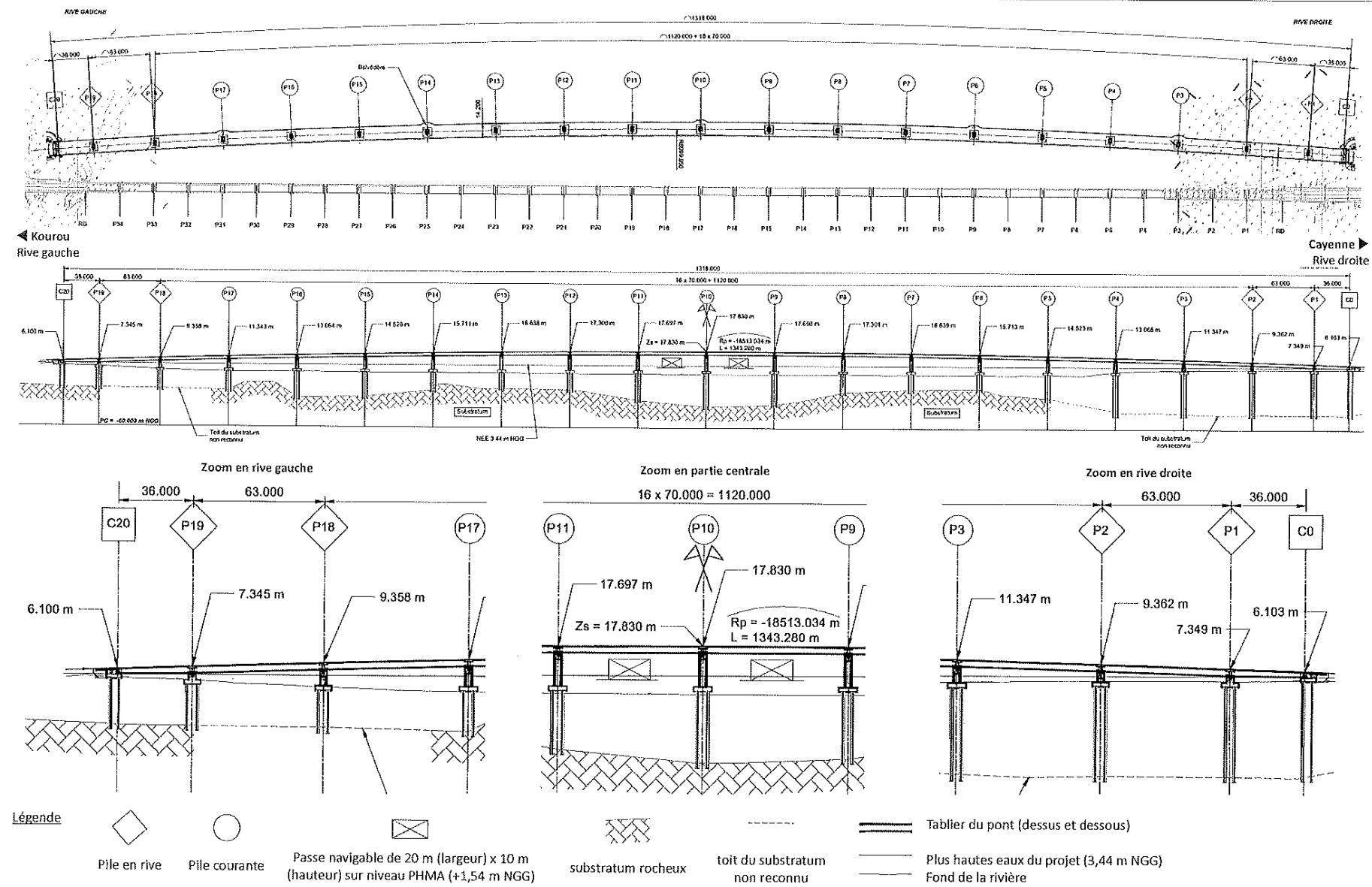


Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)

Le nouveau pont du Larivot est un ouvrage exceptionnel par ses dimensions, notamment sa très grande longueur, et son importance ; c'est un élément absolument vital du réseau routier guyanais. En revanche, à l'inverse de la majorité des longs ouvrages, il sera relativement peu perçu depuis l'extérieur, alors que les vues offertes depuis le pont sont tout à fait essentielles ; elles constituent la seule respiration visuelle sur le parcours.

Aussi, le parti architectural et paysager ne repose pas sur une structure extravertie et onéreuse mais sur des ajustements fins et soignés.

En outre, les contextes, climatique d'une part, et maritime d'autre part, ont conduit le maître d'ouvrage à retenir un ouvrage qui soit le plus robuste possible vis-à-vis de son environnement naturel agressif pour les matériaux. Cela conduit à des choix architecturaux épurés.

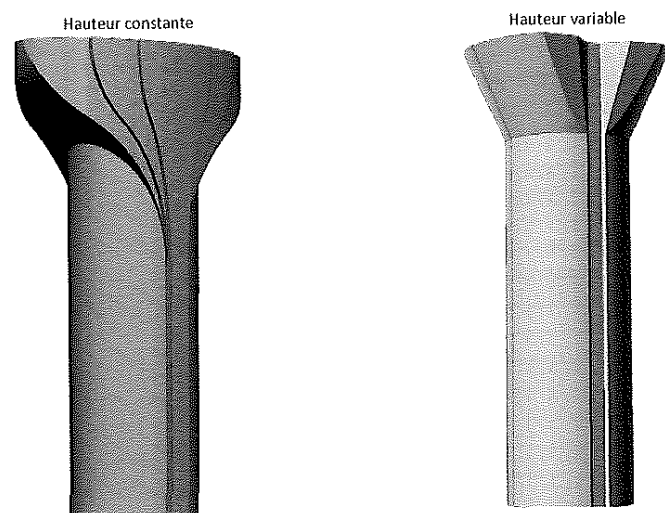


Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes)

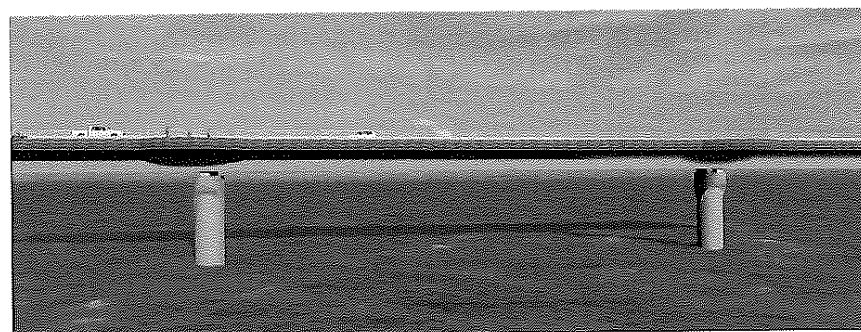


Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)

Des belvédères seront aménagés le long de la voie verte, envisagés au droit des piles 3, 6, 10, 14 et 17, côté aval. Ils consistent en des élargissements ponctuels du tablier, de forme circulaire, pour offrir aux piétons et cyclistes une zone de repos et une vue sur l'embouchure de l'estuaire, sans obstruer le flux de circulation.

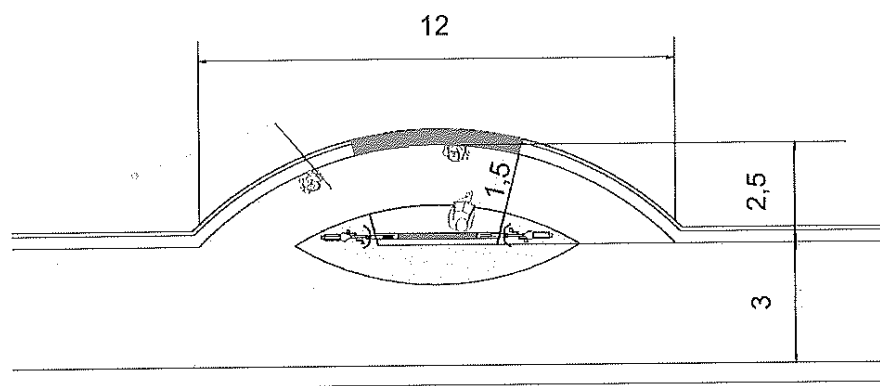


Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)

En matière d'assainissement, les eaux pluviales seront récoltées :

- en rive gauche par 2 bassins de rétention qui se rejettent dans la rivière de Cayenne par des fossés de déversement ;
- en rive droite par un fossé longitudinal qui se rejettera également dans la rivière de Cayenne par le biais d'un autre fossé.

II.3 Caractéristiques de la section du projet inscrite dans la commune

II.3.1 Territoire communal

La commune de Macouria, située en rive droite de l'estuaire de la rivière de Cayenne s'étend sur une superficie de 377,5 km² et compte 12 804 habitants (donnée Insee 2016).

Elle est inscrite dans le périmètre de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) de Guyane.

La commune subit une forte croissance démographique et est principalement résidentielle. L'activité agricole est assez marquée avec, en 2010, 253 exploitations qui s'étendaient sur 4 867 ha. Les espaces agricoles sont toutefois très mités, par le développement de l'habitat, notamment en bordure de la RN1.

La commune compte quelques zones d'activités notamment sur le quartier de Soula, ainsi qu'une centrale photovoltaïque.

Les activités touristiques et de loisirs sont peu développées à proximité du pont du Larivot. Celles-ci se trouvent en général en zone littorale (par exemple plage de la pointe Macouria dite pointe Liberté).

La commune recèle plusieurs sites archéologiques dont un dans les emprises du projet, ainsi que plusieurs espaces naturels à enjeu, dont l'espace naturel remarquable du littoral dans lequel s'insère en partie le projet.

Pour finir, de par sa localisation en bordure de l'océan et en bordure de l'estuaire de la rivière de Cayenne, la commune est fortement soumise au risque d'inondation.

La cote des plus hautes eaux connues à l'horizon 2100 a été estimée à +3,44 m NGG 77.

Cette cote correspond à un niveau maximal, de fréquence d'occurrence faible, même à l'horizon 2100.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Le projet sur le territoire communal consiste en :

- la portion du pont (incluant culée en rive gauche et sa voie d'accès, piles, tablier, chaussée et sujétions) inscrite dans le périmètre de la commune de Macouria au droit de la rivière de Cayenne ;
- la voirie de raccordement de l'ouvrage à l'existant, incluant un giratoire permettant le raccordement aux voiries existantes (RN1, avenue Belle Humeur, avenue du Débarcadère) et les réaménagements de ces voiries sur les portions comprises dans les emprises du projet (incluant la voie verte) ;
- les ouvrages d'assainissement pluvial (2 bassins de récupération des eaux pluviales et fossés associés) et leurs accès ;
- la signalisation (marquage au sol, panneaux...).

La structure et le profil en travers du pont ainsi que le découpage des voies de circulation sont présentés dans le chapitre précédent. Pour rappel, chaque voie de circulation a une largeur de 3,50 mètres et pourra être utilisée en configuration unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La voie verte a une largeur de 3 mètres, sauf autour du giratoire de Belle Humeur pour l'usage des équidés (4 m).

L'infrastructure se raccordera aux voiries existantes (RN1, avenue Belle-Humeur et avenue du Débarcadère au niveau de la pointe Liberté) par le biais d'un giratoire. La sortie du giratoire sur la RN1 sera à 2 x 2 voies sur 20 m puis le raccordement s'étendra sur 260 m environ pour permettre la réduction à 2 x 1 voie.

Ce giratoire à 4 branches présente un rayon extérieur de 25 mètres et une largeur roulable de 8,75 mètres. Il comprend aussi une surlargeur franchissable de 2 mètres côté intérieur pour les convois exceptionnels. Les ilots auront une bordure I1 avec une vue de 6 cm côté route, afin notamment d'assurer la protection du passage piéton. La surlargeur franchissable centrale sera marquée par une bordure T2 basse de 2 cm de vue avec la chaussée. La signalisation pourra être amovible. La couche de forme s'étendra aussi sous les ilots, la surlargeur franchissable et les accotements extérieurs.

Ces dispositions permettront le franchissement du giratoire par les convois exceptionnels (largeur roulable totale pour ceux-ci de 13,75 m).

Un pôle d'échanges de bus existe à l'extrémité sud du quartier Belle Humeur (Chou Ai) et le marquage des 4 bus scolaires sont repositionnés sur le projet un peu plus à l'intérieur du quartier pour s'adapter au raccordement au giratoire.

L'accès pour l'entretien au bassin de rétention de la Pointe Liberté se fait depuis l'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté) pour se raccorder sur une route de moindre trafic que la RN1. Cet accès se poursuit aussi jusqu'à la culée en rive gauche du nouveau pont. Cet accès sera calé à la cote de 3,44 m NGG, comme le local à l'intérieur de celle-ci.

L'accès pour l'entretien au bassin de rétention du quartier Belle Humeur se fera depuis l'avenue Belle Humeur selon le même principe.

La voie verte, présente sur le pont et les remblais, assure une liaison du nouveau pont jusqu'au giratoire, le contourne vers le quartier Belle Humeur et l'avenue du Débarcadère et se prolonge sur environ 70 mètres avant de se raccorder sur l'accotement de la RN1.

Un centre équestre est présent dans ce quartier et organise ses balades à la pointe Liberté, traversant la RN1 existante. Il a ainsi été décidé d'augmenter la largeur de la voie verte à 4 mètres au lieu de 3 pour le confort des équidés.

Le revêtement de la voie verte est prévu en enrobé pour offrir une bonne qualité de roulage aux cycles et suivre les déformations du sol support lié aux sujets de tassements dans la zone.

Le giratoire est environ 80 cm au-dessus de la RN1 existante. L'avenue du Débarcadère et l'avenue Belle Humeur seront en déblai vers ce giratoire. La RN1 vers le pont existant sera relevée sur environ 65 mètres pour se raccorder au nouveau giratoire. Le raccordement vers le nouveau pont sera environ 40 cm au-dessus du terrain naturel. La remise à niveau de la RN1 vers Kourou ne sera pas significative.

Le projet de nouveau pont (hors sections routières de raccordement à la côte des voiries existantes) est positionné au-dessus de la cote 3,44 m NGG.

Les principes d'assainissement prévus dans le cadre du sont les suivants :

- séparation des eaux de ruissellement de l'impluvium routier et des eaux de ruissellement des bassins versants naturels interceptés par le projet ;
- mise en place d'un réseau de collecte étanche pour collecter les eaux de ruissellement de la plateforme routière ;
- rejet des eaux de ruissellement de la plateforme dans le milieu naturel après traitement et écrêtement dans des ouvrages multifonctions.

Les ouvrages de collecte des eaux pluviales seront de types :

- caniveau à grille ou cunette béton récupérant les eaux de ruissellement de la plateforme ;
- au niveau du nouveau pont du Larivot : collecteur acier récupérant les eaux de ruissellement de la plateforme.

Des fossés enrochés assureront le rejet des eaux en sortie des ouvrages de rétention vers l'estuaire de la rivière Cayenne.

Des fossés enherbés compléteront ce dispositif. Installés à titre de précaution, ils récupéreront les eaux de ruissellement des bassins versants amont interceptés par la plateforme.

Les ouvrages sont dimensionnés pour évacuer les débits de pointe d'une pluie décennale.

Les bassins de rétention sont dimensionnés pour écrêter, comme pour les ouvrages de collecte, une pluie de période de retour 10 ans. Ils ont de plus un rôle significatif dans le traitement de la pollution chronique issue du ruissellement des eaux pluviales sur la chaussée, en permettant la décantation des particules contenues dans les eaux. Il est de plus prévu en sortie d'ouvrage la mise en place d'une cloison siphonoïde ou lame de déshuilage permettant de récupérer par flottaison les hydrocarbures à l'état libre, non miscibles à l'eau.

Les bassins sont de plus équipés de dispositifs d'obturation et de by-pass pour piéger les éventuelles pollutions accidentelles.

Le débit de fuite (période de retour de 10 ans) sera de 100 l/s/ha.

Les ouvrages de rétention auront ainsi les dimensions suivantes :

Ouvrages	L (m)	I (m)	h _M (m)	V _M (m ³)	H _U (m)	V _U (m ³)	V ₁₀ (m ³)	Qf (l/s)	Ø (mm)
B2	90	30	0,60	1 700	0,61	1 890	1 860	160	340
B3	110	10	0,60	800	0,50	890	880	70	230

L = longueur de l'ouvrage (m)

I = largeur de l'ouvrage (m)

h_M = hauteur morte (m)

V_M = volume mort (m³)

h_U = hauteur utile (m)

V_U = volume utile (m³)

V₁₀ = volume nécessaire pour écrêter une pluie décennale

Qf = débit de fuite (l/s)

Ø = diamètre de l'orifice de fuite (mm)

Nota :

B2 = bassin de rétention côté Pointe de la Liberté

B3 = bassin de rétention côté Belle Humeur

Ainsi, les ouvrages de rétention B2 et B3 permettront d'écrêter l'évènement pluvieux de période de retour T = 10 ans (volume de stockage disponible avant surverse V_U > V₁₀) et permettront le confinement d'une pollution accidentelle concomitante à une pluie de période de retour T = 2 ans de durée 2 heures (orifice fermé) (volume de stockage disponible avant surverse V_U ≥ S_a × h₂ (t = 2h) + V_{PA}).

Les ouvrages de rétention seront munis des éléments suivants :

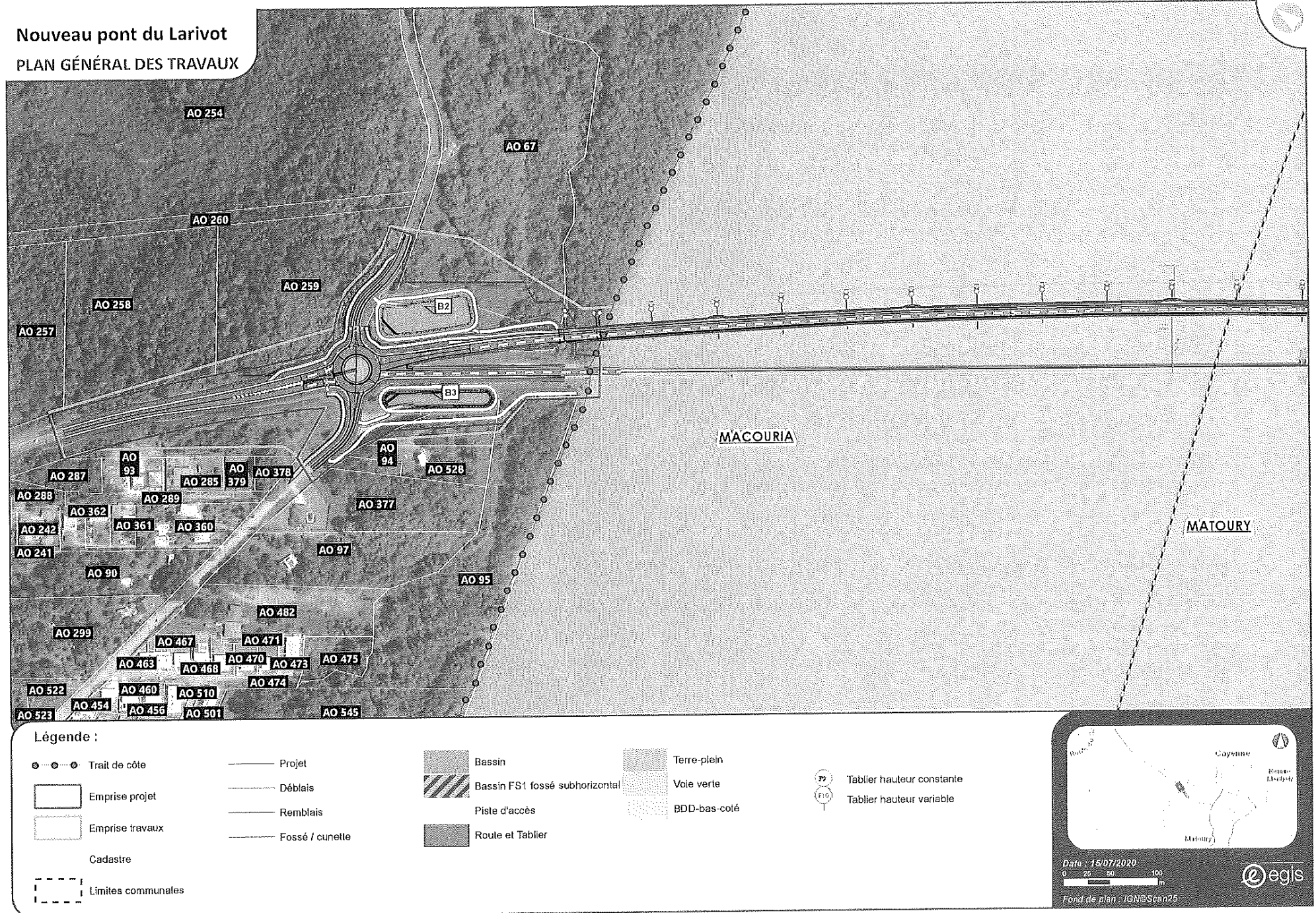
- dispositif d'obturation et de by-pass pour piéger la pollution accidentelle ;
- lame de déshuilage ou cloison siphonée pour retenir les hydrocarbures libres ou particules moins denses que l'eau ;
- pertuis de sortie permettant la régulation du débit de fuite ;
- système de surverse pour les événements pluvieux supérieurs à une période de retour $T = 10$ ans ;
- chemin périphérique et rampe d'accès au fond du bassin permettant l'entretien des talus.

Dans la mesure du possible les ouvrages de rétention posséderont un rapport longueur sur largeur ≥ 6 . Ce rapport a été réduit à 3 pour le bassin de rétention B2 afin de réduire son emprise sur la mangrove.

Les fil d'eau des orifices de fuite des ouvrages de rétention ont été calés à la cote de 2,4 m NGG correspondant à la cote PHE 10 ans de la rivière de Cayenne.

La figure suivante présente le projet au droit de la commune de Macouria.

Nouveau pont du Larivot
 PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX



III ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU

Le projet de nouveau pont du Larivot fait l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les dispositions du plan local d'urbanisme approuvé de Macouria, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Macouria actuellement opposable est le document approuvé en date du 3 janvier 2005, puis modifié le 18 avril 2011. Pour mémoire une révision du document est en cours.

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, orientation d'aménagement, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage : création d'un emplacement réservé pour le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera le maître d'ouvrage ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé.

L'emprise de l'emplacement réservé sur la commune de Macouria correspond à l'emprise définitive du projet incluant les aménagements connexes (ouvrages de raccordement à la RN1, bassins de récupération des eaux pluviales, pistes d'accès aux culées...), ainsi que les emprises supplémentaires temporaires, nécessaires à la réalisation des travaux.

Après mise en service de l'ouvrage, les terrains non utilisés feront l'objet d'une restitution et d'une suppression de l'emplacement réservé.

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce, non opposable du plan local d'urbanisme, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le projet d'aménagement et de développement durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation définit l'état initial environnemental du territoire de la commune et explicite comment les enjeux identifiés ont déterminé la définition des dispositions et la traduction spatiale du PLU. Il présente également les modifications du PLU.

Le projet n'a pas d'incidence sur le rapport de présentation.

III.3 Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durables

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Le PADD de Macouria a été approuvé le 3 janvier 2005 et modifié le 25 juin 2009.

Les orientations du PADD visent à développer en priorité deux pôles urbains principaux :

- le bourg de Tonate et ses abords ;
- le secteur de Soula.

Entre ces deux pôles, sur le secteur Maillard, la commune souhaite que le développement reste mesuré. Le PADD prévoit aussi l'aménagement de secteurs ponctuels visant à créer des hameaux au cœur des zones à vocation agricole ou destinées à des pluriactifs. Il s'agit des secteurs de Quesnel-Providence et de Maya.

Il définit également le traitement dont doivent faire l'objet les entrées de ville constituées par la traversée de Tonate et le secteur de Soula.

Le projet ne s'oppose au développement des pôles urbains et aménagements prévus par le PADD.

Le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD associé au PLU de Macouria.

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. Alors facultative, appelée « orientations d'aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, avec la loi dite « Grenelle II », cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont règlementées par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document d'orientations d'aménagement du PLU de Macouria a été approuvé le 3 janvier 2005 et modifié le 25 juin 2009.

La seule orientation d'aménagement définie est celle concernant le secteur du Soula. Le projet de nouveau pont du Larivot ne s'inscrit pas dans le périmètre de cette orientation.

Le projet est compatible avec le document d'orientations d'aménagement du PLU de Macouria.

III.5 Pièces réglementaires

Selon l'article L. 151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3.* »

Article L. 152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;

- dispositions générales.

En effet en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'ensemble des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du pont et de ses raccordements à la RN1 existante, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Le nouvel emplacement réservé recoupera les zonages suivants, définis par le règlement d'urbanisme du PLU de Macouria :

- zone N : zone naturelle à préserver ;
 - zone Ni : sous-zone de la zone N dans laquelle des structures d'hébergement touristique (tourisme nature) et des équipements de loisirs peuvent être réalisés ;
- zone AUd1 : les zones AUd sont des sous-zones de la zone AU. La zone AU correspond aux secteurs à caractère naturel, non équipés ou partiellement équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation. L'équipement des zones AU pourra se faire soit dans le cadre de zones d'aménagement concerté, soit dans le cadre d'opérations d'aménagement de type lotissement. Elles sont destinées à l'accueil de logements, commerces, bureaux et équipements publics en général. Les secteurs AUd correspondent à des espaces en cours d'urbanisation où des aménagements peuvent être réalisés après équipements en réseaux.

III.5.1 Zone N incluant la zone Ni

Dans les zones N et Ni, l'article N.1 interdit toutes les constructions et installations, à l'exception de celles visées à l'article N.2 suivantes :

- dans les zones N et Ni : des constructions liées aux infrastructures affectées aux réseaux (lignes HT/BT, eau potable, télévision, télécommunications) dans les zones bordant la RN1 ;
- dans la zone N à l'exception de la zone Ni (et Nf, zone non concernée pas le projet) : des constructions légères dont la surface n'excédera pas 12 m² de SHON à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité des sites, milieux naturels et paysages ;
- dans la zone Ni uniquement : des aménagements et équipements de superstructure à condition qu'ils soient liés au développement de l'activité touristique (hébergement, restaurant, bar), services liés et équipements divers d'accompagnement et équipements de loisirs (équitation, quad, promenade, sports nautiques, aviation légère...).

L'article N.3 concernant les accès et voirie stipule que :

« Tout nouvel accès sur la RN1 sera interdit en dehors de ceux aménagés ou prévus au plan local d'urbanisme. »

et que :

« L'ouverture de toute voie publique ou privée non destinée aux occupations du sol permises est interdite. »

L'article N.6 précise quant à lui que :

« Les constructions autorisées devront être implantées à au moins :

- 75 m de l'axe de la RN1,
- 35 m de l'axe des CD,
- 20 m de l'axe des autres voies,
- 25 m des berges des rivières ou criques. »

III.5.2 Zone AU incluant la zone AUd1

Le caractère général des zones AU stipule en particulier que :

« [...] »

L'équipement des zones AU pourra se faire soit dans le cadre de Zones d'Aménagement Concerté, soit dans le cadre d'opérations d'aménagement de type lotissement. Elles sont destinées à l'accueil de logements, commerces, bureaux et équipements publics en général.

[...]

Les secteurs AUd correspondent à des espaces en cours d'urbanisation où des aménagements peuvent être réalisés après équipements en réseaux. »

Ainsi, dans la zone AU, l'article AU.1 interdit les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions à usage d'habitation dans le secteur AUi,
- les installations classées pour la protection de l'environnement en dehors des secteurs AUi,
- les installations à usage industriel, à l'exception des secteurs AUi,
- les installations à usage agricole dans les secteurs AU, AUZ, AUd et AUe,
- les terrains de camping et de caravaning,
- les affouillements et exhaussements du sol autre que ceux nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées.

L'article AU.2 autorise notamment :

« 1. Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur AUi et AUZ, les lotissements et ensembles de constructions groupées à usage d'habitation, les hôtels, les bureaux, les commerces, et les équipements divers, sous réserve que :

- les équipements d'infrastructure soient réalisés.

[...]

5. Dans l'ensemble de la zone, les affouillements, exhaussements de sols nécessaires pour l'aménagement, les équipements d'infrastructures et de superstructures. »

En matière de règle de retrait des constructions, l'article AU.6 indique :

« À l'exception des secteurs AUZ et AUe, les constructions doivent être édifiées à au moins :

- 75 m de l'axe de la RN1,
- 35 m de l'axe de la RN1 dans le cas où les constructions seraient desservies par une contre allée publique située entre elles et la RN1,
- 35 m de l'axe des CD,
- 10 m de la limite d'emprise des canaux.

2. En bordure des autres voies, à l'exception du secteur AUe, les constructions devront observer un recul minimum de 3 mètres par rapport aux limites des emprises publiques.

Dans le secteur AUi, cette distance est portée à 5 mètres.

3. L'implantation des ouvrages techniques publics n'est pas réglementée.

[...] »

III.5.3 Dispositions générales

Les dispositions générales précisent que les zones AU sont réservées au développement de l'urbanisation et que les zones N sont des zones de protection d'espaces pour la qualité des sites ou de risques naturels (zones inondables) et qu'elles comprennent les secteurs Nf destinés à l'exploitation forestière et le secteur NI destiné aux activités touristiques ou de loisirs.

Le PLU n'est donc pas compatible avec le projet. Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Macouria ». En plus de la mise en compatibilité du règlement des zones, il conviendra également de mettre en concordance la définition des zones présentées dans l'article 3 des dispositions générales (titre I) du PLU.

III.6 Annexes

III.6.1 Annexe A : liste des emplacements réservés

Aucun emplacement réservé inscrit au PLU n'est intercepté ou concerné par le projet de nouveau pont du Larivot.

En conséquence, le projet est sans incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Macouria. Il aura en revanche pour conséquence d'ajouter un nouvel emplacement réservé à cette liste.

III.6.2 Annexe B : liste des opérations déclarées d'utilité publique

Cette annexe fait référence à une des opérations faisant l'objet d'un emplacement réservé de l'annexe A (sans préciser laquelle).

Le projet n'ayant pas d'incidence sur les emplacements réservés actuellement définis au PLU de Macouria, il n'a, de fait, pas d'incidence sur les opérations d'utilité publique.

III.6.3 Annexe C : annexe sanitaire

Le plan du réseau d'adduction d'eau potable localise un réseau d'alimentation en eau potable le long de la RN1 et du pont du Larivot actuel.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe C.

III.6.4 Annexe D : servitudes d'utilité publique

Une servitude I4, liée à une ligne électrique et une servitude SDOM 1 de halage et de marchandise sont présentes dans l'emprise du projet. Elles sont prises en compte par le projet.

Le projet va entraîner le déplacement probable de deux piliers de la ligne haute tension, entraînant ainsi une modification légère du tracé de celle-ci. Le plan de servitude sera à mettre à jour dans les conditions prévues à l'article R. 153-18 du code de l'urbanisme, au regard du tracé définitif qui aura été défini en concertation avec le concessionnaire.

III.6.5 Annexe E : recueil de recommandations

Les recommandations intéressent essentiellement surtout l'habitat et la publicité.

À noter que le projet fait l'objet d'une étude architecturale et paysagère.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe E.

III.6.6 Annexe F : textes législatifs particuliers

Cet article fait référence à des textes législatifs et au SAR. Le projet n'a pas pour implication de modifier ces textes (à noter que le code de l'urbanisme a fait l'objet d'une refonte en 2015 et que les articles cités ne correspondent plus).

Le projet est mentionné dans le SAR 2016 :

« Le doublement du pont du Larivot est essentiel pour la sécurisation de cette liaison qui connaît un trafic en croissance de 7 % par an (13 000 véhicules en 2010, 19 000 en 2015 et 30 000 en 2020) ».

III.6.7 Annexe G : les ZNIEFF

Le projet ne recoupe aucune ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) sur le territoire de la commune de Macouria.

Le projet n'a pas d'incidence sur les ZNIEFF définies par l'annexe G.

III.6.8 Annexe H

Cette annexe liste les carrières autorisées, les lotissements dont les règles sont maintenues et le droit de préemption urbain.

Le projet n'a pas d'incidence sur cette annexe.

IV DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MACOURIA

IV.1 Plan de zonage

La mise en compatibilité du plan de zonage réglementaire du PLU de Macouria consiste à définir un emplacement réservé couvrant les emprises (temporaires et définitives) du projet de nouveau pont du Larivot.

Après mise en service de l'ouvrage, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot après la mise en compatibilité du PLU. Cette planche fait apparaître l'emplacement réservé au projet.

La mise en compatibilité présentée (ie la définition d'un emplacement réservé) sera à établir sur les deux plans de zonages du PLU de Macouria, à savoir :

- le plan n° 1 présentant le règlement graphique de l'intégralité du territoire de la commune à l'échelle 1/30000 ;
- le plan n° 2 présentant un zoom au 1/15000 du secteur Soula-Carapa.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées en rouge.

Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MACOURIA
PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR



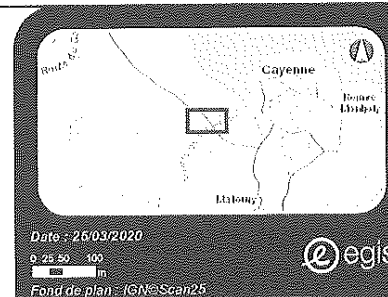
Légende :

AU

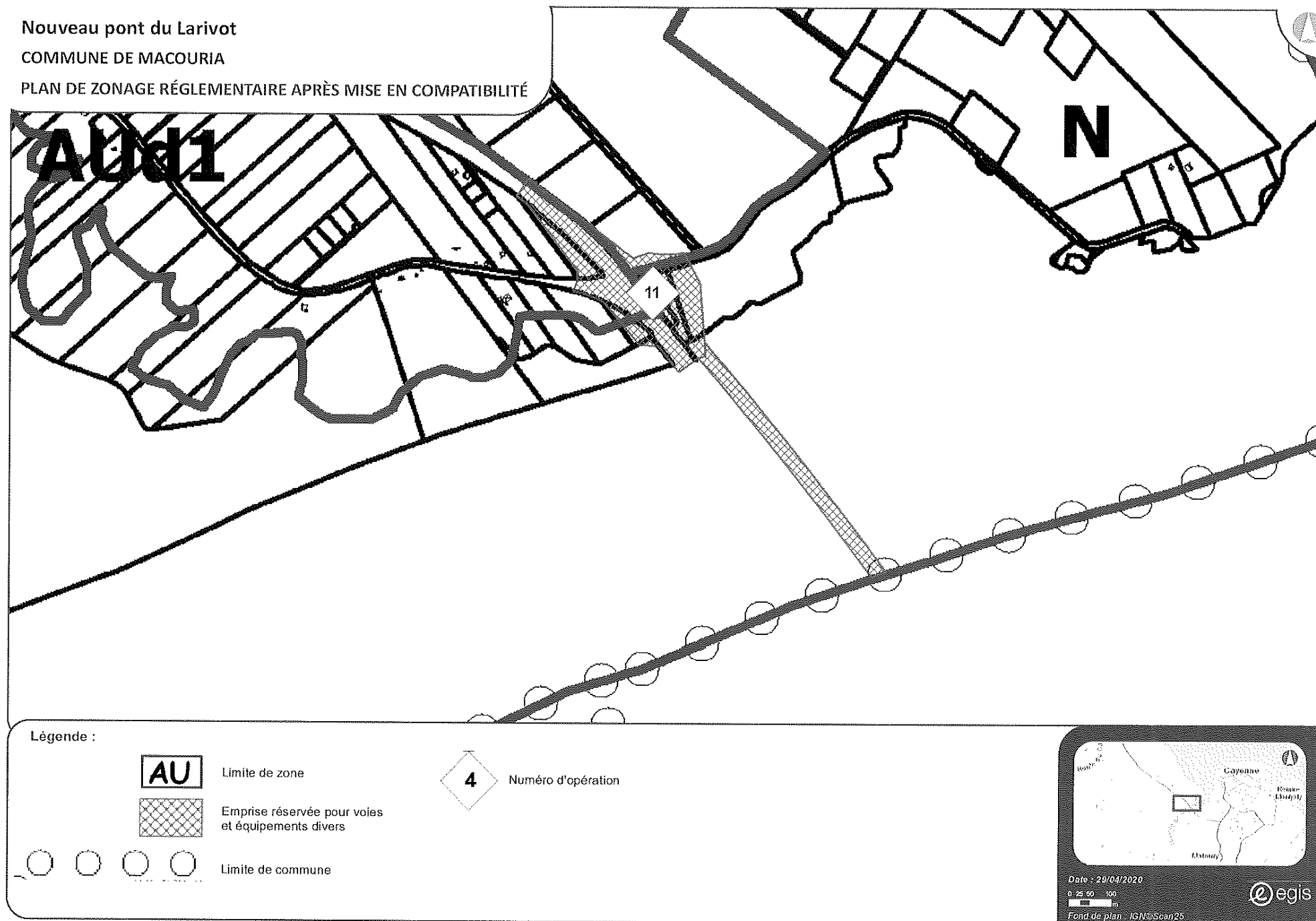
Limite de zone



Limite de commune



Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MACOURIA
PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ



IV.2 Extraits du règlement

Les règlements des zonages AU et N seront concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées en rouge.

IV.2.1 Zone N

☒ ZONE N – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES ET ARTICLE N.2

CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES N

CARACTERE DES ZONES

La zone N correspond aux zones naturelles à préserver. Elle comprend les secteurs Nf réservés aux activités d'aménagements forestiers réalisés par l'ONF (aspect de production de bois, de protection de recherche et d'accueil du public) et les secteurs NI où des structures d'hébergement touristique (tourisme nature) et des équipements de loisirs peuvent être réalisés.

Le reste des zones doit être préservé en raison de la qualité des sites pour leur intérêt paysager, écologique, faunistique et floristique et de l'existence des risques inondations.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE N. 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

Toutes les constructions ou installations sont interdites à l'exception de celles visées à l'article N2.

ARTICLE N. 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après :

1. Les constructions liées aux infrastructures affectées aux réseaux (lignes HT/BT, eau potable, télévision, télécommunications) dans les zones bordant la RN1.

2. Dans la zone N, à l'exception des secteurs Nf et NI.

Les constructions légères dont la surface n'excèdera pas 12 m² de SHON à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité des sites, milieux naturels et paysages.

3. Dans les secteurs Nf :

- La réalisation des pistes, bretelles d'accès et sentiers de découverte à condition qu'ils soient liés aux aménagements forestiers réalisés par l'ONF ou nécessaires pour des opérations publiques
- L'édification de structures d'accueil légères (type carbets) à condition qu'elles soient liées aux activités d'aménagements forestiers pour l'accueil du public, la réalisation d'hébergements provisoires pour les exploitants.

4. Dans les secteurs NI :

Les aménagements et équipements de superstructure à condition qu'ils soient liés au développement de l'activité touristique (hébergement, restaurant, bar), services liés et équipements divers d'accompagnement et équipements de loisirs (équitation, quad, promenade, sports nautiques, aviation légère...).

☒ ZONE N – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES ET ARTICLE N.2

CHAPITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES N

CARACTERE DES ZONES

La zone N correspond aux zones naturelles à préserver. Elle comprend les secteurs Nf réservés aux activités d'aménagements forestiers réalisés par l'ONF (aspect de production de bois, de protection de recherche et d'accueil du public) et les secteurs NI où des structures d'hébergement touristique (tourisme nature) et des équipements de loisirs peuvent être réalisés. La zone N et la zone NI accueilleront également le nouveau pont du Larivot incluant ses aménagements annexes.

Le reste des zones doit être préservé en raison de la qualité des sites pour leur intérêt paysager, écologique, faunistique et floristique et de l'existence des risques inondations.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE N. 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites :

Toutes les constructions ou installations sont interdites à l'exception de celles visées à l'article N2.

ARTICLE N. 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après :

1. Les constructions liées aux infrastructures affectées aux réseaux (lignes HT/BT, eau potable, télévision, télécommunications) dans les zones bordant la RN1.

2. Dans la zone N, à l'exception des secteurs Nf et NI.

Les constructions légères dont la surface n'excèdera pas 12 m² de SHON à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité des sites, milieux naturels et paysages.

3. Dans les secteurs Nf :

- La réalisation des pistes, bretelles d'accès et sentiers de découverte à condition qu'ils soient liés aux aménagements forestiers réalisés par l'ONF ou nécessaires pour des opérations publiques
- L'édification de structures d'accueil légères (type carbets) à condition qu'elles soient liées aux activités d'aménagements forestiers pour l'accueil du public, la réalisation d'hébergements provisoires pour les exploitants.

4. Dans les secteurs NI :

Les aménagements et équipements de superstructure à condition qu'ils soient liés au développement de l'activité touristique (hébergement, restaurant, bar), services liés et équipements divers d'accompagnement et équipements de loisirs (équitation, quad, promenade, sports nautiques, aviation légère...).

5. Dans les secteurs N et NI :

Sont admis les constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du projet de nouveau pont du Larivot ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits, les ouvrages d'assainissement pluvial et les ouvrages et aménagements routiers de raccordements aux voiries existantes.

☒ ZONE N – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE N.3

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE N. 3 - ACCES ET VOIRIE

1. Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code civil.

Les accès devront être adaptés aux besoins des opérations.

Tout nouvel accès doit faire l'objet d'une permission de voirie auprès du gestionnaire de la voie. Tout nouvel accès sur la RN1 sera interdit en dehors de ceux aménagés ou prévus au plan local d'urbanisme.

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement 33

2. Voirie

L'ouverture de toute voie publique ou privée non destinée aux occupations du sol permises est interdite.

☒ ZONE N – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE N.6

ARTICLE N. 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Les constructions autorisées devront être implantées à au moins :

- 75 m de l'axe de la RN1,
- 35 m de l'axe des CD,
- 20 m de l'axe des autres voies,
- 25 m des berges des rivières ou criques.

Cette clause ne s'applique pas aux aménagements liés aux activités nautiques (cales de mise à l'eau, appontements,...).

☒ ZONE N – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE N.3

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE N. 3 - ACCES ET VOIRIE

1. Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code civil.

Les accès devront être adaptés aux besoins des opérations.

Tout nouvel accès doit faire l'objet d'une permission de voirie auprès du gestionnaire de la voie. Tout nouvel accès sur la RN1 sera interdit en dehors de ceux aménagés ou prévus au plan local d'urbanisme, notamment le raccordement du nouveau pont du Larivot.

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement 33

2. Voirie

L'ouverture de toute voie publique ou privée non destinée aux occupations du sol permises est interdite, excepté le nouveau pont du Larivot et ses ouvrages ou infrastructures de raccordement aux voiries existantes.

☒ ZONE N – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE N.6

ARTICLE N. 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Les constructions autorisées devront être implantées à au moins :

- 75 m de l'axe de la RN1,
- 35 m de l'axe des CD,
- 20 m de l'axe des autres voies,
- 25 m des berges des rivières ou criques.

Cette clause ne s'applique pas aux aménagements liés aux activités nautiques (cales de mise à l'eau, appontements,...), ni aux futurs travaux et construction du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages et infrastructures de raccordement aux voiries existantes,...).

IV.2.2 Zone AU

☒ ZONE AU – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES

CHAPITRE I – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AU**CARACTERE DES ZONES**

Les zones AU correspondent aux secteurs à caractère naturel, non équipés ou partiellement équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation.

L'équipement des zones AU pourra se faire soit dans le cadre de Zones d'Aménagement Concerté, soit dans le cadre d'opérations d'aménagement de type lotissement. Elles sont destinées à l'accueil de logements, commerces, bureaux et équipements publics en général.

Elles comprennent les secteurs AUi à vocation industrielle ou artisanale, les secteurs AUZ, AUc, AUd, AUe à vocation d'habitat, avec des formes d'occupation et de densité variable.

Le secteur AUZ est inclus dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté de Soula.

Les secteurs AUc correspondent à des hameaux parfois isolés, destinés à recevoir des agriculteurs ou pluri-actifs au cœur d'espaces de mise en valeur agricole.

Les secteurs AUd correspondent à des espaces en cours d'urbanisation où des aménagements peuvent être réalisés après équipements en réseaux.

Le secteur AUe correspond à l'urbanisation du secteur Sainte Agathe, en continuité du bourg. Il est destiné à un aménagement de type urbain, à vocation mixte (habitat, commerces, équipements).

☒ ZONE AU – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES

CHAPITRE I – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AU**CARACTERE DES ZONES**

Les zones AU correspondent aux secteurs à caractère naturel, non équipés ou partiellement équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation.

L'équipement des zones AU pourra se faire soit dans le cadre de Zones d'Aménagement Concerté, soit dans le cadre d'opérations d'aménagement de type lotissement. Elles sont destinées à l'accueil de logements, commerces, bureaux et équipements publics en général, incluant le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages et infrastructures de raccordement aux voiries existantes...).

Elles comprennent les secteurs AUi à vocation industrielle ou artisanale, les secteurs AUZ, AUc, AUd, AUe à vocation d'habitat, avec des formes d'occupation et de densité variable.

Le secteur AUZ est inclus dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté de Soula.

Les secteurs AUc correspondent à des hameaux parfois isolés, destinés à recevoir des agriculteurs ou pluri-actifs au cœur d'espaces de mise en valeur agricole.

Les secteurs AUd correspondent à des espaces en cours d'urbanisation où des aménagements peuvent être réalisés après équipements en réseaux. Le secteur AUd accueillera notamment le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages et infrastructures de raccordement aux voiries existantes...).

Le secteur AUe correspond à l'urbanisation du secteur Sainte Agathe, en continuité du bourg. Il est destiné à un aménagement de type urbain, à vocation mixte (habitat, commerces, équipements).

☒ ZONE AU – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE AU.2

ARTICLE AU. 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES.

Sont notamment admises, les occupations et utilisations ci-après :

1. Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur AUi et AUZ, les lotissements et ensembles de constructions groupées à usage d'habitation, les hôtels, les bureaux, les commerces, et les équipements divers, sous réserve que :
 - les équipements d'infrastructure soient réalisés.
2. En outre, les commerces autorisés dans les opérations d'ensemble devront respecter l'ensemble des clauses suivantes :
 - qu'ils soient par leur volume et leur aspect compatibles avec le milieu environnant,
 - que les accès et le stationnement des véhicules soient adaptés aux fonctions. Ces éléments devant figurer sur la demande de permis de construire.
3. Lors de la transformation de locaux d'habitation en commerces, ceux-ci devront respecter les clauses de l'article AU 2.2.
4. Certains établissements artisanaux ou dépôts, à condition qu'ils respectent l'ensemble des clauses suivantes :
 - pour les dépôts, qu'ils soient attenants à une activité commerciale de vente au détail,
 - pour les dépôts et les établissements artisanaux, qu'ils offrent toutes garanties de sécurité et de protection contre les nuisances (bruits, poussières, vibrations...),
 - qu'ils soient par leur volume et leur aspect extérieur compatibles avec le milieu environnant,
 - qu'ils concernent des activités de commerces et de services de proximité.

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement

22

5. Dans l'ensemble de la zone, les affouillements, exhaussements de sols nécessaires pour l'aménagement, les équipements d'infrastructures et de superstructures.

6. Dans le secteur AUi, les constructions à usage industriel et artisanal ainsi que les constructions à usage d'habitation liées aux besoins pour la surveillance et le gardiennage, à condition que leur surface hors œuvre nette n'excède pas 150 m².

7. Les stations service en AUe.

☒ ZONE AU – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – ARTICLE AU.2

ARTICLE AU. 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES.

Sont notamment admises, les occupations et utilisations ci-après :

1. Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur AUi et AUZ, les lotissements et ensembles de constructions groupées à usage d'habitation, les hôtels, les bureaux, les commerces, et les équipements divers, sous réserve que :
 - les équipements d'infrastructure soient réalisés.
2. En outre, les commerces autorisés dans les opérations d'ensemble devront respecter l'ensemble des clauses suivantes :
 - qu'ils soient par leur volume et leur aspect compatibles avec le milieu environnant,
 - que les accès et le stationnement des véhicules soient adaptés aux fonctions. Ces éléments devant figurer sur la demande de permis de construire.
3. Lors de la transformation de locaux d'habitation en commerces, ceux-ci devront respecter les clauses de l'article AU 2.2.
4. Certains établissements artisanaux ou dépôts, à condition qu'ils respectent l'ensemble des clauses suivantes :
 - pour les dépôts, qu'ils soient attenants à une activité commerciale de vente au détail,
 - pour les dépôts et les établissements artisanaux, qu'ils offrent toutes garanties de sécurité et de protection contre les nuisances (bruits, poussières, vibrations...),
 - qu'ils soient par leur volume et leur aspect extérieur compatibles avec le milieu environnant,
 - qu'ils concernent des activités de commerces et de services de proximité.

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement

22

5. Dans le secteur AUd1, le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes

6. Dans l'ensemble de la zone, les affouillements, exhaussements de sols nécessaires pour l'aménagement, les équipements d'infrastructures et de superstructures, dont notamment ceux liés à la construction du nouveau pont du Larivot et des aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages de raccordement aux voiries existantes...).

7. Dans le secteur AUi, les constructions à usage industriel et artisanal ainsi que les constructions à usage d'habitation liées aux besoins pour la surveillance et le gardiennage, à condition que leur surface hors œuvre nette n'excède pas 150 m².

8. Les stations service en AUe.

IV.2.3 Dispositions générales

☒ ARTICLE 3 – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

ARTICLE 3 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

Le territoire de la commune est divisé en zones urbaines "U" et en zones naturelles "N".

1. Les zones urbaines et à urbaniser comprennent :

- 1.1. Les zones UC du bourg de Tonate, Soula et Maillard.
- 1.2. La zone UD Secteur Ste-Agathe et abords chemin de la Carapa.
- 1.3. Les zones UI Zone d'activité aux abords de Soula.
- 1.4. Les zones AU réservées au développement de l'urbanisation.

2. Les zones naturelles comprennent :

- 2.1. Les zones A réservées aux exploitations agricoles

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement

4

2.2. Les zones N de protection d'espaces pour la qualité des sites ou de risques naturels (zones inondables). Elles comprennent les secteurs Nf destinés à l'exploitation forestière et le secteur NI destiné aux activités touristiques ou de loisirs.

☒ ARTICLE 3 – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

ARTICLE 3 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

Le territoire de la commune est divisé en zones urbaines "U" et en zones naturelles "N".

1. Les zones urbaines et à urbaniser comprennent :

- 1.1. Les zones UC du bourg de Tonate, Soula et Maillard.
- 1.2. La zone UD Secteur Ste-Agathe et abords chemin de la Carapa.
- 1.3. Les zones UI Zone d'activité aux abords de Soula.
- 1.4. Les zones AU réservées au développement de l'urbanisation, dont la zone AUd1 qui accueillera notamment le nouveau pont du Larivot (y compris ses aménagements connexes)

2. Les zones naturelles comprennent :

- 2.1. Les zones A réservées aux exploitations agricoles

Plan Local d'Urbanisme de MACOURIA
Règlement

4

2.2. Les zones N de protection d'espaces pour la qualité des sites ou de risques naturels (zones inondables). Elles comprennent les secteurs Nf destinés à l'exploitation forestière et le secteur NI destiné aux activités touristiques ou de loisirs. Les zones N et NI accueilleront également le nouveau pont du Larivot, incluant ses aménagements connexes.

IV.3 Liste des emplacements réservés (annexe A du PLU)

☐ ANNEXE A - LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

ANNEXE A

- VOIRIE -

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N° OPERATION	EQUIPEMENT	EMPRISE	BENEFICIAIRE	A ACQUERIR	Observations
1	Carrefour RN 1 / Ancienne RN 1		ETAT	0.3 ha	
2	Giratoire RN 1 / Zone industrielle de Soula		ETAT	0.3 ha	
3	Carrefour RN 1 / Soula		ETAT	0.3 ha	
4	Carrefour RN 1 / Zone artisanale de Soula		ETAT	0.3 ha	
5	Carrefour RN 1 / RD 51		ETAT	0.3 ha	
6	Carrefour RN1 / Maillard		ETAT	0.3 ha	
7	Voie de desserte RN 1 / Ancienne RN 1 / Zone industrielle de Soula	25 m	COMMUNE	7 ha	
8	Voie de desserte RN 1 / Soula / Maya	25 m	COMMUNE	19 ha	
9	Voie de desserte Soula / Farmous / Maillard	25 m	COMMUNE	14 ha	
10	Voie de desserte Nord Maillard / Parepou / Grand blanc	25 m	COMMUNE	10 ha	

☐ ANNEXE A - LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES – APRES MISE EN COMPATIBILITÉ

ANNEXE A

- VOIRIE -

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N° OPERATION	EQUIPEMENT	EMPRISE	BENEFICIAIRE	A ACQUERIR	Observations
1	Carrefour RN 1 / Ancienne RN 1		ETAT	0.3 ha	
2	Giratoire RN 1 / Zone industrielle de Soula		ETAT	0.3 ha	
3	Carrefour RN 1 / Soula		ETAT	0.3 ha	
4	Carrefour RN 1 / Zone artisanale de Soula		ETAT	0.3 ha	
5	Carrefour RN 1 / RD 51		ETAT	0.3 ha	
6	Carrefour RN1 / Maillard		ETAT	0.3 ha	
7	Voie de desserte RN 1 / Ancienne RN 1 / Zone industrielle de Soula	25 m	COMMUNE	7 ha	
8	Voie de desserte RN 1 / Soula / Maya	25 m	COMMUNE	19 ha	
9	Voie de desserte Soula / Farmous / Maillard	25 m	COMMUNE	14 ha	
10	Voie de desserte Nord Maillard / Parepou / Grand blanc	25 m	COMMUNE	10 ha	
11	Nouveau pont du Larivot et aménagements connexes		ETAT	Domaine cadastré : 3.6 ha	

V COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

Conformément aux articles L. 131-4 et L. 131-5 du code de l'urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;

2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ;

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;

4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;

5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »

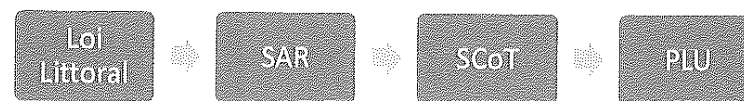
Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

V.1 Articulation et hiérarchisation des documents de planification

Il existe différents types d'articulations entre documents de planification et d'orientations tels que la conformité, la compatibilité, la prise en compte...

La compatibilité correspond à l'obligation de non contrariété, à savoir la possibilité de divergence entre les deux documents concernés mais à condition que les options fondamentales ne soient pas remises en cause par le document devant être compatible.

La hiérarchisation qui s'applique au documents de planification est la suivante :



Ainsi, le PLU doit être compatible avec le SCoT qui lui-même doit être compatible avec le SAR qui lui-même doit être compatible avec la loi Littoral.

V.2 Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L. 131-4 et L. 131-5 du code de l'urbanisme

V.2.1 La loi Littoral

La commune de Macouria en tant que commune riveraine d'un océan est soumise à la loi Littoral.

Les prescriptions relatives à la construction de routes en zone littorale sont réglementées par les articles L. 121-4, L. 121-6 et R. 121-5 du code de l'urbanisme et relatif aux règles particulières à certains ouvrages et routes.

Ainsi, selon l'article L. 121-4 :

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre* lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

* c'est-à-dire aux dispositions du livre I, titre II, chapitre I relatifs à la protection du littoral

D'autre part, l'article L. 121-6 stipule que :

« Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer.

Toutefois, les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

L'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Le projet est compatible avec les articles pré-cités car :

1. D'une part, celui-ci ne correspond pas à la création d'une route nouvelle, mais bien à la nécessité de doubler le pont actuel afin de sécuriser l'itinéraire en assurant le maintien de la circulation. Il se raccorde de part et d'autre des rives à la RN1 existante. Il ne répond pas à un besoin de desserte ou de mobilité nouvelle vers des lieux actuellement non desservis.

Cette interprétation est appuyée par certaines jurisprudences, et notamment celle du tribunal administratif (TA) de Saint-Denis de la Réunion, en date 13 juill. 1999, M. Begue c/ C. de Saint-Leu, n° 97001284 et 9900291 qui indique que le dédoublement d'une route nationale sur quelques centaines de mètres et la création d'une place giratoire ne peuvent être assimilés à la réalisation d'une nouvelle route mais constituent un simple aménagement de la route existante.

2. Il répond à un enjeu de sécurité civile (nécessaire maintien de la desserte du territoire).
3. D'autre part, la configuration des lieux impose de construire ce pont à proximité immédiate du pont actuel pour éviter des sections de raccordement routières importantes. Il permettra de garantir la pérennité de la circulation routière, car à défaut il faudra, pour les catégories de véhicules autorisées, exécuter un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2.

Le projet est donc en conformité avec les objectifs de protection du littoral, et la mise en compatibilité du PLU de Macouria vise à permettre la réalisation des travaux du pont et ses aménagements connexes.

Les modifications envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Macouria, pour permettre la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes, est compatible avec la loi Littoral.

V.2.2 Le schéma d'aménagement régional (SAR)

Le SAR est un document de planification qui, en outre-mer, fixe les orientations fondamentales de la Région en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de protection de l'environnement. Le SAR de Guyane a été approuvé par le décret en Conseil d'État n° 2016-931 du 6 juillet 2016, le SMVM étant une partie intégrante du SAR.

Le SAR comporte des prescriptions relatives au réseau routier qui prévoit notamment la mise à niveau et le renforcement du réseau national ; il prévoit également explicitement la réalisation du doublement du pont du Larivot.

Extrait (page 252) :

PARTIE III – LES ORIENTATIONS ET RÈGLES DU SAR - CHAPITRE 2 – Les orientations relatives aux infrastructures, aménagement et équipements – Le réseau routier

« En matière routière, le SAR vise :

- la mise à niveau et le renforcement du réseau national et départemental (notamment structure de chaussées et reconstruction des ponts...);
- [...]
- le doublement des ponts de Kourou et du Larivot, [...]. »

« Les emplacements nécessaires aux projets précités de confortement et de développement du réseau routier devront être réservés dans les documents d'urbanisme.

Tout projet, aménagement ou décision d'occupation du sol qui pourrait faire obstacle à la réalisation de ces infrastructures routières et ouvrages de franchissement et s'avérer ainsi incompatible avec les orientations du SAR en matière routière est proscrit.

Le choix des tracés routiers devra limiter les impacts sur le paysage, la biodiversité, les ressources et les risques.

Les nouvelles routes et les travaux ou aménagement sur des infrastructures routières existantes, dès lors qu'ils sont situés au sein d'espaces naturels à haute valeur patrimoniale ou de corridors écologiques, doivent être conçus et réalisés de façon à garantir la préservation des fonctions écologiques des espaces traversés. »

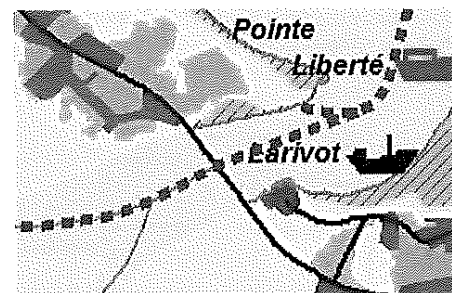


Figure 11 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR

DESTINATION DES SOLS			
	Espaces naturels remarquables du littoral		Espaces ruraux habités
	Espaces naturels à haute valeur patrimoniale		Espaces d'activités économiques existants
	Espaces naturels de conservation durable		Espaces d'activités économiques futurs
	Espaces forestiers de développement		Espaces maritimes de conservation durable
	Espaces agricoles		Réseau routier existant à renforcer
	Espaces urbanisés		Voies de desserte à réhabiliter
	Espaces urbanisables		Voies structurantes à créer
			Navettes fluviales ou fluvio-maritimes

Ainsi, sur la commune de Macouria, le projet recoupe une infime partie de l'espace naturel remarquable du littoral. Le SAR rappelle que ces espaces sont régis par le code de l'urbanisme.

Seuls les travaux et aménagements suivants peuvent être autorisés (extrait du SAR, pages 227&228) :

- les aménagements légers. À ce titre, le SAR admet les aménagements liés à la découverte des milieux naturels variés et des paysages littoraux et à l'écotourisme ;
- les canalisations du réseau public de transport ou de distribution d'électricité visant à promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables ;
- les nouvelles routes de transit ou de desserte locale, dès lors que leur réalisation est justifiée par les contraintes liées à la configuration des lieux ;
- les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance lorsque leur localisation résulte d'une nécessité technique impérative ;
- [...]

Ces travaux, aménagements et équipements sont admis sous réserve que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux littoraux.

Le projet consiste à doubler le pont du Larivot actuel en parallèle de celui-ci à une distance de 40 m en aval hydraulique, pour un raccordement à la RN1 à chacune de ses extrémités.

Compte tenu de la sensibilité du pont actuel, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, la réalisation d'un nouveau pont est impérative pour garantir la pérennité de la desserte du territoire, au risque sinon d'un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2, pour les véhicules autorisés (les ouvrages de la RD5 étant de capacité limitée) en cas de fermeture du pont actuel.

Sa localisation répond donc à une nécessité technique impérative et sa construction à un enjeu de sécurité civile.

La mise en compatibilité du PLU de Macouria nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SAR de Guyane.

V.2.3 Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)

Le SMVM de Guyane est partie intégrante du schéma d'aménagement régional, approuvé par le décret en Conseil d'État n° 2016-931 du 6 juillet 2016.

Le projet de doublement du pont du Larivot est prévu par le SAR et pris en compte dans les orientations et règles du SMVM :

Le secteur de la construction est le premier secteur de l'artisanat sur le littoral. Il est à la fois tiré par la forte demande en logements et par les grands travaux d'aménagement : à moyen terme sont prévus un nouveau pont du Larivot et la réalisation de l'échangeur des Maringouins.

MAILLER LES TERRITOIRES DU LITTORAL ET FAVORISER LEUR DEVELOPPEMENT		
ORIENTATIONS ET REGLES DU SMVM	INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU SMVM	COMPARAISON AU SCENARIO TENDANCIEL
<p>Les infrastructures de transports :</p> <p>Elles concernent des infrastructures routières aussi bien que fluviales et maritimes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagements des tronçons de RN1 situés en son sein et les doublements des ponts du Larivot et de Kourou. Ces aménagements peuvent être autorisés sous contraintes afin de respecter les dispositions du code de l'urbanisme relatives au littoral. - Navettes fluviales et fluviomaritimes - Cabotage maritime 	Voir analyse sur les Infrastructures routières du SAR	Voir analyse sur les Infrastructures routières du SAR

Figure 12 : extraits du SMVM

La mise en compatibilité du PLU de Macouria nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SMVM de Guyane.

V.2.4 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur

Le territoire de Macouria est couvert par le SCoT de la communauté de communes du centre littoral (CCCL) devenue communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) dont la version en vigueur a été approuvée le 21 juin 2011 et est en cours de révision.

Le projet est mentionné dans le DOG (document d'orientations générales) dans l'orientation J1 :

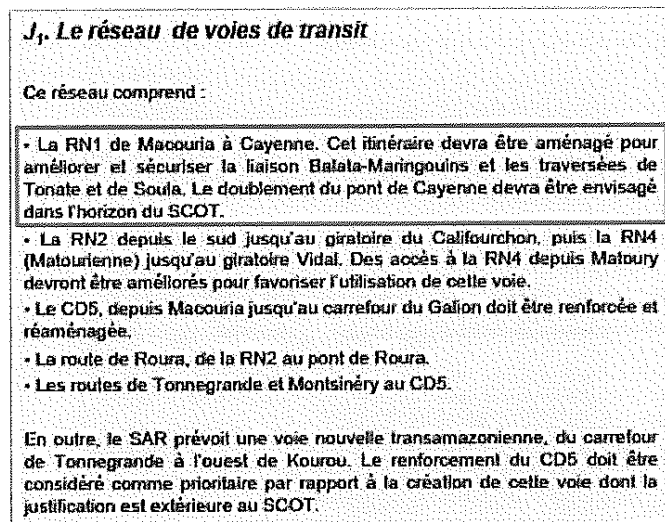


Figure 13 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

S'agissant de l'orientation A2 concernant les espaces naturels de protection forte, elle fait référence à des espaces délimités par une ancienne version du SAR. La version en vigueur du SAR (2016) localise la partie du projet inscrite sur le territoire communal de Macouria en espace naturel de conservation durable, de même que le SMVM. Concernant ces espaces, le SAR permet :

- « la réalisation d'infrastructures de transport et d'installations nécessaires à la sécurité civile, à condition de démontrer qu'aucun autre emplacement ou aucune autre solution technique n'est envisageable à un coût économique ou environnemental supportable pour la collectivité ;
- l'amélioration des dessertes aériennes et fluviales, ainsi que des dessertes routières locales nécessaires au désenclavement du territoire »

S'agissant de l'orientation A1 visant la protection des espaces naturels remarquables du littoral, le SCoT permet la réalisation d'équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative. Le projet recoupe sur une infime partie un ENR défini par le SMVM.

Le projet consiste à doubler le pont du Larivot actuel en parallèle de celui-ci à une distance de 40 m en aval hydraulique.

Compte tenu de la sensibilité du pont actuel, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, la réalisation d'un nouveau pont est impérative pour garantir la pérennité de la desserte du territoire, au risque sinon d'un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2, en cas de fermeture du pont actuel.

Sa localisation répond donc à une nécessité technique impérative.

Le DOG du SCoT prévoit également dans le respect du code de l'urbanisme que, dans les espaces proches du rivage, les opérations d'aménagements ne peuvent être autorisées que si elles ont été préalablement prévues par le SMVM, que sont admis dans les coupures d'urbanisation les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général.

Le DOG du SCoT prévoit également de :

- limiter les constructions et installations dans la bande littorale :

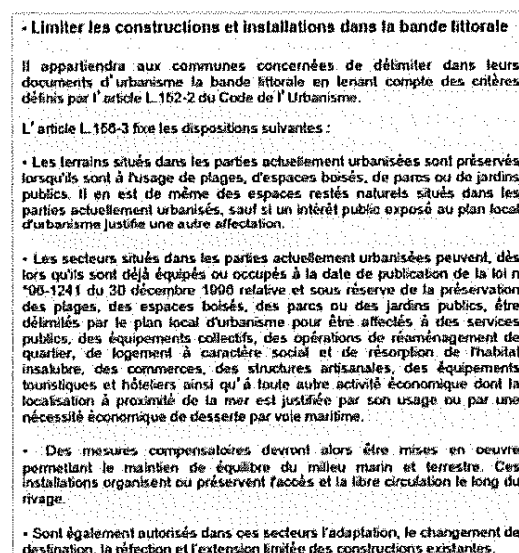


Figure 14 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

Il convient en premier lieu d'indiquer que les articles du code de l'urbanisme ont évolué depuis l'élaboration du DOG.

Ainsi, les prescriptions relatives à la construction de routes nouvelles sont dorénavant fixées par l'article L. 121-6 du code de l'urbanisme et relatif aux règles particulières à certains ouvrages et routes, qui stipule que :

« Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.
La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite. Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer.
Toutefois, les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.
L'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Le projet est compatible avec l'article L. 121-6, car :

- ✓ d'une part, celui-ci ne correspond pas à la création d'une route nouvelle, mais bien à la nécessité de doubler le pont actuel afin de sécuriser l'itinéraire et maintenir la circulation. Il se raccorde de part et d'autre des rives à la RN1 existante ;
- ✓ la configuration des lieux impose de construire ce pont à proximité immédiate du pont actuel pour éviter des sections routières de raccordement importantes. Il permettra de garantir la pérennité de la circulation routière, car à défaut il faudra exécuter un détour d'environ 70 km par la RD5 et la RN2.

Des dispositions spécifiques aux DOM sont fixées par les articles L. 121-39 à L. 121-49 du code de l'urbanisme remplaçant notamment l'article L. 156-3.

Il convient toutefois d'indiquer que selon l'article L. 121-45 :

« Il est déterminé une bande littorale comprise entre le rivage de la mer et la limite supérieure de la réserve domaniale dite des cinquante pas géométriques [...].

À défaut de délimitation ou lorsque la réserve domaniale n'a pas été instituée, cette bande présente une largeur de 81,20 mètres à compter de la limite haute du rivage. »

Le retrait défini par les 50 pas géométriques est à considérer à partir de la limite transversale de la mer (LTM), la LTM étant fixée pour l'heure au niveau du pont du Larivot actuel.

Toutefois, pour rappel, selon l'article L.121-4 :

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis

aux dispositions du présent chapitre* lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

* c'est-à-dire aux dispositions du livre I, titre II, chapitre I relatifs à la protection du littoral.

Ainsi, pour les raisons évoquées au paragraphe V.2.1 (enjeu de sécurité civile, configuration des lieux), le projet est en conformité avec les objectifs de protection du littoral.

- « préserver les rivières, criques et zones humides :

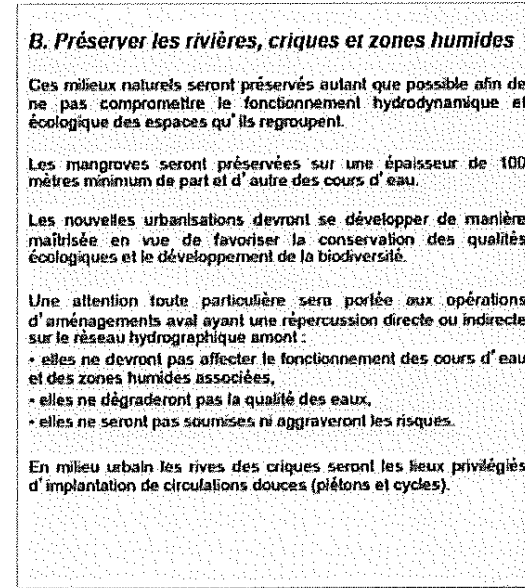


Figure 15 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

Le projet a été conçu de façon à limiter autant que possible ses impacts sur le milieu naturel et le milieu aquatique, tant en phase travaux qu'en phase exploitation. À défaut des mesures compensatoires sont prévues et détaillées dans le dossier spécifique relatif à la demande de dérogation relative aux espèces protégées.

Le projet de nouveau pont ne générera pas d'impact qualitatif sur l'estuaire et il intègre un système d'assainissement pluvial.

Le projet est donc en conformité avec le principe de préservation des zones humides et des milieux de mangroves.

Le PADD du SCoT prévoit quant à lui la création d'un réseau primaire constitué de routes rapides à 2 x 2 voies. Le projet de doublement du pont du Larivot répond bien à cette orientation.

La mise en compatibilité du PLU de Macouria nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SCoT de la CCCL (aujourd'hui CACL).

V.2.5 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en projet

Il est important de souligner que le SCoT est en cours de révision. La version arrêtée du 11 juillet 2019 a été présentée en enquête publique en début d'année 2020.

Le doublement du pont du Larivot est inscrit dans la prescription P23 du DOO (document d'orientation et d'objectifs) du SCoT en cours de révision.

Extrait :

« Les autorités compétentes en matière de document d'urbanisme local identifient les voies existantes et favorisent leur maillage à travers l'inscription des axes à relier, sous la forme d'emplacements réservés ou de prévision dans les OAP des PLU par exemple.

Le SCoT précise ici les axes et projets structurants inscrits mais n'exclut pas d'autres projets destinés à améliorer la desserte et les conditions de déplacements, sous réserve de leurs faibles incidences environnementales.

Les axes structurants

Doublement de la RN1 de Balata à Tonate et doublement du pont du Larivot

Aménagement en 2 x 2 voies de la RN2 Balata-PROGT avec 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adapté aux modes doux

Aménagement du giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne

Les axes secondaires

[...].

La trame verte et bleue (TVB) du projet de DOO du SCoT identifie deux corridors écologiques en rive droite de l'estuaire de la rivière de Cayenne (page 99) dans lequel va s'insérer le projet :

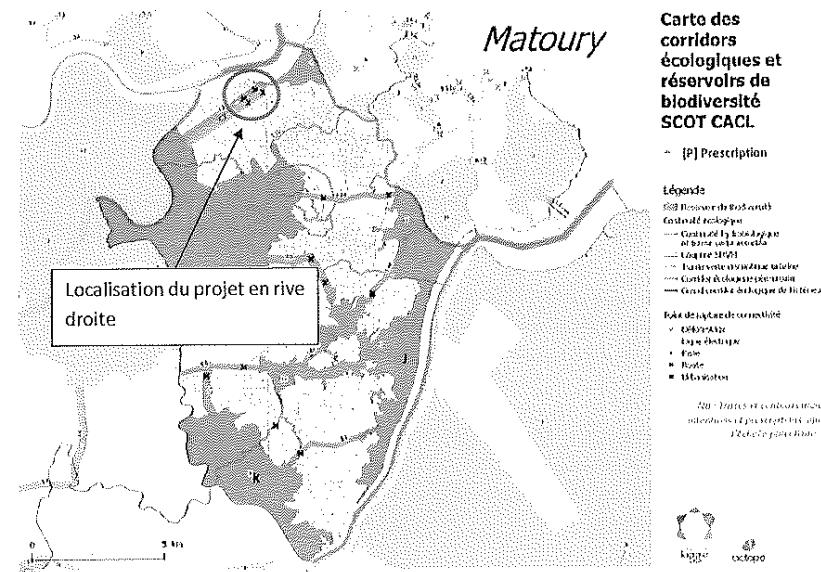


Figure 16 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019

Il s'agit :

- « du corridor péri-urbain 12 « Mangrove du Mont Grand Matoury – Mangrove du Larivot ». Le projet de SCoT identifie le nouveau pont du Larivot comme un élément de fragmentation et recommande ainsi le « *Maintien et restauration d'une bande de mangrove connectée entre le Larivot et la Chaumière. Coupure naturelle sur la RN1* » ;
- « du corridor péri-urbain C7 « Savane Malmaison – Littoral ». Le projet de SCoT identifie la RN1 et la ligne EDF comme éléments de fragmentation constituant une menace, ainsi que l'extension urbaine (OIN) et du réseau routier (doublement RN1). Il recommande le « *Maintien et restauration d'une mosaïque d'habitats naturels. Coupure naturelle sur la RN1* ».

Les prescriptions P44 et P45 du projet de DOO, associées à la trame verte et bleue prévoient respectivement :

- « P44 :
« [...] L'ensemble des documents et opérations qui doivent être compatibles avec le SCoT sont compatibles avec les cartographies de la trame verte et bleue ci-après. [...] »

« P45 :

« [...] Préserver / Valoriser restaurer les corridors écologiques : ils ne doivent faire l'objet d'aucune fragmentation ou interruption par le développement urbain. Les « éléments naturels » contribuant à une fonctionnalité écologique en pas japonais du corridor (savanes, boisements linéaires ou en bosquet, haies) doivent être préservés.

Les corridors identifiés au SAR devront être strictement protégés et valorisés dans leur fonctionnalité écologique (cf. tableaux pages suivantes). Les corridors du SCoT devront être préservés et valorisés dans leur fonctionnalité globale au regard des enjeux qui sont mentionnés dans les tableaux.

Limiter l'impact des projets d'infrastructures : ils ne devront pas compromettre les continuités écologiques et, le cas échéant, il sera mis en œuvre des mesures d'évitement, ou de réduction de l'impact (exemple : passages à faune). [...] »

Ces corridors sont bien maintenus, entre le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes et le projet de centrale thermique, par la préservation de cette zone en zone naturelle dans le cadre de ces 2 projets (cf. document 3 pièce B relative au PLU de Matoury).

Pour finir, la prescription P53 et la prescription P54 du DOO du SCoT relatives à la loi Littoral prévoient respectivement :

« P53, concernant les aménagements autorisés dans les espaces remarquables du littoral :

« [...] Ces aménagements possibles sont définis à l'article R121.5 du CU et concernent notamment : [...] les équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations et à la préservation des espaces et milieux [...] »

« P54, concernant les exceptions relatives à l'interdiction de construction dans les espaces proches du rivage :

« [...] Cette disposition connaît quelques exceptions pour :

- les constructions et installations nécessaires aux services publics, à des activités économiques ou à des équipements collectifs, lorsqu'ils sont liés à l'usage de la mer. Ces installations organisent ou préservent l'accès et la libre circulation le long du rivage. »

Comme déjà évoqué au paragraphe V.2.1, le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes répondent à ces deux conditions.

La mise en compatibilité du PLU de Macouria nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le projet de révision du SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019.

V.2.6 Le programme local de l'habitat (PLH) de la CACL 2020-2025

Le PLH de la CACL 2020-2025 approuvé en 2019 définit un programme d'actions qui s'articule autour des orientations suivantes :

- 1) Affirmer le rôle de la CACL comme pilote de la politique locale de l'habitat ;
- 2) Faciliter les parcours résidentiels en développant une offre de logements diversifiée ;
- 3) Prévenir et traiter les différentes formes d'habitat spontané ;
- 4) Réhabiliter le parc existant dans une perspective d'amélioration durable du parc ;
- 5) Développer une offre d'habitat adaptée pour répondre aux besoins des personnes à tous les âges de la vie.

Il détaille la programmation en logements par commune et rappelle les secteurs concernés par l'OIN (opération d'intérêt national) de Guyane.

Le PLH localise une zone de production d'opération d'habitat identifiée, qui correspond à la zone AUd1 du PLU de Macouria dans laquelle s'insère en partie le projet.

Toutefois la construction du nouveau pont est compatible avec le développement de l'habitat dans cette zone.

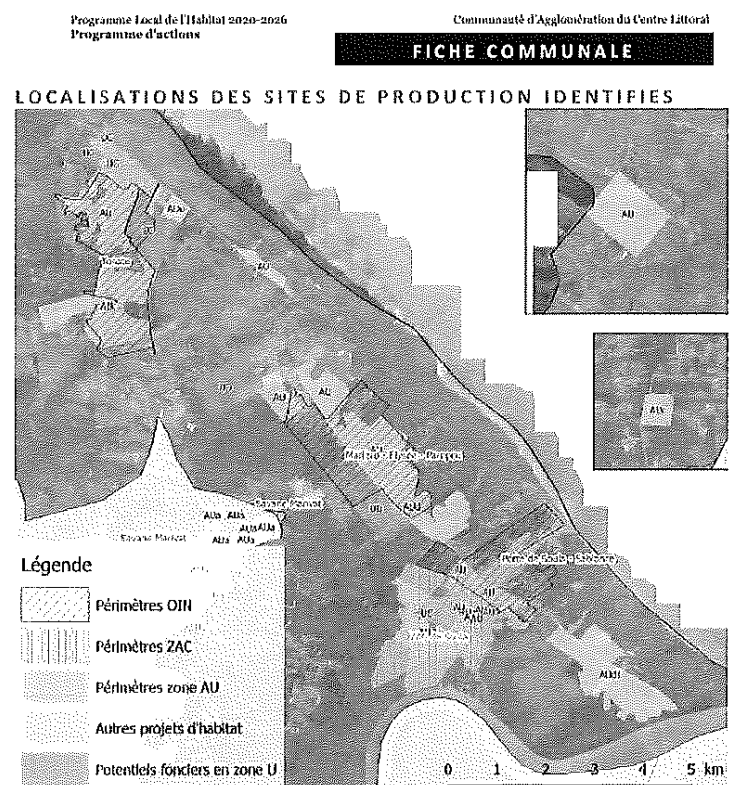


Figure 17 : extrait du PLH de la CA CL

La mise en compatibilité du PLU de Macouria nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le PLH de la CA CL.

VI ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MACOURIA

L'article R. 104-10 du code de l'urbanisme prévoit que :

« Les plans locaux d'urbanisme couvrant le territoire d'au moins une commune littorale au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31. »

L'article L. 153-31 du même code stipule que :

« Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté. »

La mise en comptabilité du PLU de Macouria, telle que prévue par le présent document, ne permet que la réalisation du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes.

Cette mise en compatibilité est concernée par la réalisation d'une évaluation environnementale au titre des articles R. 104-10 et L. 153-31 précédemment cités, ainsi qu'au titre de l'article L. 104-2 du code de l'urbanisme.

Conformément aux articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre pour les projets subordonnés à déclaration d'utilité publique et impliquant une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, lorsque l'étude d'impact du projet au titre du code de l'environnement contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 104-18 du code de l'urbanisme.

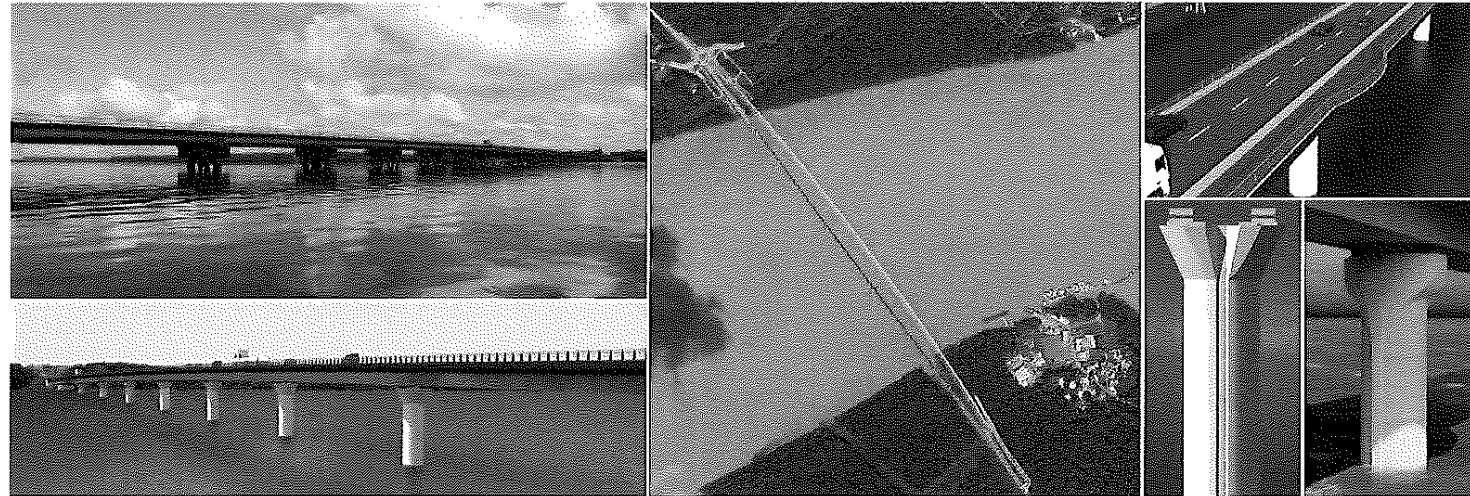
L'évaluation environnementale qui constitue le document 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la demande d'autorisation environnementale unique vaut :

- évaluation environnementale du projet de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et au titre de la police de l'eau ;
- évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU au titre de articles L. 104-2 et R. 104-10 et L. 153-31 du code de l'urbanisme.

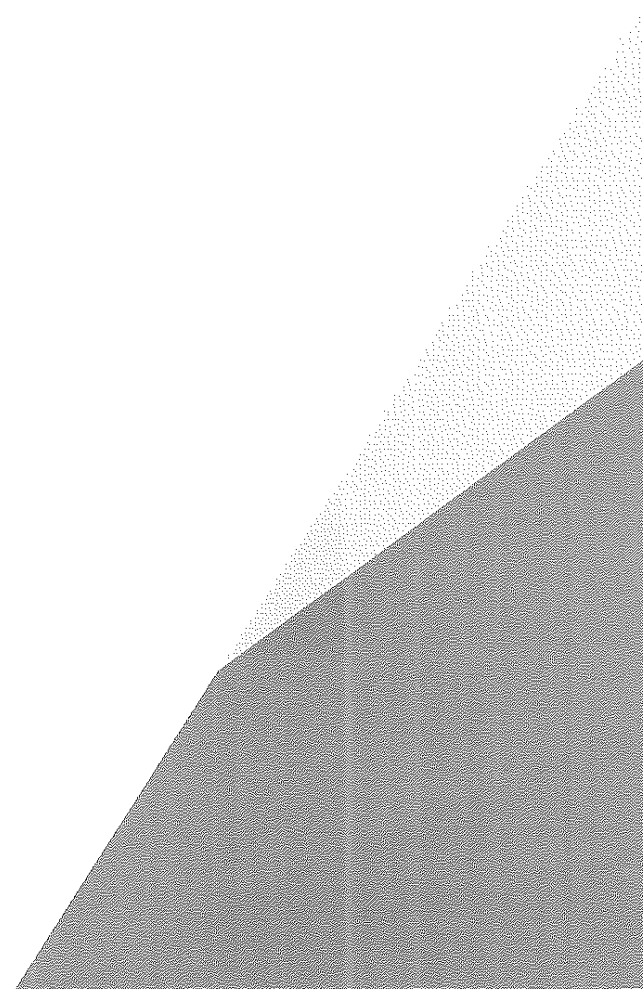
NOUVEAU PONT DU LARIVOT

Doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
et à la demande d'autorisation environnementale unique



Document 3 – Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
PIÈCE B – PLU DE MATOURY



SOMMAIRE

I GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	6
I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	6
I.1.1 Définition	6
I.1.2 Champ d'application	6
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	6
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	6
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	7
I.4.1 Déroulement de la procédure	7
I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité	8
II PRÉSENTATION DU PROJET	10
II.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS	10
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU NOUVEAU PONT DU LARIVOT	11
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET INSCRITE DANS LA COMMUNE	15
II.3.1 Territoire communal	15
II.3.2 Projet sur le territoire communal	15
III ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU EN VIGUEUR EN JUILLET 2020	18
III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	18
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	18
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	18
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	20
III.5 PIÈCES RÉGLEMENTAIRES	20
III.5.1 Zone N	20
III.5.2 Zone Uport	21

III.6 ANNEXES	22
III.6.1 Annexe 1 : schéma directeur d'assainissement	22
III.6.2 Annexe 2 : plans de prévention des risques	22
III.6.3 Annexe 3 : plan d'exposition au bruit – plan de dégagement	22
III.6.4 Annexe 4 : emprises réservées, droit de préemption urbain, servitudes diverses et autres contraintes	22
III.6.5 Annexes 5, 6 et 7	23

IV DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY EN VIGUEUR EN JUILLET 2020

IV.1 PLAN DE ZONAGE	24
IV.2 EXTRAITS DU RÈGLEMENT	27
IV.2.1 Zone N	28
IV.2.2 Zone Uport	29
IV.2.3 Mise en cohérence des dispositions générales	30
IV.3 LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ANNEXE 4 DU PLU)	32

V COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

V.1 ARTICULATION ET HIÉRARCHISATION DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	33
V.2 COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L. 131-4 ET L. 131-5 DU CODE DE L'URBANISME	33
V.2.1 La loi Littoral	33
V.2.2 Le schéma d'aménagement régional (SAR)	34
V.2.3 Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)	35
V.2.4 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur	36
V.2.5 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en projet	38
V.2.6 Le programme local de l'habitat de la CACL 2020-2025	39

VI ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY

VII ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ ET DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA COMPATIBILITÉ DU PLU APRÈS MODIFICATION DE CELUI-CI SUITE À SA MISE EN COMPATIBILITÉ POUR LE PROJET DE CENTRALE ÉLECTRIQUE.....41

VII.1 CONTEXTE ET NATURE DE LA DEMANDE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY LIÉE AU PROJET DE CENTRALE ÉLECTRIQUE DU LARIVOT	41
<i>VII.1.1 Présentation du projet de centrale.....</i>	<i>41</i>
<i>VII.1.2 Objet de la demande de mise en compatibilité</i>	<i>41</i>
<i>VII.1.3 Descriptions des incompatibilités du projet de centrale avec le PLU de Matoury et proposition de mise en compatibilité par EDF PEI.....</i>	<i>41</i>
VII.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET DU NOUVEAU PONT DU LARIVOT AVEC LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LE PROJET DE CENTRALE DU LARIVOT	46
<i>VII.2.1 Règlements graphique et écrit.....</i>	<i>46</i>
<i>VII.2.2 L'OAP.....</i>	<i>46</i>
<i>VII.2.3 Le PADD.....</i>	<i>46</i>
VII.3 DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ AVEC LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LE PROJET DE CENTRALE DU LARIVOT	47
<i>VII.3.1 Plan de zonage.....</i>	<i>47</i>
<i>VII.3.2 L'OAP.....</i>	<i>50</i>

Index des figures

Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel	10
Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis).....	11
Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)	12
Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)	13
Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes).....	14
Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)	14
Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)	14
Figure 8 : projet du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes sur le territoire de la commune de Matoury.....	17
Figure 9 : extrait du PADD du PLU de Matoury	19
Figure 10 : extrait du règlement graphique du PLU de Matoury avant mise en compatibilité.....	25
Figure 11 : extrait du règlement graphique du PLU de Matoury après mise en compatibilité.....	26
Figure 12 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR	34
Figure 13 : extraits du SMVM.....	35
Figure 14 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur	36
Figure 15 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur	36
Figure 16 : extrait du Scot de la CACL en vigueur.....	37
Figure 17 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019	38
Figure 18 : plan de situation du projet de centrale EDF (source : dossier de DUP – EDF PEI).....	41
Figure 19 : proposition de règlement graphique modifié pour le projet de centrale du Larivot.....	43
Figure 20 : proposition de mise en compatibilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot	48
Figure 21 : proposition de mise en comptabilité de la proposition de zonage de la centrale du Larivot avec le projet de nouveau pont du Larivot.....	49
Figure 22 : OAP proposée dans le cadre du projet de centrale du Larivot	51
Figure 23 : proposition de mise en compatibilité de l'OAP relative au projet de centrale du Larivot avec le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes	52

Glossaire et définitions

BDD	bande dérasée de droite
BDG	bande dérasée de gauche
CACL	communauté d'agglomération du centre littoral
ENR	espace naturel remarquable
ERC	éviter, réduire, compenser
GBA	glissière en béton adhérent
NGG	nivellement général de Guyane
LTM	limite transversale de la mer
OAP	orientation d'aménagement et de programmation
OIN	opération d'intérêt national
PADD	projet d'aménagement et de développement durables
PHE	plus hautes eaux
PLH	plan local d'urbanisme
PLU	plan local d'urbanisme
PLUi-H	plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat
SCoT	schéma de cohérence territoriale
SAR	schéma d'aménagement régional
SMVM	schéma de mise en valeur de la mer
TVB	trame verte et bleue
ZAC	zone d'aménagement concerté
ZNIEFF	zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

Culée : partie du pont située sur la rive destinée à supporter le poids du tablier

Pile : appui intermédiaire supportant le tablier

Tablier : structure porteuse du pont qui supporte les charges du trafic routier et les transmet aux appuis

Travure : ensemble des éléments porteurs d'une travée

Travée : partie comprise entre deux piles, ou entre une pile et une culée

I GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

La réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général peut nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme).

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles suivants du code de l'urbanisme :

- L. 143-44 à L. 143-50 et R. 143-10 (SCoT) ;
- L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 (PLU).

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme ».

I.1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- un plan local d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- un plan d'occupation des sols (POS) soumis au régime juridique des PLU.

Elle ne s'applique pas aux cartes communales.

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- définit le projet d'aménagement et de développement durables de son territoire d'application ;
- découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- prévoit les futurs équipements publics ;
- fixe les règles pour les constructions...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

I.3 Objet du présent dossier

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Matoury, localisée dans le département de Guyane française (973).

L'opération visée est la réalisation du nouveau pont du Larivot, à 40 m en aval hydraulique du pont du Larivot actuel.

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'ouvrage proprement dit (comprenant l'ouvrage d'art, les ouvrages en terre, l'infrastructure routière...);
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (raccordements sur la RN1, mesures de compensation, ouvrages d'assainissement pluviaux...);
- les installations permettant la construction de l'infrastructure (emprises temporaires, voies d'accès aux ouvrages et équipements...).

En préalable, il est important de préciser ici que la présente mise en compatibilité de ce document d'urbanisme est conduite de façon à permettre uniquement la réalisation du projet du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes.

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Déroulement de la procédure

Le processus ci-après explicite les principales étapes réglementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par le maître d'ouvrage, le préfet détermine si l'opération est ou non compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme (PLU, PLUi-H). Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-53 et suivants du code de l'urbanisme, et établit un projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec l'opération.

Il en informe la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

I.4.1.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête

Conformément à l'article R. 153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L. 132-7 et L. 132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- la région ;
- le département ;
- les autorités organisatrices prévues à l'article L. 1231-1 du code des transports (autorités organisatrices de la mobilité) ;
- les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
- les collectivités territoriales ou les établissements publics mentionnés à l'article L. 312-3 du code de l'urbanisme ;
- les établissements publics chargés d'une opération d'intérêt national ;
- les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;

- les chambres de commerce et d'industrie territoriales ;
- les chambres de métiers ;
- les chambres d'agriculture ;
- dans les communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, les sections régionales de la conchyliculture ;
- les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.

I.4.1.3 Enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L. 153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

I.4.1.4 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme - éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête - le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, en fonction du cas, soit à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent dans le cas où le PLU est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de cet établissement, soit au conseil municipal, dans le cas où le PLU est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune concernée, le cas échéant en concertation avec l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle est membre.

Ceux-ci disposent alors d'un délai de deux mois pour donner leur avis. À défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

À noter que le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L. 153-56 du code de l'urbanisme).

I.4.1.5 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du code de l'urbanisme.

Article L. 153-54

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L. 153-55

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L. 153-56

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L. 153-57

« À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

Article L. 153-58

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. À défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la

réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

▣ Article L. 153-59

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

▣ Article R. 153-14

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet du nouveau pont du Larivot, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Matoury.

II PRÉSENTATION DU PROJET

II.1 Contexte et objectifs

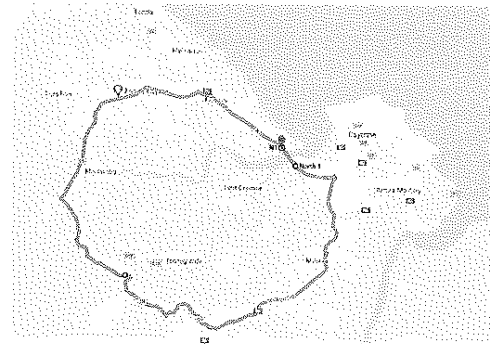
Le projet du nouveau pont du Larivot a pour objectif de sécuriser le franchissement de la rivière de Cayenne du fait d'un ouvrage existant unique sensible, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, sur un itinéraire stratégique, sans itinéraire de substitution équivalent.

Le pont du Larivot est en effet aujourd'hui la seule infrastructure permettant aux véhicules de traverser facilement l'estuaire de la rivière de Cayenne pour relier les bourgs de Matoury et de Macouria, mais aussi au-delà les villes de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni, et permettre l'accessibilité à des infrastructures d'intérêt majeur telles que l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué, la base spatiale de Kourou, le port maritime de Dégrad des Cannes, les hôpitaux de Cayenne et de Kourou...

Le comité d'experts réuni le 17 avril 2020 a conclu à une durée de vie résiduelle du pont actuel à 40 ans à compter de 2020, moyennant une surveillance et un entretien régulier et en l'absence de choc d'un bateau de fort tonnage sur les pieux d'une pile. Un choc accidentel d'un bateau, tel qu'un crevettier du port du Larivot, peut entraîner la rupture d'un pieu.

Tout incident ou accident met en péril le maintien de la liaison routière. Son interruption, comme en 2009-2010, a des conséquences lourdes pour la vie économique et sociale guyanaise, et nécessite selon la durée de l'interruption la mise en place de moyens conséquents, tel qu'un dispositif de liaison fluvio-maritime.

L'interruption de la circulation sur cet axe entraînerait un détour par la RD5 et la RN2 d'environ 70 km comme le montre le plan ci-dessous. Les ouvrages d'art sur cet itinéraire sont par ailleurs à une seule voie de circulation et la capacité portante est limitée à 19 tonnes.



⇒ La construction d'un nouveau pont est donc indispensable pour garantir la continuité de la circulation routière dans des conditions satisfaisantes.

Pour mémoire, le trafic routier sur le pont actuel est de l'ordre de 20 000 véhicules par jour.

Le projet d'aménagement porté par l'État est de construire un nouveau pont à 2 voies et incluant une voie verte bidirectionnelle pour les modes actifs (piétons, cyclistes), en parallèle du pont existant, à 40 m en aval hydraulique de celui-ci.

Cette opération permettra ainsi de garantir la continuité de la circulation routière dans de bonnes conditions, et intègre dans sa conception les dispositions nécessaires pour assurer de bonnes conditions de sécurité pour tous ses usagers (véhicules motorisés mais aussi piétons et cyclistes).

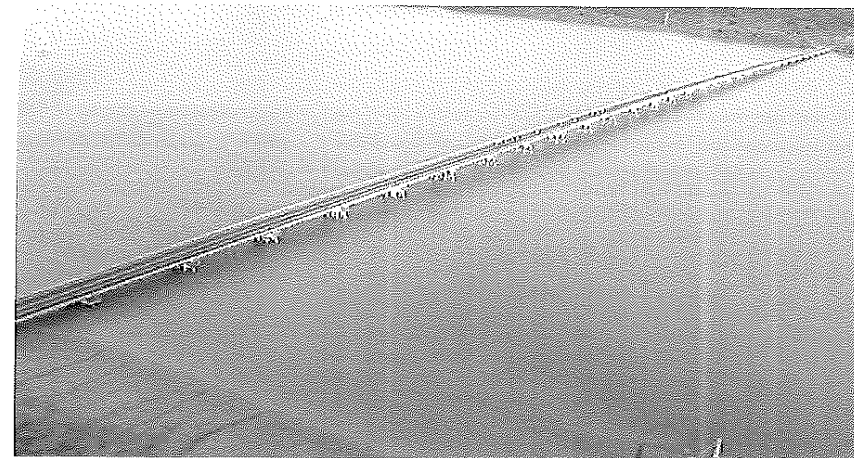
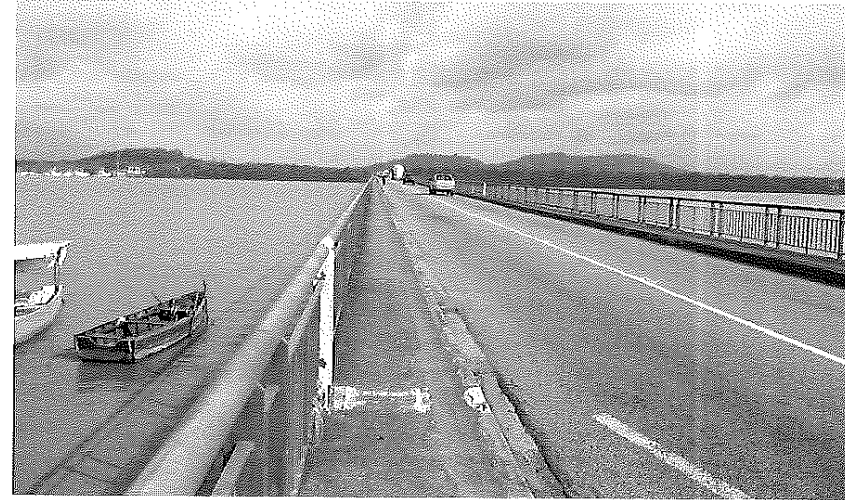


Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel

II.2 Caractéristiques générales du nouveau pont du Larivot

Le nouveau pont permettant de franchir la rivière de Cayenne est prévu en doublement du pont existant.

En mode d'exploitation normal, le nouveau pont portera deux voies dans le sens Cayenne → Kourou, tandis que le pont existant portera les deux voies dans le sens Kourou → Cayenne.

L'ouvrage comportera :

- une bande dérasée de gauche (BDG) de 0,50 m ;
- deux voies de circulation de 3,50 m ;
- une bande dérasée de droite (BDD) de 2,00 m, cette bande pouvant servir d'arrêt d'urgence ou pour la circulation des deux roues motorisés ;
- une voie verte bidirectionnelle de 3,00 m, séparée de la circulation par une GBA (glissière en béton adhérent), pour les cycles et les piétons.

De chaque côté du pont sera implanté un dispositif visant à éviter les chutes : la rive amont de l'ouvrage supporte un dispositif de retenue de niveau H2 (largeur de la bordure support de 0,80 m), celle aval un garde-corps intégrant une corniche en béton mince (largeur de la bordure support de 0,40 m).

La voie verte est protégée de la circulation routière par un séparateur de type GBA (largeur 0,50 m).

L'ouvrage présente ainsi une largeur totale du tablier d'environ 14,2 m pour une longueur d'environ 1312 m entre les appareils d'appuis des culées.

À ce stade, deux solutions sont envisagées :

- un tablier avec un caisson en béton précontraint de hauteur variable ;
- un tablier avec un caisson en béton précontraint de hauteur constante.

La solution avec un tablier en béton précontraint constituée par un caisson de hauteur variable paraboliquement est un ouvrage de 20 travées et 19 piles.

La séquence des travées (entre deux piles, ou entre une pile et une culée) serait alors la suivante : $36,50 \text{ m} + 56,50 \text{ m} + 16 \times 70 \text{ m} + 56,50 \text{ m} + 36,50 \text{ m} = 1306 \text{ m}$.

La solution avec un tablier en béton précontraint constituée par un caisson de hauteur constante est également un ouvrage de 20 travées et 19 piles.

La séquence des travées, légèrement différente, serait alors la suivante : $36 \text{ m} + 63 \text{ m} + 16 \times 70 \text{ m} + 63 \text{ m} + 36 \text{ m} = 1318 \text{ m}$.

Les coupes longitudinales de ces deux solutions sont présentées respectivement en Figure 3 et Figure 4.

Le nouvel ouvrage accueillera plusieurs réseaux secs (réseaux électriques haute tension A et B, réseau d'éclairage intérieur du tablier, réseaux de télécommunication, autres réseaux) et réseaux humides (alimentation en eau potable : 2 canalisations de diamètre 500 mm).

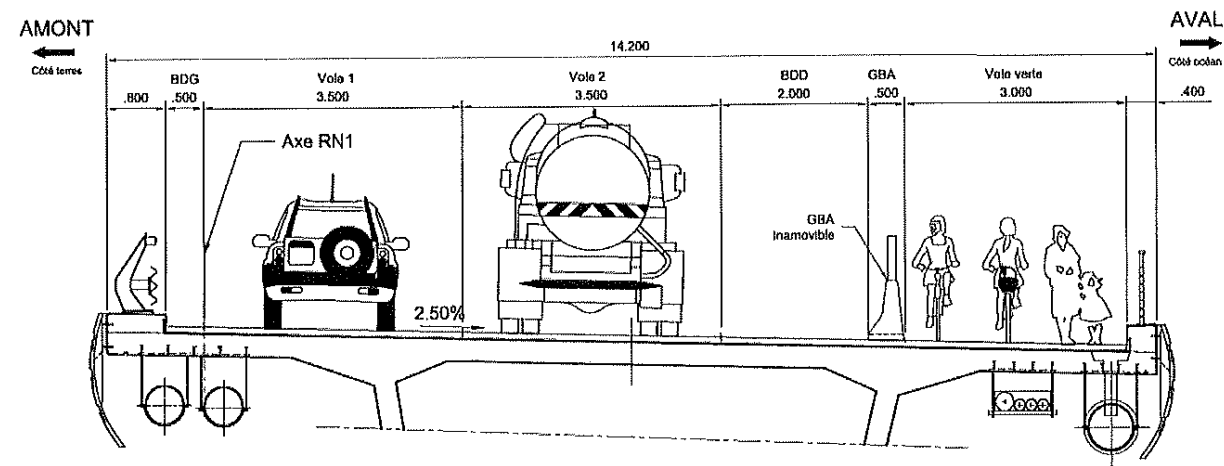


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

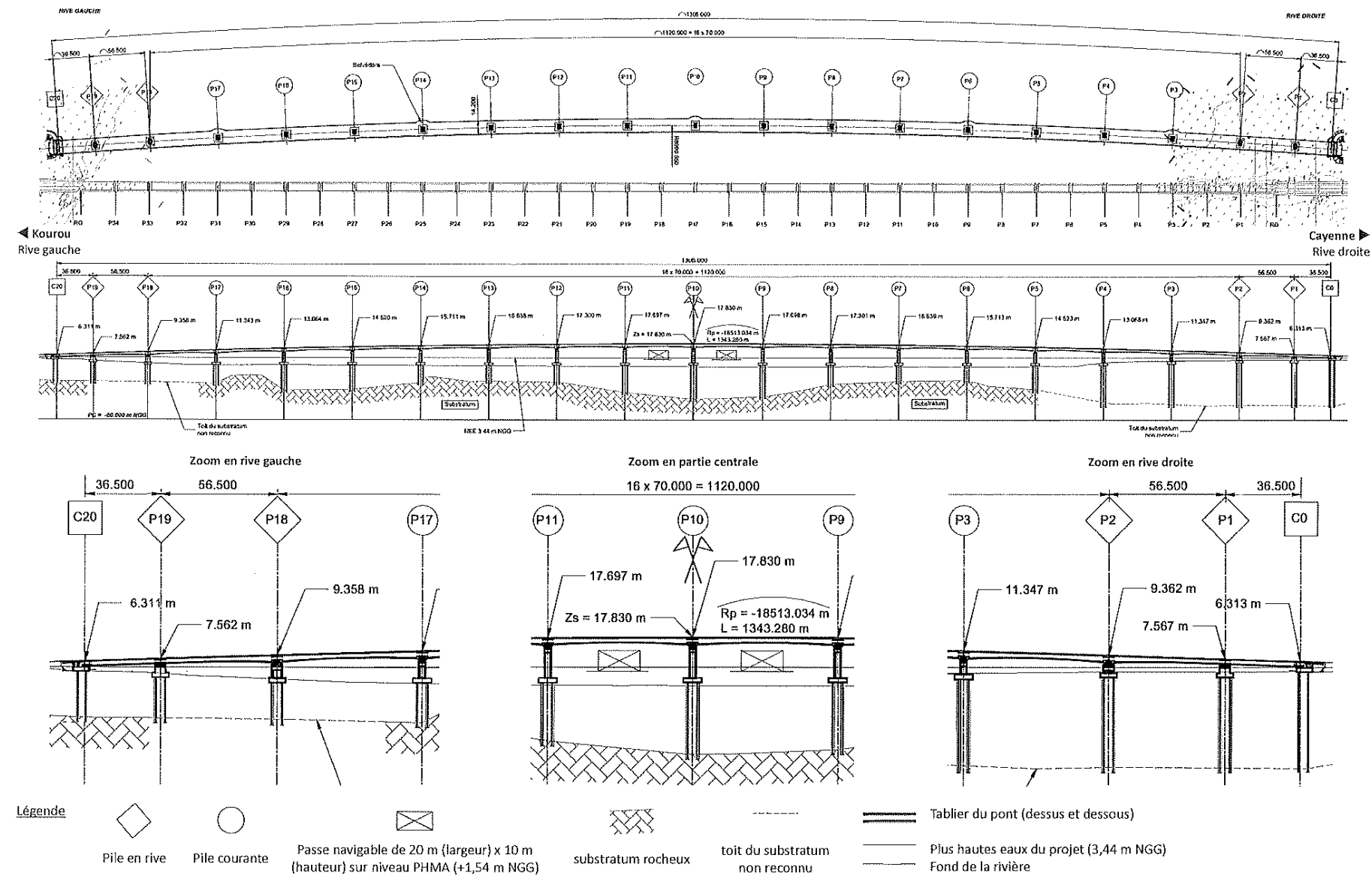


Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)

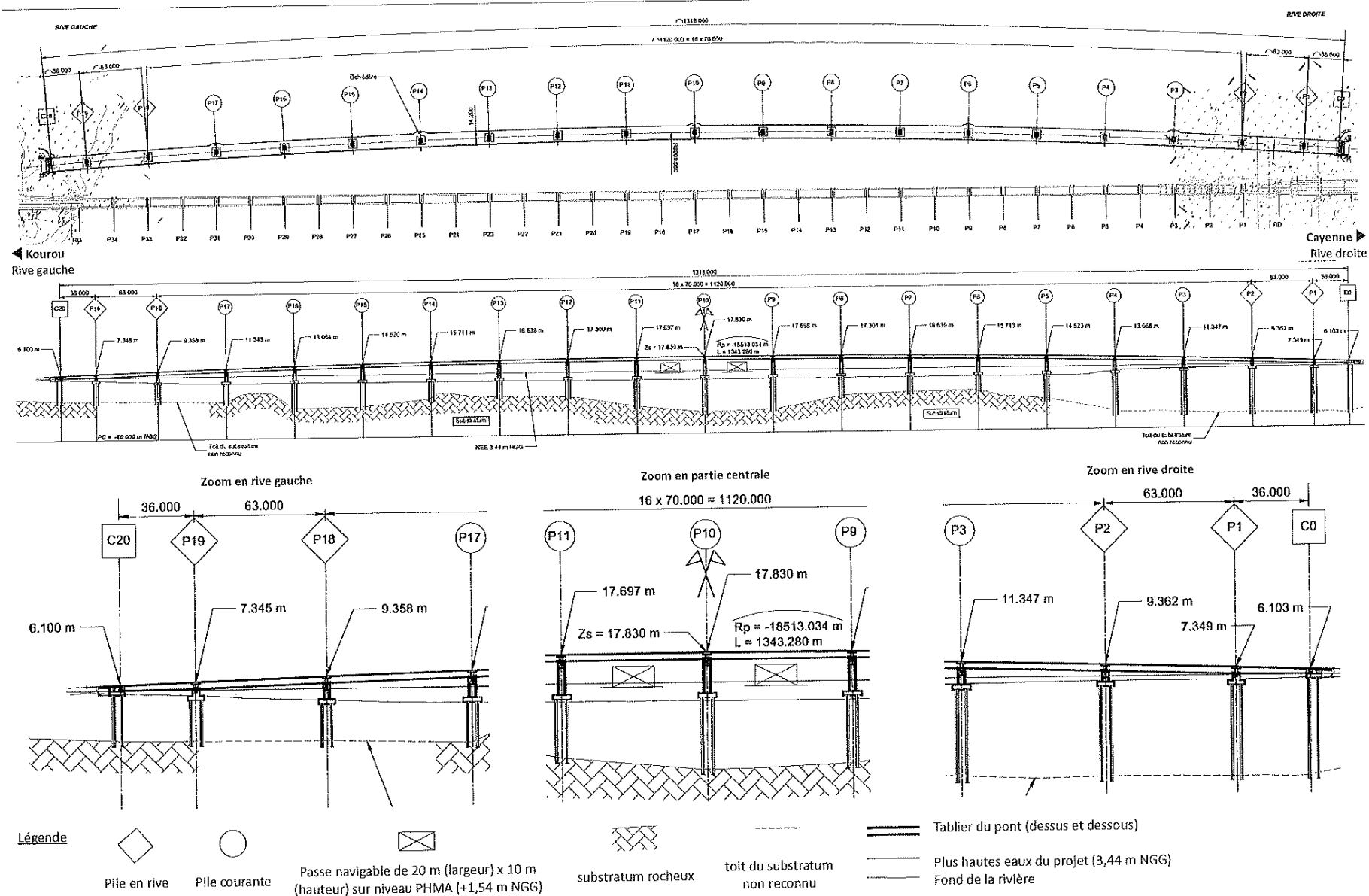


Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)

Le nouveau pont du Larivot est un ouvrage exceptionnel par ses dimensions, notamment sa très grande longueur, et son importance ; c'est un élément absolument vital du réseau routier guyanais. En revanche, à l'inverse de la majorité des longs ouvrages, il sera relativement peu perçu depuis l'extérieur, alors que les vues offertes depuis le pont sont tout à fait essentielles ; elles constituent la seule respiration visuelle sur le parcours.

Aussi, le parti architectural et paysager ne repose pas sur une structure extravertie et onéreuse mais sur des ajustements fins et soignés.

En outre, le contexte climatique d'une part, et maritime d'autre part, ont conduit le maître d'ouvrage à retenir un ouvrage qui soit le plus robuste possible vis-à-vis de son environnement naturel agressif pour les matériaux. Cela conduit à des choix architecturaux épurés.

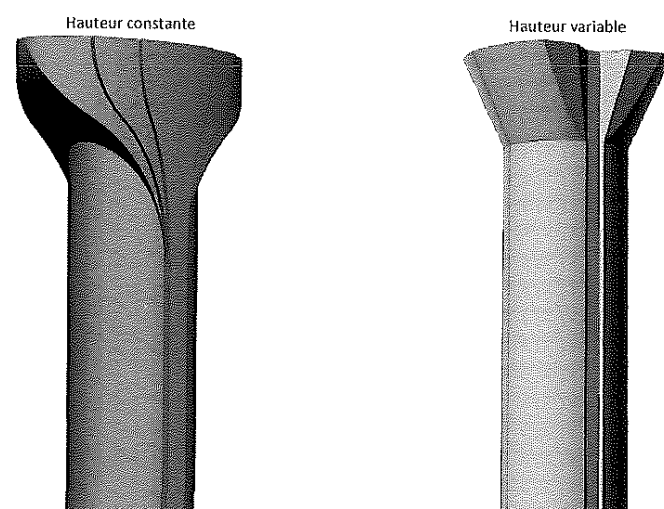


Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes)



Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)

Des belvédères seront aménagés le long de la voie verte, envisagés au droit des piles 4, 7, 11 et 18, côté aval. Ils consistent en des élargissements ponctuels du tablier, de forme circulaire, pour offrir aux piétons et cyclistes une zone de repos et une vue sur l'embouchure de l'estuaire, sans obstruer le flux de circulation.

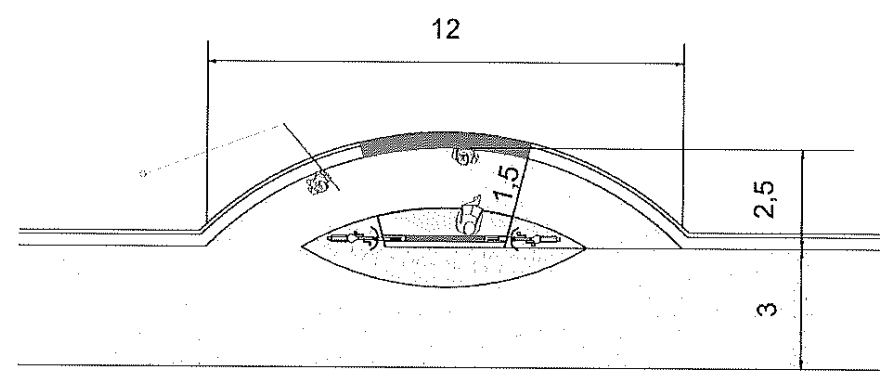


Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)

En matière d'assainissement, les eaux pluviales seront récoltées :

- en rive gauche par 2 bassins de rétention qui se rejettent dans la rivière de Cayenne par des fossés de déversement ;
- en rive droite par un fossé longitudinal qui se rejettera également dans la rivière de Cayenne par le biais d'un autre fossé.

II.3 Caractéristiques de la section du projet inscrite dans la commune

II.3.1 Territoire communal

La commune de Matoury, située en rive gauche de l'estuaire de la rivière de Cayenne s'étend sur une superficie de 137,2 km² et compte 32 440 habitants (donnée Insee 2016).

Elle est inscrite dans le périmètre de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) de Guyane.

La commune subit une forte croissance démographique et une forte pression foncière. Elle est bien pourvue en pôles générateurs économiques et commerciaux.

Le territoire communal est principalement occupé par des espaces naturels et forestiers. L'urbanisation se concentre sur quelques secteurs. On notera la présence de l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué.

De par sa localisation en bordure de l'océan et en bordure de l'estuaire de la rivière de Cayenne, la commune est fortement soumise au risque d'inondation.

La cote des plus hautes eaux connues à l'horizon 2100 a été estimée à +3,44 m NGG 77.

Cette cote correspond à un niveau maximal, de fréquence d'occurrence faible, même à l'horizon 2100.

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Le projet sur le territoire communal consiste en :

- la portion du pont (incluant culée en rive droite et sa voie d'accès, piles, tablier et chaussée et sujétions) inscrite dans le périmètre de la commune de Matoury au droit de la rivière de Cayenne ;
- la voirie de raccordement de l'ouvrage à la RN1, incluant l'adaptation de la RN1 pour permettre l'accueil de ce raccordement ;
- les ouvrages d'assainissement pluvial (fossés) ;
- la signalisation (marquage au sol, panneaux...).

La structure et le profil en travers du pont ainsi que le découpage des voies de circulation sont présentés dans le chapitre précédent. Pour rappel, chaque voie de circulation a une largeur de 3,50 mètres et pourra être utilisée en configuration unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La voie verte a une largeur de 3 mètres.

La voie verte créée dans le cadre du nouveau pont démarre depuis la RN1 et traverse le pont pour se raccorder de l'autre côté à la RN1 existante. Cette infrastructure anticipe la future création d'une voie verte le long de la RN1 sur ce secteur.

Un fossé subhorizontal destiné à recueillir les eaux pluviales issues de l'infrastructure est réalisé entre la RN1 actuelle et le projet. L'entretien de ce fossé se fera depuis la voie verte au nord de celui-ci. Elle pourra aussi servir d'accès à la culée en rive gauche. Sinon, un autre accès est prévu depuis la RN1 à l'autre extrémité du fossé subhorizontal.

Les principes d'assainissement prévus dans le cadre du projet sont les suivants :

- séparation des eaux de ruissellement de l'impluvium routier et des eaux de ruissellement des bassins versants naturels interceptés par le projet ;
- mise en place d'un réseau de collecte étanche pour collecter les eaux de ruissellement de la plateforme routière ;
- rejet des eaux de ruissellement de la plateforme dans le milieu naturel après traitement et écrêtement dans des ouvrages multifonctions.

Les ouvrages de collecte des eaux pluviales seront de types :

- caniveau à grille ou cunette béton récupérant les eaux de ruissellement de la plateforme ;
- au niveau du nouveau pont du Larivot : collecteur acier récupérant les eaux de ruissellement de la plateforme.

Des fossés enrochés assureront le rejet des eaux en sortie des ouvrages de rétention (fossé subhorizontal) vers l'estuaire de la rivière de Cayenne.

Les ouvrages de collecte et le fossé subhorizontal de rétention / écrêtement sont dimensionnés pour évacuer les débits de pointe de période de retour 10 ans.

Le fossé subhorizontal d'assainissement pluvial permet en outre un abattement de la pollution routière par décantation dans l'ouvrage et donc avant rejet.

De façon à pouvoir isoler une éventuelle pollution accidentelle, un volume mort sera localisé dans l'ouvrage. Sur le linéaire de chaussée longeant le volume mort, la collecte des eaux de ruissellement de la plateforme se fera via un caniveau à fente et non par ruissellement diffus de façon à pouvoir isoler le volume mort du reste de l'ouvrage.

Le fossé subhorizontal sera muni d'un dispositif d'obturation et de by-pass permettant de piéger la pollution accidentelle.

Le débit de fuite vers le milieu naturel (période de retour de 10 ans) sera de 100 l/s/ha.

Le fossé de rétention aura ainsi les dimensions suivantes :

Ouvrages	L (m)	l (m)	h _M (m)	V _M (m ³)	H _U (m)	V _U (m ³)	V ₁₀ (m ³)	Qf (l/s)	Ø (mm)
FS1	200	5,6	0,60	600	0,70	900	900	60	190

L = longueur de l'ouvrage (m)

l = largeur de l'ouvrage (m)

h_M = hauteur morte (m)

V_M = volume mort (m³)

h_U = hauteur utile (m)

V_U = volume utile (m³)

V₁₀ = volume nécessaire pour écrêter une pluie décennale

Qf = débit de fuite (l/s)

Ø = diamètre de l'orifice de fuite (mm)

Ainsi, l'ouvrage de rétention FS1 permettra d'écrêter l'évènement pluvieux de période de retour T = 10 ans (volume de stockage disponible avant surverse V_U > V₁₀) et permettra le confinement d'une pollution accidentelle concomitante à une pluie de période de retour T = 2 ans de durée 2 heures (orifice fermé) (volume de stockage disponible avant surverse V_U ≥ S_a × h₂ (t = 2h) + V_M).

Les ouvrages de rétention seront munis des éléments suivants :

- dispositif d'obturation et de by-pass pour piéger la pollution accidentelle ;
- lame de déshuilage ou cloison siphonée pour retenir les hydrocarbures libres ou particules moins denses que l'eau ;
- pertuis de sortie permettant la régulation du débit de fuite ;
- système de surverse pour les évènements pluvieux supérieurs à une période de retour T = 10 ans ;
- chemin périphérique et rampe d'accès au fond du bassin permettant l'entretien des talus.

Dans la mesure du possible l'ouvrage de rétention possèdera un rapport longueur sur largeur ≥ 6.

Les fil d'eau de l'orifice de fuite de l'ouvrage de rétention ont été calés à la cote de 2,4 m NGG correspondant à la cote PHE 10 ans de la rivière de Cayenne.

La figure suivante présente le projet au droit de la commune de Matoury.

**Nouveau pont du Larivot
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX**



Légende :

●-●-● Trait de côte	— Projet	■ Bassin	■ Terre-plein	⊙ F7 Tablier hauteur constante
□ Emprise projet	— Déblais	▨ Bassin FS1 fossé subhorizontal	■ Voie verte	⊙ F10 Tablier hauteur variable
□ Emprise travaux	— Remblais	— Piste d'accès	■ BDD-bas-coté	
— Cadastre	— Fossé / cunette	■ Route et Tablier		
□ Limites communales				

Date : 15/07/2020
0 25 50 100 m
Fond de plan : IGN®Scan25
egis

III ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU EN VIGUEUR EN JUILLET 2020

Le projet de nouveau pont du Larivot fait l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les dispositions du plan local d'urbanisme approuvé de Matoury, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le PLU de Matoury actuellement opposable est le document approuvé le 5 février 2013. Depuis son approbation initiale, le 7 septembre 2005, il a subi les modifications et révisions successives suivantes :

- modification 1 : 27/06/2007 ;
- révisions simplifiées 1 & 2 : 08/10/2008 ;
- modification 2, 3, 4 et 5 et révisions simplifiées 3, 4, 5 : 07/10/2009 ;
- modification 6, 7 : 30/01/2012 ;
- modification 8, 9 : 07/11/2012 ;
- modification 10 : 28/03/2012 ;
- approbation en préfecture : 05/02/2013.

Il a par la suite fait l'objet de deux modifications simplifiées, sans reprise des documents le constituant :

- le 1^{er} avril 2015 : modification de l'intitulé de l'emprise réservée n° 41 ;
- le 10 novembre 2015 : modification du zonage de la parcelle AL1231 en la classant intégralement en AUbc.

III.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, orientation d'aménagement, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage : création d'un emplacement réservé pour le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera le maître d'ouvrage ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout du nouvel emplacement réservé.

L'emprise de l'emplacement réservé sur la commune de Matoury correspond à l'emprise définitive du projet incluant les aménagements connexes (ouvrages de raccordement à la RN1, ouvrages d'assainissement pluvial, pistes d'accès aux culées...), ainsi que les emprises supplémentaires temporaires, nécessaires à la réalisation des travaux.

Après mise en service de l'ouvrage, les terrains non utilisés feront l'objet d'une restitution et d'une suppression de l'emplacement réservé.

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce, non opposable du plan local d'urbanisme, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le projet d'aménagement et de développement durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation définit l'état initial environnemental du territoire de la commune et explicite comment les enjeux identifiés ont déterminé la définition des dispositions et la traduction spatiale du PLU. Il présente également les modifications du PLU.

Le projet n'a pas d'incidence sur le rapport de présentation.

III.3 Compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durable

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Le PADD de Matoury en vigueur a été approuvé le 5 février 2013.

Les orientations générales du PADD sont les suivantes :

- 1) Mettre en valeur le positionnement stratégique de Matoury au sein du territoire guyanais et au cœur de la CACL ;
- 2) Conforter les espaces naturels comme éléments structurants du territoire communal ;
- 3) Doter Matoury d'une urbanité accrue et d'une plus grande diversité, tant sociale que fonctionnelle ;
- 4) Renforcer les pôles d'activités économiques existants et augmenter les retombées sur l'économie locale ;
- 5) Accroître l'attractivité touristique de Matoury ;
- 6) Améliorer l'accessibilité en structurant le réseau routier et en favorisant les déplacements doux.

L'orientation 2 définit des espaces naturels à préserver strictement, délimités par des fronts verts.

Le projet se situe en dehors de ces espaces délimités.

Il prévoit également la mise en place d'un couloir vert que la réalisation du projet n'empêche pas.

Le PADD prévoit également de favoriser les modes de déplacement doux et de renforcer le réseau (routier) actuel. Ainsi, le projet constitue un renforcement du pont du Larivot actuel et intègre une piste cyclable.

Le projet est compatible avec le PADD du PLU de Matoury.

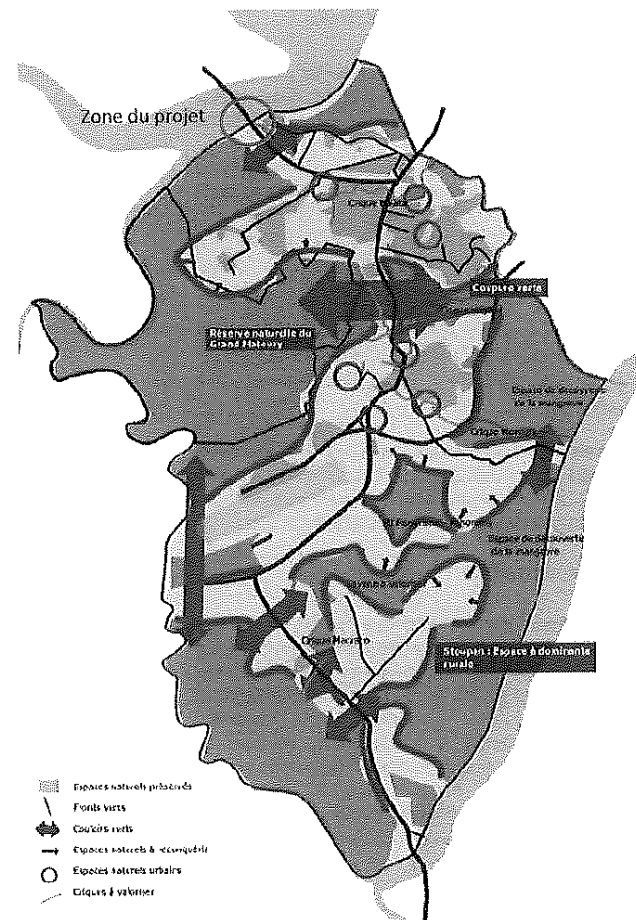


Figure 9 : extrait du PADD du PLU de Matoury

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi n° 2003-590 urbanisme et habitat du 2 juillet 2003. Alors facultative, appelée « orientations d'aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, avec la loi dite « Grenelle II » cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP), devient obligatoire.

Aujourd'hui les OAP sont réglementées par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du nouveau code de l'urbanisme.

Le document d'orientations d'aménagement du PLU de Matoury en vigueur a été approuvé le 5 février 2013.

Deux orientations d'aménagements sont définies :

- le secteur Cogneau Lamirande ;
- le secteur du Parkway.

Ces deux secteurs ne recoupent par la zone du projet.

Le projet est compatible avec le document d'orientations d'aménagement du PLU de Matoury.

III.5 Pièces réglementaires

Selon l'article L. 151-8 du code de l'urbanisme : « *Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3.* »

Article L. 152-1 : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières ;
- dispositions générales.

En effet en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'ensemble des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement du pont et de ses raccordements à la RN1 existante, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Le nouvel emplacement réservé recoupera les zonages suivants, définis par le règlement d'urbanisme du PLU de Matoury :

- zone N : zone ayant pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques. La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.
La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.
- zone Uport : zone correspondant au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Le nouvel emplacement réservé va également se superposer sur l'extrémité d'un emplacement réservé déjà défini (ER 1) de 70 m de largeur.

III.5.1 Zone N

Le caractère de la zone N défini par le règlement du PLU est le suivant :

« La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte. »

L'article 1 interdit toutes constructions non visées à l'article 2 et en particulier :

- « toute nouvelle construction
- tout déboisement et défrichement
- tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public »
- [...]

L'article 2, définissant les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières autorise ainsi :

« La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

- 1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement. »

III.5.2 Zone Uport

Le caractère général de la zone Uport est le suivant :

« La zone Uport correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Il s'agit d'une zone équipée :

- d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
- de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
- de lieux de stockage de carburant

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire. »

L'article 1 interdit les occupations et utilisations des sols suivantes :

- « l'ouverture et l'exploitation de carrières,
- les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,

- les terrains de camping et de caravanning,
- les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone »

L'article 2, définissant les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières autorise ainsi :

« [...]

II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.

1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone

[...] »

Concernant les voiries, le paragraphe 2 de l'article 3 précise que :

« Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, etc.

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir : elles auront une emprise de 12 m au moins. Cette largeur pourra être réduite à 6m lorsque la voie ne dessert qu'une seule parcelle.

La longueur de voies en impasse peut être limitée pour des raisons de sécurité.

Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrières. »

Le PLU n'est donc pas compatible avec le projet. Les modalités de mise en compatibilité sont présentées au chapitre « Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Matoury ». En plus de la mise en compatibilité du règlement des zones, il conviendra également de mettre en concordance la définition des zones présentées dans le chapitre 3 des dispositions générales (titre I) du PLU.

III.6 Annexes

III.6.1 Annexe 1 : schéma directeur d'assainissement

Le projet n'implique aucune modification du schéma directeur d'assainissement (SDA). Il est de plus à noter que les ouvrages d'assainissement pluvial prévus dans le cadre du projet sont dimensionnés pour une pluie de retour 10 ans, ce qui est conforme au SDA.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 1 du PLU de Matoury.

III.6.2 Annexe 2 : plans de prévention des risques

Cette annexe reprend les plans de prévention des risques d'inondation, littoraux et de mouvements de terrain.

Le projet se conforme à ces plans de préventions en adéquation avec la réglementation.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 2 du PLU de Matoury.

III.6.3 Annexe 3 : plan d'exposition au bruit – plan de dégagement

Cette annexe définit les zonages et règlements relatifs au plan d'exposition au bruit (PEB) et au plan de dégagement de l'aéroport de Cayenne-Félix Éboué (ex Cayenne-Rochambeau).

Le périmètre du projet n'est pas intercepté par les périmètres bruit et de dégagement aéronautiques (cf. plan des servitudes du PLU de Matoury).

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 3 du PLU de Matoury.

III.6.4 Annexe 4 : emprises réservées, droit de préemption urbain, servitudes diverses et autres contraintes

L'emprise réservée n° 1 concerne le recalibrage et la mise à 2 x 2 voies à terme de la RN1. Cette emprise réservée est définie au profit de l'État.

Comme précisé dans le paragraphe III.5, l'emprise réservée qu'il est prévu de définir pour le projet du nouveau pont du Larivot et aménagements connexes se superpose à l'extrémité ouest de l'ER 1. Toutefois les deux projets ne sont pas incompatibles, le nouveau pont venant se raccorder à la RN1 existante. De plus le nouveau pont tel que conçu est compatible avec un futur doublement de la RN1. La modification de l'ER 1 nécessitée par le projet n'a de répercussion que sur le plan de zonage et non sur la définition de l'ER 1 dans la liste.

La liste ne prend par contre pas en compte l'emprise réservée définie pour le projet.

Le projet n'a pas d'incidence sur le document définissant les secteurs de droit de préemption urbain.

Concernant les servitudes, une servitude I4 liée à une ligne électrique est comprise dans l'emprise du projet inscrite sur le territoire de la commune de Matoury.

Bien que non matérialisée sur le plan des servitudes, cette annexe prévoit une servitude SDOM1 de libre passage en bordure des cours d'eau.

Le projet prend en compte ces servitudes.

CODE DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Chapitre III : Servitudes

Article 26

(Décret n° 80-567 du 18 juillet 1980 Journal Officiel du 23 juillet 1980)

(Décret n° 85-956 du 11 septembre 1985 art. 25 Journal Officiel du 12 septembre 1985 en vigueur le 1er octobre 1985)

(Décret n° 89-989 du 29 décembre 1989 art. 1 Journal Officiel du 31 décembre 1989 en vigueur le 1er janvier 1990)

(Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 art. 28 Journal Officiel du 4 janvier 1992)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Il est Interdit :

1. De jeter dans le lit des rivières et canaux domaniaux ou sur leurs bords des matières insalubres ou des objets quelconques, ni rien qui puisse embarrasser le lit des cours d'eau ou canaux ou y provoquer des atterrissements ;
 2. D'y planter des pieux ;
 3. D'y mettre rouir des chanvres ;
 4. De modifier le cours desdites rivières ou canaux par tranchées ou par quelque moyen que ce soit ;
 5. D'y extraire des matériaux ;
 6. D'extraire à moins de 11,70 m de la limite desdites rivières ou des bords desdits canaux, des terres, sables et autres matériaux.
- Le contrevenant sera passible d'une amende 150 à 12000 euros et devra, en outre, remettre les lieux en état ou, à défaut, payer les frais de la remise en état d'office par l'administration.

Concernant la servitude liée au domaine public fluvial et à la navigation interne exposée ci-dessus, la limite transversale de la mer étant à l'heure actuelle établie au niveau du pont du Larivot existant, le projet de nouveau pont se situe en domaine maritime et non fluvial. La servitude ne s'applique donc pas au projet.

Pour finir, cette annexe présente la réglementation en matière d'archéologie préventive.

L'annexe 4 devra être mise en compatibilité pour intégrer dans la liste des emprises réservées la nouvelle emprise réservée définie pour le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes. De plus, le projet va entraîner le déplacement probable de deux piliers de la ligne haute tension, entraînant ainsi une modification légère du tracé de celle-ci. Le plan de servitude sera à mettre à jour dans les conditions prévues à l'article R. 153-18 du code de l'urbanisme, au regard du tracé définitif qui aura été défini en concertation avec le concessionnaire.

III.6.5 Annexes 5, 6 et 7

Ces annexes concernent respectivement la ZAD de Cogneau Lamirande, la ZAC de Copaya et la ZAC de Concorde, qui ne sont pas interceptées par le projet.

Le projet n'a pas d'incidence sur les annexes 5, 6 et 7.

IV DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY EN VIGUEUR EN JUILLET 2020

IV.1 Plan de zonage

La mise en compatibilité du plan de zonage réglementaire du PLU de Matoury consiste à définir un emplacement réservé couvrant les emprises (temporaires et définitives) du projet de nouveau pont du Larivot.

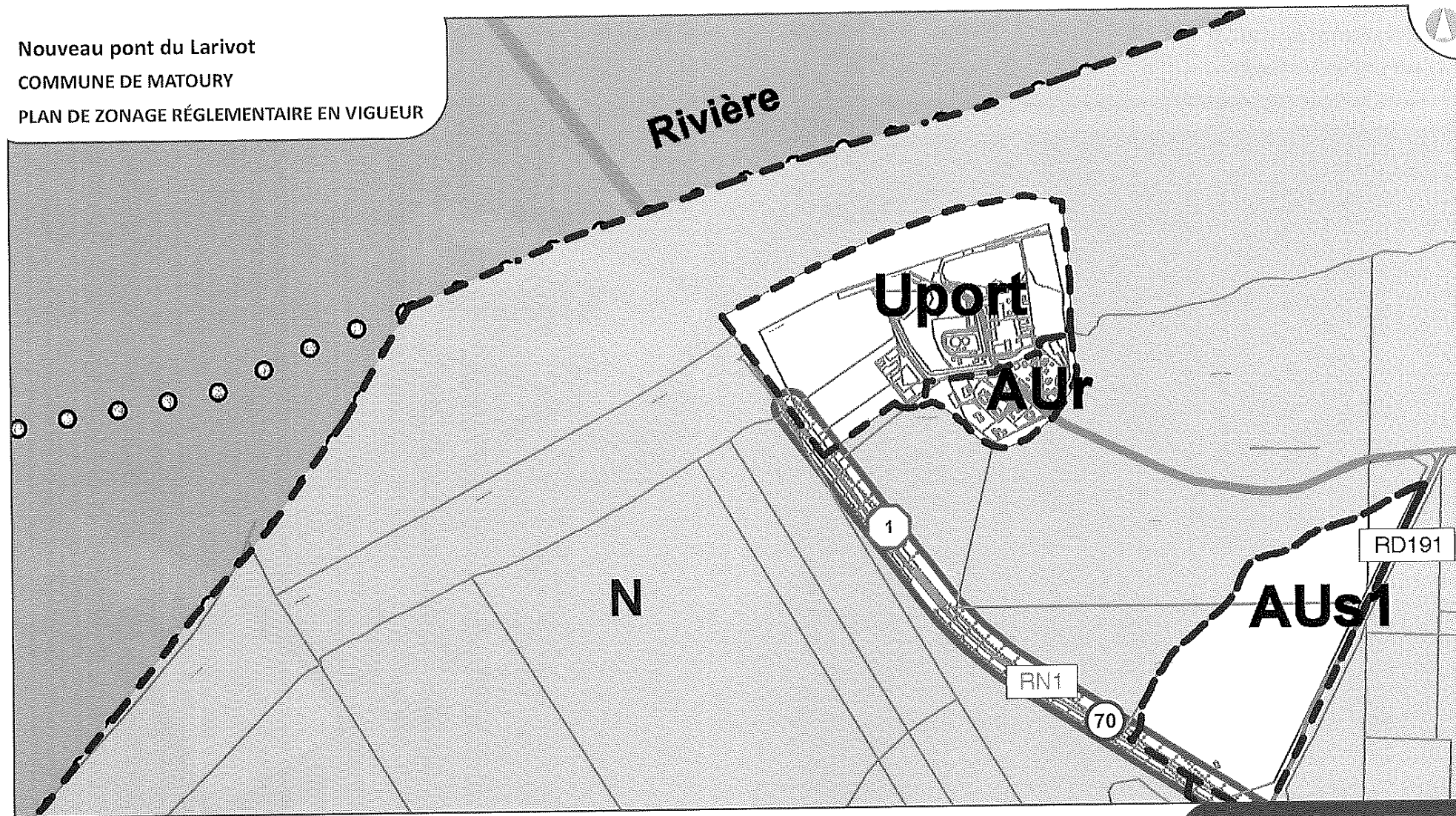
Après mise en service de l'ouvrage, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot avant la mise en compatibilité du PLU (Figure 10) ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot après la mise en compatibilité du PLU. Cette planche fait apparaître l'emprise réservée pour le projet ainsi que l'adaptation de l'emprise réservée n°1 relative au projet de réaménagement de la RN1 (Figure 11).

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont indiquées en rouge.

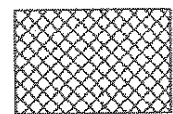
Nouveau pont du Larivot
 COMMUNE DE MATOURY
 PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies
 et équipements divers



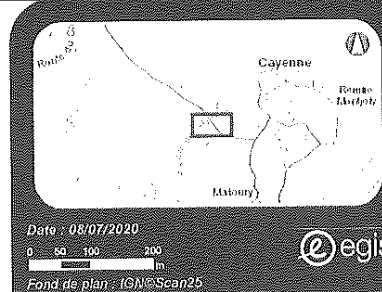
Limite de commune



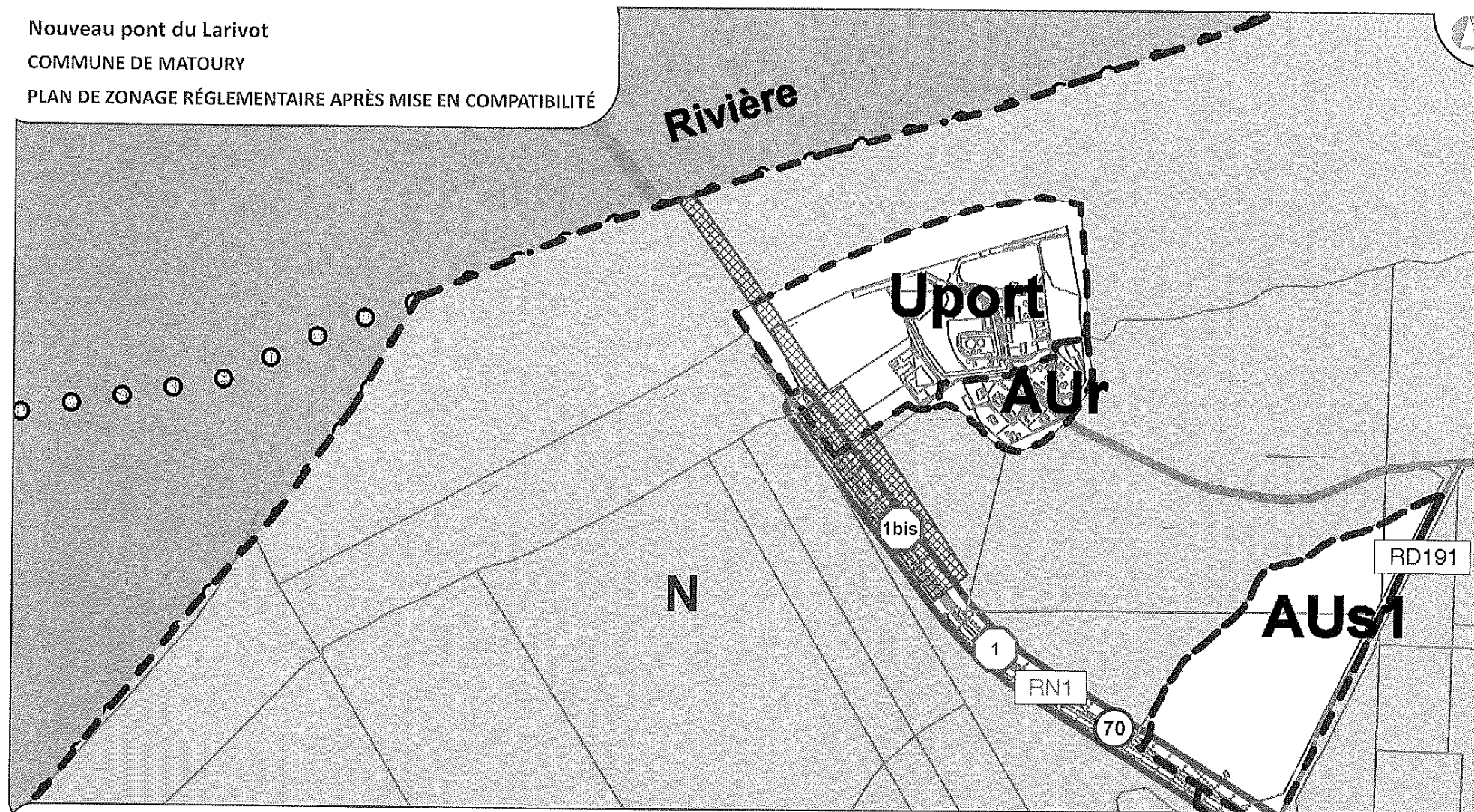
Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération



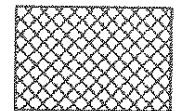
Nouveau pont du Larivot
 COMMUNE DE MATOURY
 PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies et équipements divers



Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération

IV.2 Extraits du règlement

Les règlements des zonages N et Uport seront concernés par la mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés dans les planches ci-après. Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité sont rédigées en rouge.

IV.2.1 Zone N

☒ ZONE N – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

CARACTERE DES ZONES

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte.
La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article N 2.

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- Toute construction nouvelle.
- Tout déboisement et défrichage
- Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux
- Les dépôts et décharges
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes.

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

- 1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.

Zone N

B1

Commune de Matoury - Règlement - Janvier 2011

☒ ZONE N – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

CARACTERE DES ZONES

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte. Elle accueillera toutefois en partie le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes en parallèle du pont actuel, moyennant mesures de réduction et de compensation des impacts.
La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article N 2.

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- Toute construction nouvelle, exception faite du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées)
- Tout déboisement et défrichage, autres que ceux nécessaires à la réalisation du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées)
- Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux
- Les dépôts et décharges
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes.

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

- 1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.
- 2- le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial, de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées, sous réserve de leur bonne insertion et de la mise en place de mesures d'évitement, réduction ou compensation de l'impact sur l'environnement.

Zone N

B1

Commune de Matoury - Règlement - Janvier 21

IV.2.2 Zone Uport

☐ ZONE Uport – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE U_{PORT}

CARACTERE DES ZONES

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Sloupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.
 Il s'agit d'une zone équipée :
 - d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
 - de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
 - de lieux de stockage de carburant
 Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Sont interdits :
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
 - Les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,
 - Les terrains de camping et de caravaning,
 - Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- I- Rappels
1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation ;
 2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.
1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
 2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
 3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
 4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires
- III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.
1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet amis dans cette zone
 2. Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ne sont admises que sous les conditions suivantes :
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone ;
 - qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux activités et établissements auxquels elles sont liées,

Zone U_{PORT}

☐ ZONE Uport – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE U_{PORT}

CARACTERE DES ZONES

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Sloupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi qu'une partie du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes.
 Il s'agit d'une zone équipée :
 - d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
 - de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
 - de lieux de stockage de carburant
 Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- Sont interdits :
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
 - Les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,
 - Les terrains de camping et de caravaning,
 - Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone, notamment ceux liés au nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

- I- Rappels
1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation ;
 2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.
1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
 2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
 3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
 4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires
 5. Le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial ou les ouvrages de raccordements à la RN1
- III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.
1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet amis dans cette zone
 2. Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ne sont admises que sous les conditions suivantes :
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone ;
 - qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux activités et établissements auxquels elles sont liées,

Zone U_{PORT}

IV.2.3 Mise en cohérence des dispositions générales

DISPOSITIONS GÉNÉRALES – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES URBAINES D'APPELLATION « U »

Les secteurs concernés par le zonage U₂ :

- Sud de la Levée,
- Lotissement YARD,
- Stoupan.

Les secteurs concernés par le zonage U₃ :

- Chemin Gibelin.

La zone U₁ correspond aux zones d'activités. En fonction de leurs caractéristiques, trois zones US ont été définies à savoir :

- la zone US 1 : zone d'activités industrielles et artisanales
- la zone US 2 : zone d'activités artisanales, commerciales et de services,
- la zone US 3 : zone de commerces, de bureaux et de services

La zone U₁ est exclusivement constituée par le secteur dit « Le Plateau » de la future ZAC La Chaumière – Le Plateau est constitué par le morcellement de la future ZAC La Chaumière et est strictement délimité par une voirie primaire existante réalisée en 2002 et achevée en 2004.

Le Plateau sera exclusivement destiné à recevoir des occupations et utilisation du sol à usage d'activités tertiaires et d'équipements (bureaux, services, activités tertiaires, activités libérales, équipements).

La zone U₂ correspond au secteur aéroportuaire de Rochambeau.

Cette zone est destinée à recevoir des activités liées à l'aéroport ainsi que des établissements industriels et techniques, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi que les activités militaires de la base aérienne 367. Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone aéroportuaire et militaire.

La zone U₃ correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire.

LES ZONES À URBANISER D'APPELLATION « AU ».

Les zones à urbaniser se définissent comme étant celles dans lesquelles la capacité de la desserte et les équipements publics existants ou en cours de réalisation, ne permettent pas la construction immédiate de logements.

Ces zones, auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement, sont délimitées au plan conformément à la légende ci-après :

La zone AU₁ est constituée à partir d'une zone naturelle située dans la continuité de la trame urbaine. Elle se situe à proximité du centre ville de Matoury sur sa partie ouest (les Ecartés de la Désirée) à Concorde et aux Loussais.

Elle vise à mettre en œuvre les principes de mixité et de diversité dans l'objectif d'un renforcement du pôle de vie du Centre ville et du quartier de Concorde.

Sont autorisées les constructions groupées et les constructions individuelles sous réserve :

- Du respect des orientations définies,
- De la réalisation par la commune ou un aménageur des voiries et réseaux publics nécessaires,
- Du respect du règlement de la zone Ub du présent règlement.

La vocation dominante de cette zone, l'habitat, est affirmée sur la base du dispositif réglementaire de la zone U₂ : densité élevée, une implantation continue ou discontinue, etc.

Les secteurs concernés par ce zonage :

- Entrée de la Chaumière,
- Chemin de la Levée,
- Extension de Concorde,
- Ouest Bourg.

La zone AU₂ comporte un secteur AU_{2c} qui couvre la zone de développement urbain de Concorde Nord et une partie du secteur Ouest-Bourg. Les dispositions générales du règlement de la zone Ub/AU_{2c} s'appliqueront dans le secteur AU_{2c} avec des dérogations et variations indiquées dans le présent règlement.



DISPOSITIONS GÉNÉRALES – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES URBAINES D'APPELLATION « U »

Les secteurs concernés par le zonage U₂ :

- Sud de la Levée,
- Lotissement YARD,
- Stoupan.

Les secteurs concernés par le zonage U₃ :

- Chemin Gibelin.

La zone U₁ correspond aux zones d'activités. En fonction de leurs caractéristiques, trois zones US ont été définies à savoir :

- la zone US 1 : zone d'activités industrielles et artisanales
- la zone US 2 : zone d'activités artisanales, commerciales et de services,
- la zone US 3 : zone de commerces, de bureaux et de services

La zone U₁ est exclusivement constituée par le secteur dit « Le Plateau » de la future ZAC La Chaumière – Le Plateau est constitué par le morcellement de la future ZAC La Chaumière et est strictement délimité par une voirie primaire existante réalisée en 2002 et achevée en 2004.

Le Plateau sera exclusivement destiné à recevoir des occupations et utilisation du sol à usage d'activités tertiaires et d'équipements (bureaux, services, activités tertiaires, activités libérales, équipements).

La zone U₂ correspond au secteur aéroportuaire de Rochambeau.

Cette zone est destinée à recevoir des activités liées à l'aéroport ainsi que des établissements industriels et techniques, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi que les activités militaires de la base aérienne 367. Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone aéroportuaire et militaire.

La zone U₃ correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi qu'une partie du nouveau pont de Larivot et de ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial et les ouvrages de raccordement à la RN1.

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire.

LES ZONES À URBANISER D'APPELLATION « AU ».

Les zones à urbaniser se définissent comme étant celles dans lesquelles la capacité de la desserte et les équipements publics existants ou en cours de réalisation, ne permettent pas la construction immédiate de logements.

Ces zones, auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement, sont délimitées au plan conformément à la légende ci-après :

La zone AU₁ est constituée à partir d'une zone naturelle située dans la continuité de la trame urbaine. Elle se situe à proximité du centre ville de Matoury sur sa partie ouest (les Ecartés de la Désirée) à Concorde et aux Loussais.

Elle vise à mettre en œuvre les principes de mixité et de diversité dans l'objectif d'un renforcement du pôle de vie du Centre ville et du quartier de Concorde.

Sont autorisées les constructions groupées et les constructions individuelles sous réserve :

- Du respect des orientations définies,
- De la réalisation par la commune ou un aménageur des voiries et réseaux publics nécessaires,
- Du respect du règlement de la zone Ub du présent règlement.

La vocation dominante de cette zone, l'habitat, est affirmée sur la base du dispositif réglementaire de la zone U₂ : densité élevée, une implantation continue ou discontinue, etc.

Les secteurs concernés par ce zonage :

- Entrée de la Chaumière,
- Chemin de la Levée,
- Extension de Concorde,
- Ouest Bourg.

La zone AU₂ comporte un secteur AU_{2c} qui couvre la zone de développement urbain de Concorde Nord et une partie du secteur Ouest-Bourg. Les dispositions générales du règlement de la zone Ub/AU_{2c} s'appliqueront dans le secteur AU_{2c} avec des dérogations et variations indiquées dans le présent règlement.



DISPOSITIONS GÉNÉRALES – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES NATURELS D'APPELLATION « N »

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
 La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte.
 La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.

La zone N1, dite naturelle de loisirs.
 Elle permet d'accueillir toutes activités liées aux loisirs, au tourisme au sport et à la culture tout en maintenant le caractère paysager du site.
 L'aménagement de ces sites ne doit pas compromettre la qualité de ces sites, et le rapport à la nature doit être préservé. Ainsi, il se fera dans le cadre d'un projet d'ensemble approuvé par la commune.
 Elle se décompose en sous zones :
 La zone NL1 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs à grande échelle
 La zone NL2 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs ponctuels
 La zone NL1 comprend les secteurs de :
 • Débarcadère de Stoupan,
 • Bordure tour de l'île,
 • Bordure Nord de la Coupure verte,
 • Entrée de Cogneau Lamirande.

La zone NL2 comprend les secteurs de :
 • Bordure Sud de la Coupure verte,
 • Entrée de Cogneau Lamirande,
 • Entrée plate forme de compostage,
 • Fort Trio,
 • Débarcadère de la Levée,
 • Calfourchon.

LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Les emplacements réservés destinés à l'implantation de voies d'ouvrages publics, d'installations d'intérêt général et d'espaces verts, bien que situés dans des zones urbaines ou des zones naturelles, ne peuvent être construits ou recevoir une autre destination que celle prévue au P.L.U.
 Le document graphique fait apparaître les emplacements réservés tandis que leur destination, leur superficie et leur bénéficiaire sont consignés dans la liste annexée au présent règlement, conformément à l'article R 123-24 du Code de l'Urbanisme.
 Les emplacements réservés visés à l'article R 123-18 (II, 3°) sont déduits de la superficie prise en compte pour le calcul des possibilités de construction. Toutefois, le propriétaire d'un terrain dont une partie est comprise dans un de ces emplacements et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la Collectivité bénéficiaire de la réserve, peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du coefficient d'occupation du sol affectant la superficie du terrain qu'il cède gratuitement à la collectivité. Cette autorisation est instruite et, le cas échéant, accordée comme en matière de dérogations.

LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Les espaces boisés classés constituent une catégorie particulière d'espaces boisés urbains ou périurbains protégés par le PLU, qui présentent un intérêt tel que la législation générale résultant du code forestier a paru insuffisante pour assurer leur préservation, sans compter que leur finalité est aussi de prévoir les boisements futurs.
 Les règles de protection des EBC sont contenues dans les articles L. et R. 130-1 et s. du code de l'urbanisme, ainsi que l'article L.146-6 du code de l'urbanisme intéressant plus particulièrement les espaces boisés du littoral. Ce régime est aujourd'hui utilisé comme la règle d'inconstructibilité la plus draconienne.
 Le champ d'application de la réglementation est large. L'article L.130-1 du code de l'urbanisme vise les bois, forêts ou parc, enclos ou non, attenants ou non à des constructions, soumis ou non au régime forestier. Il peut donc s'agir d'espaces boisés urbains ou périurbains. Cette législation concerne aussi bien les espaces boisés à conserver ou à protéger, qu'à créer.
 Utilisations du sol autorisées. Toutes les utilisations du sol qui risqueraient de porter atteinte au boisement sont interdites. Il en est ainsi des permis de construire, autorisation de lotir, installations classées, camping, clôtures, défrichements, etc. Par contre des autorisations de coupe ou d'abattage d'arbre peuvent être autorisées.

..... Communauté de Matoury - Règlement - Janvier 2021

DISPOSITIONS GÉNÉRALES – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES NATURELS D'APPELLATION « N »

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
 La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte. Elle accueilli les activités en partie le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes en parallèle du pont actuel, moyennant mesures de réduction et de compensation des impacts.
 La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.

La zone N1, dite naturelle de loisirs.
 Elle permet d'accueillir toutes activités liées aux loisirs, au tourisme au sport et à la culture tout en maintenant le caractère paysager du site.
 L'aménagement de ces sites ne doit pas compromettre la qualité de ces sites, et le rapport à la nature doit être préservé. Ainsi, il se fera dans le cadre d'un projet d'ensemble approuvé par la commune.
 Elle se décompose en sous zones :
 La zone NL1 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs à grande échelle
 La zone NL2 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs ponctuels
 La zone NL1 comprend les secteurs de :
 • Débarcadère de Stoupan,
 • Bordure tour de l'île,
 • Bordure Nord de la Coupure verte,
 • Entrée de Cogneau Lamirande.

La zone NL2 comprend les secteurs de :
 • Bordure Sud de la Coupure verte,
 • Entrée de Cogneau Lamirande,
 • Entrée plate forme de compostage,
 • Fort Trio,
 • Débarcadère de la Levée,
 • Calfourchon.

LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Les emplacements réservés destinés à l'implantation de voies d'ouvrages publics, d'installations d'intérêt général et d'espaces verts, bien que situés dans des zones urbaines ou des zones naturelles, ne peuvent être construits ou recevoir une autre destination que celle prévue au P.L.U.
 Le document graphique fait apparaître les emplacements réservés tandis que leur destination, leur superficie et leur bénéficiaire sont consignés dans la liste annexée au présent règlement, conformément à l'article R 123-24 du Code de l'Urbanisme.
 Les emplacements réservés visés à l'article R 123-18 (II, 3°) sont déduits de la superficie prise en compte pour le calcul des possibilités de construction. Toutefois, le propriétaire d'un terrain dont une partie est comprise dans un de ces emplacements et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la Collectivité bénéficiaire de la réserve, peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du coefficient d'occupation du sol affectant la superficie du terrain qu'il cède gratuitement à la collectivité. Cette autorisation est instruite et, le cas échéant, accordée comme en matière de dérogations.

LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Les espaces boisés classés constituent une catégorie particulière d'espaces boisés urbains ou périurbains protégés par le PLU, qui présentent un intérêt tel que la législation générale résultant du code forestier a paru insuffisante pour assurer leur préservation, sans compter que leur finalité est aussi de prévoir les boisements futurs.
 Les règles de protection des EBC sont contenues dans les articles L. et R. 130-1 et s. du code de l'urbanisme, ainsi que l'article L.146-6 du code de l'urbanisme intéressant plus particulièrement les espaces boisés du littoral. Ce régime est aujourd'hui utilisé comme la règle d'inconstructibilité la plus draconienne.
 Le champ d'application de la réglementation est large. L'article L.130-1 du code de l'urbanisme vise les bois, forêts ou parc, enclos ou non, attenants ou non à des constructions, soumis ou non au régime forestier. Il peut donc s'agir d'espaces boisés urbains ou périurbains. Cette législation concerne aussi bien les espaces boisés à conserver ou à protéger, qu'à créer.
 Utilisations du sol autorisées. Toutes les utilisations du sol qui risqueraient de porter atteinte au boisement sont interdites. Il en est ainsi des permis de construire, autorisation de lotir, installations classées, camping, clôtures, défrichements, etc. Par contre des autorisations de coupe ou d'abattage d'arbre peuvent être autorisées.

..... Communauté de Matoury - Règlement - Janvier 2021

IV.3 Liste des emplacements réservés (annexe 4 du PLU)

ANNEXE 4 - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

EMPRISES RESERVEES

NUMERO DE L'EMPRISE	NOM DE L'EMPRISE	CARACTERISTIQUES DE L'EMPRISE	AFFECTATAIRE
1	RN 1	Recalibrage et mise à 2*2 voies à terme	Etat
2	RN 2	Mise à 2*2 voies	Etat
3	Voie de contournement de l'usine de Lamirande	Nouvelle voie à créer pour permettre l'évitement de l'usine et sa mise en valeur	Etat
4	Voie de contournement du Centre Ville	Nouvelle voie de déviation à créer pour éviter la traversée du centre Ville	Etat
5	Liaison Giratoire PROGT/ futur giratoire de La Chaumière	Nouvelle voie pour la desserte de tout le secteur de Balata. Du carrefour de la Chaumière jusqu'à son entrée sur la parcelle AB 62, l'emprise a une largeur de 40 m, et au-delà, jusqu'au giratoire du PROGT sa largeur passe à 60m.	Commune
7	Liaison Lamirande / RN2	Nouvelle voie de jonction à partir du giratoire	Commune
8	Liaison Lamirande / Crique Fouillée	Voie de désenclavement du quartier Lamirande support de l'aménagement du nord de la zone	Commune
9	Liaison Balata Est / Crique Fouillée	Voie de jonction et de désenclavement du secteur : Parcelles concernées : AD 364, 365 AH 1 247, 814, 82, 126, 194, 184, 185, 195, 190, 1119, 1089, 1123,1124	Commune
10	Rocade du Centre Ville	Voie en continuité de la voie Primaire de Barbadine II venant rejoindre le giratoire d'entrée du Centre Ville	Commune
11	Liaison Copaya / RN4	Nouvelle et ultime voie de desserte du Centre Ville sur la Matourienne	Commune
12	Liaison Levée / RN4	Voie reliant la Levée à la RN4 et au centre ville de Matoury	Commune
13	Liaison Copaya / Route de la Levée	Voie permettant le désenclavement de Copaya et l'ouverture d'une zone d'activité	Commune
14	Giratoire de la Chaumière	Situé à l'intersection de la Route de la Chaumière et de la RN1	Etat
15	Echangeur de Balata	Sous dimensionné, le giratoire actuel doit évoluer vers un échangeur	Etat
16	Carrefour de la Colonnère	Point d'échange inter quartiers sur la RN2 situé entre le chemin Samuel et la voie d'accès à la Colonnère ouest	Etat
17	Porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant permettre l'accès à la déviation de la RN2, et l'accès à la rocade	Etat
18	Deuxième porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant rejoindre la déviation de la RN2, le boulevard du centre ville, et le nouveau quartier du sud	Etat

3

ANNEXE A - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

EMPRISES RESERVEES

NUMERO DE L'EMPRISE	NOM DE L'EMPRISE	CARACTERISTIQUES DE L'EMPRISE	AFFECTATAIRE
1	RN 1	Recalibrage et mise à 2*2 voies à terme	Etat
1bis	Nouveau pont du Larivot	Nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (raccordement à la RN1, ouvrages d'assainissement pluvial...)	Etat
2	RN 2	Mise à 2*2 voies	Etat
3	Voie de contournement de l'usine de Lamirande	Nouvelle voie à créer pour permettre l'évitement de l'usine et sa mise en valeur	Etat
4	Voie de contournement du Centre Ville	Nouvelle voie de déviation à créer pour éviter la traversée du centre Ville	Etat
5	Liaison Giratoire PROGT/ futur giratoire de La Chaumière	Nouvelle voie pour la desserte de tout le secteur de Balata. Du carrefour de la Chaumière jusqu'à son entrée sur la parcelle AB 62, l'emprise a une largeur de 40 m, et au-delà, jusqu'au giratoire du PROGT sa largeur passe à 60m.	Commune
7	Liaison Lamirande / RN2	Nouvelle voie de jonction à partir du giratoire	Commune
8	Liaison Lamirande / Crique Fouillée	Voie de désenclavement du quartier Lamirande support de l'aménagement du nord de la zone	Commune
9	Liaison Balata Est / Crique Fouillée	Voie de jonction et de désenclavement du secteur : Parcelles concernées : AD 364, 365 AH 1 247, 814, 82, 126, 194, 184, 185, 195, 190, 1119, 1089, 1123,1124	Commune
10	Rocade du Centre Ville	Voie en continuité de la voie Primaire de Barbadine II venant rejoindre le giratoire d'entrée du Centre Ville	Commune
11	Liaison Copaya / RN4	Nouvelle et ultime voie de desserte du Centre Ville sur la Matourienne	Commune
12	Liaison Levée / RN4	Voie reliant la Levée à la RN4 et au centre ville de Matoury	Commune
13	Liaison Copaya / Route de la Levée	Voie permettant le désenclavement de Copaya et l'ouverture d'une zone d'activité	Commune
14	Giratoire de la Chaumière	Situé à l'intersection de la Route de la Chaumière et de la RN1	Etat
15	Echangeur de Balata	Sous dimensionné, le giratoire actuel doit évoluer vers un échangeur	Etat
16	Carrefour de la Colonnère	Point d'échange inter quartiers sur la RN2 situé entre le chemin Samuel et la voie d'accès à la Colonnère ouest	Etat
17	Porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant permettre l'accès à la déviation de la RN2, et l'accès à la rocade	Etat
18	Deuxième porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant rejoindre la déviation de la RN2, le boulevard du centre ville, et le nouveau quartier du sud	Etat

3

V COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

Conformément aux articles L. 131-4 et L. 131-5 du code de l'urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :

- 1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;
 - 2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;
 - 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;
 - 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;
 - 5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »
- Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

V.1 Articulation et hiérarchisation des documents de planification

Il existe différents types d'articulations entre documents de planification et d'orientations tels que la conformité, la compatibilité, la prise en compte...

La compatibilité correspond à l'obligation de non contrariété, à savoir la possibilité de divergence entre les deux documents concernés mais à condition que les options fondamentales ne soient pas remises en cause par le document devant être compatible.

La hiérarchisation qui s'applique au documents de planification est la suivante :



Ainsi, le PLU doit être compatible avec le SCoT qui lui-même doit être compatible avec le SAR qui lui-même doit être compatible avec la loi Littoral.

V.2 Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L. 131-4 et L. 131-5 du code de l'urbanisme

V.2.1 La loi Littoral

La commune de Matoury en tant que commune riveraine d'un océan est soumise à la loi Littoral.

Les prescriptions relatives à la construction de routes en zone littorale sont réglementées par les articles L. 121-4, L. 121-6 et R. 121-5 du code de l'urbanisme et relatif aux règles particulières à certains ouvrages et routes.

Ainsi, selon l'article L. 121-4 :

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre* lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

* c'est-à-dire aux dispositions du livre I, titre II, chapitre I relatifs à la protection du littoral

D'autre part, l'article L. 121-6 stipule que :

« Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer.

Toutefois, les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

L'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Le projet est compatible avec les articles pré-cités car :

1. D'une part, celui-ci ne correspond pas à la création d'une route nouvelle, mais bien à la nécessité de doubler le pont actuel afin de sécuriser l'itinéraire en assurant le maintien de la circulation. Il se raccorde de part et d'autre des rives à la RN1 existante. Il ne répond pas à un besoin de desserte ou de mobilité nouvelle vers des lieux actuellement non desservis.

Cette interprétation est appuyée par certaines jurisprudences, et notamment celle du tribunal administratif (TA) de Saint-Denis de la Réunion, en date 13 juill. 1999, M. Begue c/ C. de Saint-Leu, n° 97001284 et 9900291 qui indique que le dédoublement d'une route nationale sur quelques centaines de mètres et la création d'une place giratoire ne peuvent être assimilés à la réalisation d'une nouvelle route mais constituent un simple aménagement de la route existante.

2. Il répond à un enjeu de sécurité civile (nécessaire maintien de la desserte du territoire).
3. D'autre part, la configuration des lieux impose de construire ce pont à proximité immédiate du pont actuel pour éviter des sections de raccordement routières importantes. Il permettra de garantir la pérennité de la circulation routière, il faudra, pour les catégories de véhicules autorisées, exécuter un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2.

Le projet est donc en conformité avec les objectifs de protection du Littoral, et la mise en compatibilité du PLU de Matoury vise à permettre la réalisation des travaux du pont et ses aménagements connexes.

Les modifications envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Matoury, pour permettre la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes, sont compatibles avec la loi Littoral.

V.2.2 Le schéma d'aménagement régional (SAR)

Le SAR est un document de planification qui, en outre-mer, fixe les orientations fondamentales de la Région en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de protection de l'environnement. Le SAR de Guyane a été approuvé par le décret en Conseil d'État n° 2016-931 du 6 juillet 2016, le SMVM étant une partie intégrante du SAR.

Le SAR comporte des prescriptions relatives au réseau routier qui prévoit notamment la mise à niveau et le renforcement du réseau national ; il prévoit également explicitement la réalisation du doublement du pont du Larivot.

Extrait (page 252) :

PARTIE III – LES ORIENTATIONS ET RÈGLES DU SAR - CHAPITRE 2 – Les orientations relatives aux infrastructures, aménagement et équipements – Le réseau routier

« En matière routière, le SAR vise :

- la mise à niveau et le renforcement du réseau national et départemental (notamment structure de chaussées et reconstruction des ponts...);
- [...]
- le doublement des ponts de Kourou et du Larivot, [...]. »

« Les emplacements nécessaires aux projets précités de confortement et de développement du réseau routier devront être réservés dans les documents d'urbanisme.

Tout projet, aménagement ou décision d'occupation du sol qui pourrait faire obstacle à la réalisation de ces infrastructures routières et ouvrages de franchissement et s'avérer ainsi incompatible avec les orientations du SAR en matière routière est proscrit.

Le choix des tracés routiers devra limiter les impacts sur le paysage, la biodiversité, les ressources et les risques.

Les nouvelles routes et les travaux ou aménagement sur des infrastructures routières existantes, dès lors qu'ils sont situés au sein d'espaces naturels à haute valeur patrimoniale ou de corridors écologiques, doivent être conçus et réalisés de façon à garantir la préservation des fonctions écologiques des espaces traversés. »

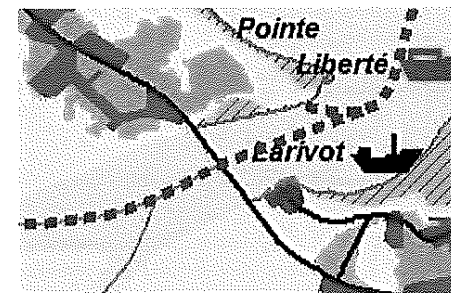


Figure 12 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR

DESTINATION DES SOLS			
	Espaces naturels remarquables du littoral		Espaces ruraux habités
	Espaces naturels à haute valeur patrimoniale		Espaces d'activités économiques existants
	Espaces naturels de conservation durable		Espaces d'activités économiques futurs
	Espaces forestiers de développement		Espaces maritimes de conservation durable
	Espaces agricoles		Réseau routier existant à renforcer
	Espaces urbanisés		Voies de desserte à réhabiliter
	Espaces urbanisables		Voies structurantes à créer
			Navettes fluviales ou fluvio-maritimes

Ainsi, sur la commune de Matoury, le SAR localise le projet en espace naturel de conservation durable. Concernant ces espaces, le SAR y permet notamment (page 233) :

- « *la réalisation d'infrastructures de transport et d'installations nécessaires à la sécurité civile, à condition de démontrer qu'aucun autre emplacement ou aucune autre solution technique n'est envisageable à un coût économique ou environnemental supportable pour la collectivité ;*
- « *l'amélioration des dessertes aériennes et fluviales, ainsi que des dessertes routières locales nécessaires au désenclavement du territoire ;* »

Ces travaux, aménagements et équipements sont admis sous réserve que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux littoraux.

Le projet consiste à doubler le pont du Larivot actuel en parallèle de celui-ci à une distance de 40 m en aval hydraulique, pour un raccordement à la RN1 à chacune de ses extrémités.

Compte tenu de la sensibilité du pont actuel, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, la réalisation d'un nouveau pont est impérative pour garantir la pérennité de la desserte du territoire, au risque sinon d'un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2, pour les véhicules autorisés (les ouvrages de la RD5 étant de capacité limitée) en cas de fermeture du pont actuel.

Sa localisation répond donc à une nécessité technique impérative et sa construction à un enjeu de sécurité civile.

La mise en compatibilité du PLU de Matoury nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SAR de Guyane.

V.2.3 Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)

Le SMVM de Guyane est partie intégrante du schéma d'aménagement régional, approuvé par le décret en Conseil d'État n° 2016-931 du 6 juillet 2016.

Le projet de doublement du pont du Larivot est prévu par le SAR et pris en compte dans les orientations et règles du SMVM :

Le secteur de la construction est le premier secteur de l'artisanat sur le littoral. Il est à la fois tiré par la forte demande en logements et par les grands travaux d'aménagement : à moyen terme sont prévus un nouveau pont du Larivot et la réalisation de l'échangeur des Maringouins.

MAILLER LES TERRITOIRES DU LITTORAL ET FAVORISER LEUR DEVELOPPEMENT		
ORIENTATIONS ET REGLES DU SMVM	INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU SMVM	COMPARAISON AU SCENARIO TENDANCIEL
<p>Les infrastructures de transports :</p> <p>Elles concernent des infrastructures routières aussi bien que fluviales et maritimes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagements des tronçons de RN1 situés en son sein et les doublages des ponts du Larivot et de Kourou. Ces aménagements peuvent être autorisés sous contraintes afin de respecter les dispositions du code de l'urbanisme relatives au littoral. - Navettes fluviales et fluviomaritimes - Cabotage maritime 	Voir analyse sur les infrastructures routières du SAR	Voir analyse sur les infrastructures routières du SAR

Figure 13 : extraits du SMVM

La mise en compatibilité du PLU de Matoury nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SMVM de Guyane.

V.2.4 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur

Le territoire de Matoury est couvert par le SCoT de la communauté de communes du centre littoral (CCCL) devenue communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) dont la version en vigueur a été approuvée le 21 juin 2011 et est en cours de révision.

Le projet est mentionné dans le DOG (document d'orientations générales) dans l'orientation J1 :

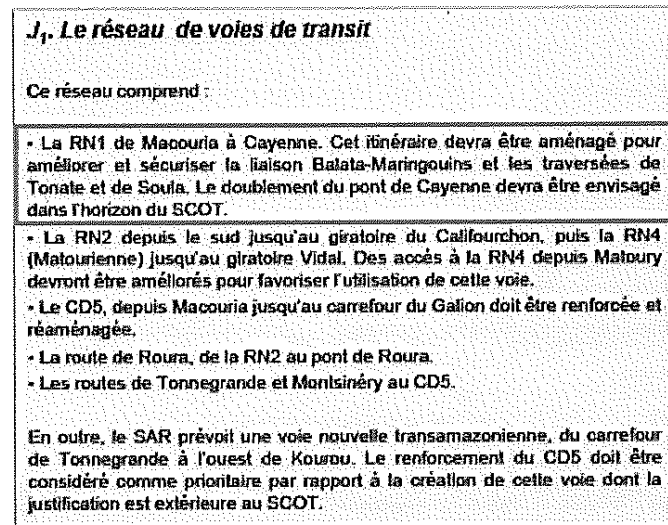


Figure 14 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

S'agissant de l'orientation A2 concernant les espaces naturels de protection forte, elle fait référence à des espaces délimités par une ancienne version du SAR. La version en vigueur du SAR (2016) localise la partie du projet inscrite sur le territoire communal de Matoury en espace naturel de conservation durable, de même que le SMVM. Concernant ces espaces, le SAR permet :

- « la réalisation d'infrastructures de transport et d'installations nécessaires à la sécurité civile, à condition de démontrer qu'aucun autre emplacement ou aucune autre solution technique n'est envisageable à un coût économique ou environnemental supportable pour la collectivité ;
- l'amélioration des dessertes aériennes et fluviales, ainsi que des dessertes routières locales nécessaires au désenclavement du territoire ; »

Le projet consiste à doubler le pont du Larivot actuel en parallèle de celui-ci à une distance de 40 m en aval hydraulique.

Compte tenu de la sensibilité du pont actuel, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, la réalisation d'un nouveau pont est impérative pour garantir la pérennité de la desserte du territoire, au risque sinon d'un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2, en cas de fermeture du pont actuel.

Sa localisation répond donc à une nécessité technique impérative.

Le DOG du SCoT prévoit également dans le respect du code de l'urbanisme que, dans les espaces proches du rivage, les opérations d'aménagements ne peuvent être autorisées que si elles ont été préalablement prévues par le SMVM, que sont admis dans les coupures d'urbanisation les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général.

Le DOG du SCoT prévoit également de :

- limiter les constructions et installations dans la bande littorale :

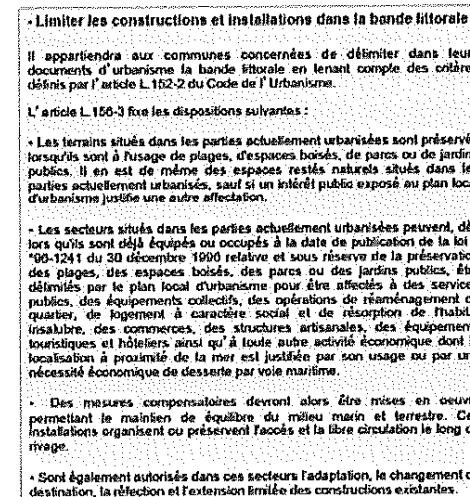


Figure 15 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

Il convient en premier lieu d'indiquer que les articles du code de l'urbanisme ont évolué depuis l'élaboration du DOG.

Ainsi, les prescriptions relatives à la construction de routes nouvelles sont dorénavant fixées par l'article L. 121-6 du code de l'urbanisme et relatif aux règles particulières à certains ouvrages et routes, qui stipule que :

« Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite. Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer. Toutefois, les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature. L'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Le projet est compatible avec l'article L. 121-6, car :

- ✓ d'une part, celui-ci ne correspond pas à la création d'une route nouvelle, mais bien à la nécessité de reconstruire / doubler le pont actuel qui présente des déficiences structurelles limitant sa pérennité dans le temps. Il se raccorde de part et d'autre des rives à la RN1 existante ;
- ✓ la configuration des lieux impose de construire ce pont à proximité immédiate du pont actuel pour éviter des sections routières de raccordement importantes. Il permettra de garantir la pérennité de la circulation routière, car à défaut il faudra exécuter un détour d'environ 70 km par la RD5 et la RN2.

Des dispositions spécifiques aux DOM sont fixées par les articles L. 121-39 à L. 121-49 du code de l'urbanisme remplaçant notamment l'article L. 156-3.

Il convient toutefois d'indiquer que selon l'article L. 121-45 :

« Il est déterminé une bande littorale comprise entre le rivage de la mer et la limite supérieure de la réserve domaniale dite des cinquante pas géométriques [...]. »

À défaut de délimitation ou lorsque la réserve domaniale n'a pas été instituée, cette bande présente une largeur de 81,20 mètres à compter de la limite haute du rivage. »

Le retrait défini par les 50 pas géométriques est à considérer à partir de la limite transversale de la mer (LTM), la LTM étant fixée pour l'heure au niveau du pont du Larivot actuel.

Toutefois, pour rappel, selon l'article L. 121-4 :

« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre* lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

* c'est-à-dire aux dispositions du livre I, titre II, chapitre I relatifs à la protection du littoral.

Ainsi, pour les raisons évoquées au paragraphe V.2.1 (enjeu de sécurité civile, configuration des lieux), le projet est en conformité avec les objectifs de protection du littoral.

- » préserver les rivières, criques et zones humides

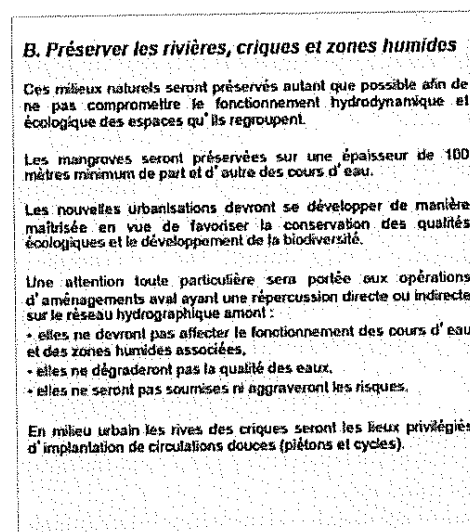


Figure 16 : extrait du Scot de la CACL en vigueur

Le projet a été conçu de façon à limiter autant que possible ses impacts sur le milieu naturel et le milieu aquatique, tant en phase travaux qu'en phase exploitation. À défaut des mesures compensatoires sont prévues et détaillées dans le dossier spécifique relatif à la demande de dérogation relatives aux espèces protégées.

Le projet de nouveau pont ne générera pas d'impact qualitatif sur l'estuaire et il intègre un système d'assainissement pluvial.

Le projet est donc en conformité avec le principe de préservation des zones humides et des milieux de mangroves.

Le PADD du SCOT prévoit quant à lui la création d'un réseau primaire constitué de routes rapides à 2 x 2 voies. Le projet de doublement du pont du Larivot répond bien à cette orientation.

La mise en compatibilité du PLU de Matoury nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le SCOT de la CCCL (aujourd'hui CACL).

V.2.5 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) en projet

Il est important de souligner que le SCoT est en cours de révision. La version arrêtée du 11 juillet 2019 a été présentée en enquête publique en début d'année 2020.

Le doublement du pont du Larivot est inscrit dans la prescription P23 du DOO (document d'orientation et d'objectifs) du SCoT en cours de révision.

Extrait :

« Les autorités compétentes en matière de document d'urbanisme local identifient les voies existantes et favorisent leur maillage à travers l'inscription des axes à relier, sous la forme d'emplacements réservés ou de prévision dans les OAP des PLU par exemple.

LE SCoT précise ici les axes et projets structurants inscrits mais n'exclue pas d'autres projets destinés à améliorer la desserte et les conditions de déplacements, sous réserve de leurs faibles incidences environnementales.

Les axes structurants

Doublement de la RN1 de Balata à Tonate et doublement du pont du Larivot

Aménagement en 2 x 2 voies de la RN2 Balata-PROGT avec 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adapté aux modes doux

Aménagement du giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne.

Les axes secondaires

{...}.

La trame verte et bleue du projet de DOO du SCoT identifie deux corridors écologiques en rive droite de l'estuaire de la rivière de Cayenne (page 99) dans lequel va s'insérer le projet :

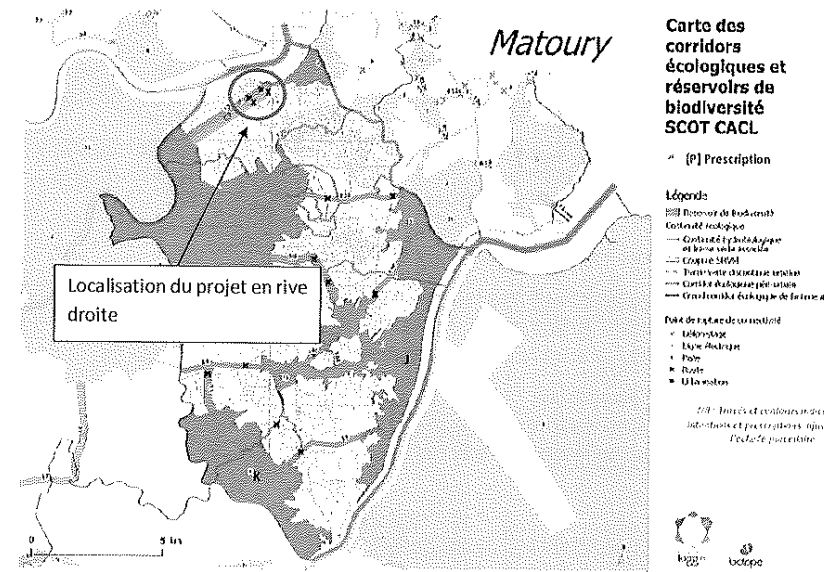


Figure 17 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019

Il s'agit :

- « du corridor péri-urbain 12 « Mangrove du Mont Grand Matoury – Mangrove du Larivot ». Le projet de SCoT identifie le nouveau pont du Larivot comme un élément de fragmentation et recommande ainsi le « *Maintien et restauration d'une bande de mangrove connectée entre le Larivot et la Chaumière. Coupure naturelle sur la RN1* » ;
- « du corridor péri-urbain C7 « Savane Malmaison – Littoral ». Le projet de SCoT identifie la RN1 et la ligne EDF comme éléments de fragmentation constituant une menace, ainsi que l'extension urbaine (OIN) et du réseau routier (doublement RN1). Il recommande le « *Maintien et restauration d'une mosaïque d'habitats naturels. Coupure naturelle sur la RN1* ».

Les prescriptions P44 et P45 du projet de DOO, associées à la trame verte et bleue (TVB) prévoient respectivement :

« P44 :

« [...] L'ensemble des documents et opérations qui doivent être compatibles avec le SCoT sont compatibles avec les cartographies de la trame verte et bleue ci-après. [...] »

« P45 :

« [...] Préserver / Valoriser restaurer les corridors écologiques : ils ne doivent faire l'objet d'aucune fragmentation ou interruption par le développement urbain. Les « éléments naturels » contribuant à une fonctionnalité écologique en pas japonais du corridor (savanes, boisements linéaires ou en bosquet, haies) doivent être préservés.

Les corridors identifiés au SAR devront être strictement protégés et valorisés dans leur fonctionnalité écologique (cf. tableaux pages suivantes). Les corridors du SCoT devront être préservés et valorisés dans leur fonctionnalité globale au regard des enjeux qui sont mentionnés dans les tableaux.

Limiter l'impact des projets d'infrastructures : ils ne devront pas compromettre les continuités écologiques et, le cas échéant, il sera mis en œuvre des mesures d'évitement, ou de réduction de l'impact (exemple : passages à faune). [...] »

Ces corridors sont bien maintenus, entre le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes et le projet de centrale thermique, par la préservation de cette zone en zone naturelle dans le cadre de ces deux projets (cf. chapitre VII).

Pour finir, la prescription P53 et la prescription P54 du DOO du SCoT relatives à la loi Littoral prévoient respectivement :

« P53, concernant les aménagements autorisés dans les espaces remarquables du littoral :

« [...] Ces aménagements possibles sont définis à l'article R121.5 du CU et concernent notamment : [...] les équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations et à la préservation des espaces et milieux [...] »

« P54, concernant les exceptions relatives à l'interdiction de construction dans les espaces proches du rivage :

« [...] Cette disposition connaît quelques exceptions pour :

- les constructions et installations nécessaires aux services publics, à des activités économiques ou à des équipements collectifs, lorsqu'ils sont liés à l'usage de la mer. Ces installations organisent ou préservent l'accès et la libre circulation le long du rivage. »

Comme déjà évoqué au paragraphe V.2.1, le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes répondent à ces 2 conditions.

La mise en compatibilité du PLU de Matoury nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le projet de révision du SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019.

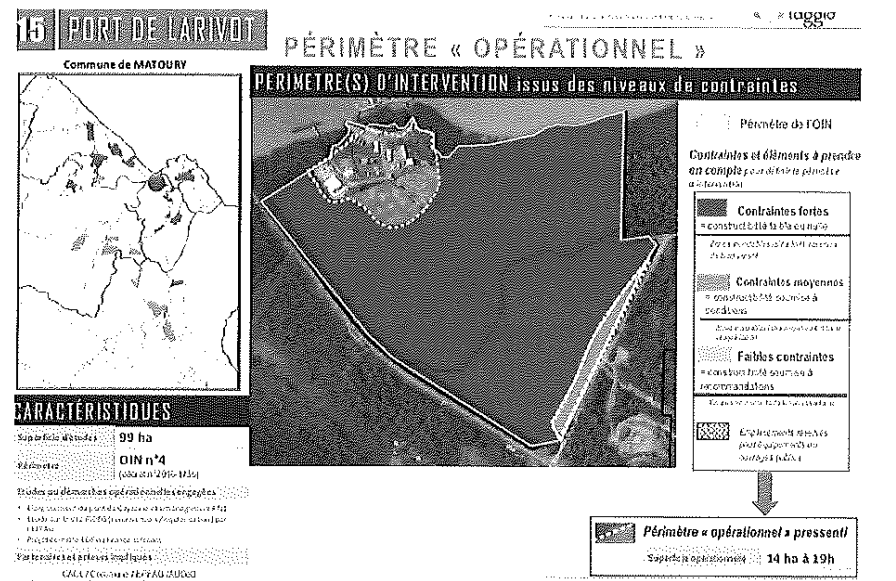
V.2.6 Le programme local de l'habitat de la CACL 2020-2025

Le PLH de la CACL 2020-2025 approuvé en 2019 définit un programme d'actions qui s'articule autour des orientations suivantes :

- 1) Affirmer le rôle de la CACL comme pilote de la politique locale de l'habitat ;
- 2) Faciliter les parcours résidentiels en développant une offre de logements diversifiée ;
- 3) Prévenir et traiter les différentes formes d'habitat spontané ;
- 4) Réhabiliter le parc existant dans une perspective d'amélioration durable du parc ;
- 5) Développer une offre d'habitat adaptée pour répondre aux besoins des personnes à tous les âges de la vie.

Il détaille la programmation en logements par commune et rappelle les secteurs concernés par l'OIN (opération d'intérêt national) de Guyane.

La zone du projet du doublement du pont du Larivot est inscrite dans le périmètre du secteur 4 de l'OIN. Toutefois le projet ne recoupe pas le périmètre opérationnel pressenti, tel que défini dans le projet de révision du SCoT de la CACL.



La mise en compatibilité du PLU de Matoury nécessaire à la réalisation du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes est compatible avec le PLH de la CACL.

VI ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY

L'article R. 104-10 du code de l'urbanisme prévoit que :

« Les plans locaux d'urbanisme couvrant le territoire d'au moins une commune littorale au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31. »

L'article L. 153-31 du même code stipule que :

« Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté. »

La mise en compatibilité du PLU de Matoury, telle que prévue par le présent document, ne permet que la réalisation du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes.

Cette mise en compatibilité est concernée par la réalisation d'une évaluation environnementale au titre des articles R. 104-10 et L. 153-31 précédemment cités, ainsi qu'au titre de l'article L. 104-2 du code de l'urbanisme.

Conformément aux articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre pour les projets subordonnés à déclaration d'utilité publique et impliquant une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, lorsque l'étude d'impact du projet au titre du code de l'environnement contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 104-18 du code de l'urbanisme.

L'évaluation environnementale qui constitue le document 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la demande d'autorisation environnemental unique vaut :

- « évaluation environnementale du projet de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et au titre de la police de l'eau ;
- « évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU au titre des articles L. 104-2 et R. 104-10 et L. 153-31 du code de l'urbanisme.

VII ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ ET DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA COMPATIBILITÉ DU PLU APRÈS MODIFICATION DE CELUI-CI SUITE À SA MISE EN COMPATIBILITÉ POUR LE PROJET DE CENTRALE ÉLECTRIQUE

VII.1 Contexte et nature de la demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury liée au projet de centrale électrique du Larivot

VII.1.1 Présentation du projet de centrale

Le projet de centrale électrique du Larivot, mené par EDF PEI, est situé en bordure de la RN1, au croisement avec la RD191, en rive droite de l'estuaire de la rivière de Cayenne, sur la commune de Matoury.

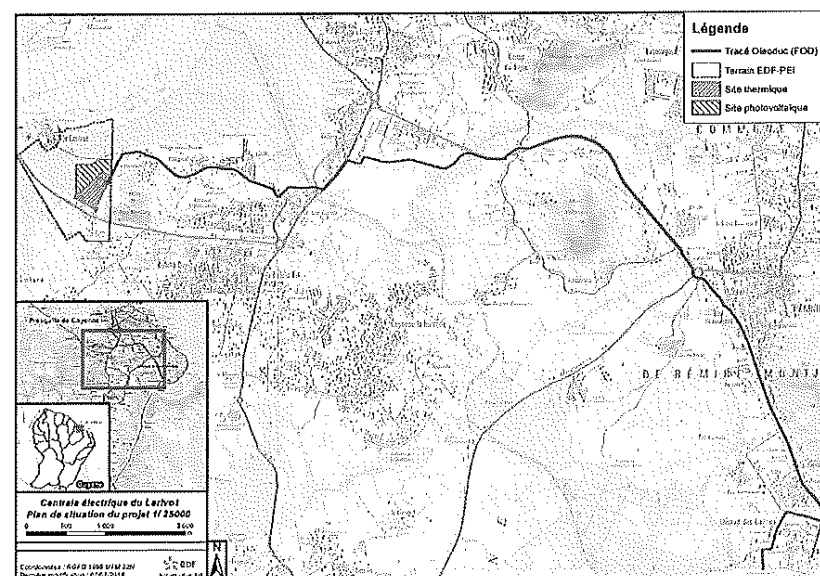


Figure 18 : plan de situation du projet de centrale EDF (source : dossier de DUP – EDF PEI)

Il comprend :

- un site thermique (aussi appelé « centrale thermique ») d'une puissance totale d'environ 120 MWe, fonctionnant au fioul domestique ;
- un oléoduc permettant d'acheminer le fioul domestique depuis le port de Dégrad des Cannes jusqu'à la centrale du Larivot ;
- un site photovoltaïque (aussi appelé « centrale photovoltaïque ») constitué de panneaux photovoltaïques sans stockage d'une puissance totale de 10 MWC ;
- un poste d'évacuation et de répartition de l'électricité (aussi appelé « poste HTB ») sur le réseau électrique haute tension 90 000 V ;
- une canalisation de rejet des eaux du site vers l'estuaire de la rivière de Cayenne.

VII.1.2 Objet de la demande de mise en compatibilité

Ce projet s'insère sur deux zones du PLU de Matoury :

- la zone AUs1 dédiée à l'installation d'activités industrielles et artisanales ;
- la zone N qui a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

Le règlement associé à ces deux types de zones ne permet pas la réalisation du projet de centrale et c'est pourquoi son maître d'ouvrage, EDF PEI, a procédé à une demande de mise en compatibilité.

VII.1.3 Descriptions des incompatibilités du projet de centrale avec le PLU de Matoury et proposition de mise en compatibilité par EDF PEI

VII.1.3.1 Incompatibilités

VII.1.3.1.1 Sur le PADD

Le PADD du PLU de Matoury en vigueur prévoit sur le secteur du projet « une zone d'activité liée entre autres aux produits de la pêche » avec « l'implantation d'un pôle d'activité le long de la CD191 pour accueillir des activités de transformation liées aux produits de la pêche ».

Le projet de centrale n'entre pas dans cette catégorie d'activité.

VII.1.3.1.2 Sur le règlement écrit

☑ Zone AU1

Nota : le règlement de cette zone renvoie à celui de la zone Us.

Règlement	Nature de l'incompatibilité
OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépôts et décharges ▪ Stockage de matériel, matériaux et marchandises 	Stockage des déblais et du bois de défrichage sur la zone complémentaire chantier Bâtiment de stockage de matériaux industriels prévu au niveau du site thermique
OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les parcs de stationnement à condition qu'ils soient plantés à raison d'un arbre de haute tige pour deux 	Plantations non prévues au niveau des parcs de stationnement
EMPRISE AU SOL L'emprise au sol ne pourra excéder 70 % de la surface de la parcelle	L'emprise au sol des constructions (bâtiments, routes, artificialisation,..) est supérieure à 70 % de la surface des parcelles concernées.
HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS En US1 : la hauteur à l'égout du toit ne pourra excéder 15 m. En US2-US 3 : la hauteur à l'égout du toit ne pourra excéder 9 m.	La hauteur de certaines installations sera supérieure à 15 m. C'est en particulier le cas des cheminées qui s'élèveront à environ 30 m.
ASPECT EXTÉRIEUR Les saillies des climatiseurs sont interdites, à moins qu'elles ne soient intégrées à la façade par des éléments d'architecture. Les clôtures pourront être édifiées à 1,80 m sur façade. Cette hauteur pourra être portée à 2 m en limite séparative ou en mitoyenneté.	Des ventilateurs, des installations de climatisation et des aérorefrigérants seront situés en toiture de bâtiments. La clôture du site centrale aura une hauteur supérieure à 2 m.
ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS Les surfaces libres de toute construction devront être entretenues, ainsi que les aires de stationnement qui doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour deux places.	Plantations non prévues au niveau des parcs de stationnement

☑ Zone N

Règlement	Nature de l'incompatibilité
CARACTÈRE DES ZONES La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques. La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte. La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.	Le projet est une installation industrielle, il n'est donc pas compatible avec l'usage et la destination prévus au titre de la zone N.
OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toute construction nouvelle ▪ Tout déboisement et défrichage ▪ Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public ▪ L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux ▪ Les dépôts et décharges 	Les installations prévues d'être implantées sur la zone N sont des constructions nouvelles, elles nécessitent un défrichage, le dépôt de terres issues des déblais et le dépôt du bois issu du défrichage.
OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RDG et de la RN2, Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.	Les installations du projet prévues sur la zone N ne sont pas des extensions de construction à usage d'habitation existantes avant le présent PLU. Les installations prévues d'être installées sur la zone N ne sont pas des installations de télécommunications ou de transport d'énergie.
EMPRISE AU SOL L'emprise au sol de l'extension n'excèdera pas 30 % de l'emprise totale de la construction existante.	L'emprise au sol de la centrale photovoltaïque est supérieure à 30 % de la surface des parcelles concernées.

VII.1.3.2 Propositions de mise en compatibilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

La demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury avec le projet de centrale du Larivot prévoit :

- 1) Modification du projet d'aménagement et de développement durable du PLU ;
- 2) Création d'une zone AUx permettant la construction du site thermique, du site photovoltaïque et la mise en place de la zone complémentaire chantier ;
- 3) Création d'une zone Ns en lieu et place de la zone N du terrain du Larivot située entre la RD19 et la RN1, dont le règlement sera cohérent avec les engagements de sanctuarisation de la zone au titre des mesures ERC du projet et compatible avec la mise en place de l'ouvrage de rejet ;
- 4) Création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le site du projet.

VII.1.3.2.1 Le PADD

L'évolution du PADD consiste en la suppression de la mention suivante : « l'implantation d'un pôle d'activité le long de la CD191 pour accueillir des activités de transformation liées aux produits de la pêche ».

VII.1.3.2.2 Le règlement graphique

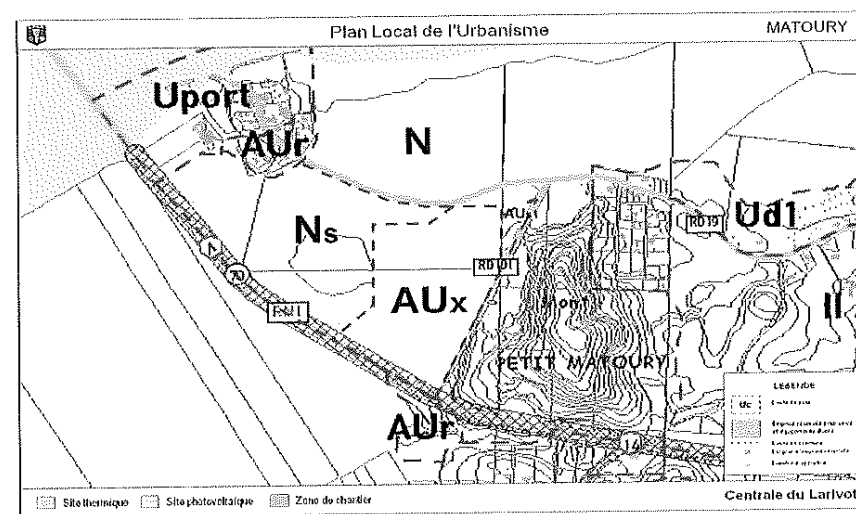


Figure 19 : proposition de règlement graphique modifié pour le projet de centrale du Larivot

VII.1.3.2.3 Le règlement écrit

- ☒ Proposition de règlement de la zone AUx pour le projet de centrale du Larivot

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AUx

CARACTERE DES ZONES

Il s'agit d'une zone destinée à la production d'électricité.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites dans l'ensemble de la zone, les constructions non autorisées à l'article 2.

- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes,
- Les carrières,
- Les exhaussements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R.442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.

1. Les constructions, à destination d'activités industrielles, d'artisanat, de bureau et d'entrepôt directement liés à la centrale électrique;
2. Les constructions à destination d'habitation à condition d'être strictement nécessaires à l'activité de production d'énergie;
3. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à la production d'énergie,
4. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone.

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et exhaussements des sols nécessaires à la réalisation d'un projet de production d'énergie

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

1. Accès

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de sécurité et de défense contre l'incendie.

Les accès seront adaptés aux besoins des opérations et aménagés de façon à ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique. Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

2. Voirie

Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, etc.

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir : elles auront une emprise de 6m au moins.

Elles doivent être aménagées afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (toute contre incendie,) de faire demi-tour aisément.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées au réseau d'eau potable

2. Assainissement eaux usées

Un dispositif d'assainissement individuel ou collectif pourra être créé dans le respect du règlement sanitaire départemental et conformément au schéma directeur d'assainissement.
Les rejets d'eaux usées sont interdits dans le réseau de collecte des eaux pluviales, les puits perdus, marécages et cours d'eau.

3. Eaux pluviales

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales seront à la charge exclusive du constructeur qui devra réaliser des dispositifs adaptés à l'opération, au terrain et aux contraintes d'entretien.

4. Autres réseaux

Lorsque la parcelle est desservie par des réseaux enterrés, les branchements privés devront être réalisés en souterrain.

ARTICLE 5 FORME ET SURFACE DES PARCELLES

La loi ALUR du 24 mars 2014 a supprimé la possibilité de fixer une surface minimale de parcelle dans les PLU.

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES

Les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route nationale, à l'exception des constructions et installations suivantes : constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux réseaux d'intérêt public.

Les constructions ne pourront être édifiées à moins de 10 m des autres voies.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions ne pourront être édifiées à moins de 3 m des limites séparatives.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet

ARTICLE 9 HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée à 35 m.

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

Par leur situation, leur dimension, leur architecture ou leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol doivent être compatibles avec les caractères des lieux avoisinants.

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Sans objet

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Sans objet

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATIONS DU SOL (C.O.S)

La notion du coefficient d'occupation du SOL a été supprimée par la Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014.

Proposition de règlement de la zone Ns pour le projet de centrale du Larivot

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE Ns

CARACTERE DES ZONES

La zone Ns est site zone naturelle sanctuarisée.

Elle a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone Ns est située entre le port du Larivot et la route Départementale 191.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article 2 notamment

- Les réhabilitations et les extensions de construction existantes,
- Toute construction nouvelle,
- Tout déboisement et défrichement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- Tout remblai et exhaussement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux,
- Les dépôts et décharges,
- Les campings, caravanes et dépôts de caravanes.

ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Sont autorisées les installations nécessaires à l'évacuation des eaux pluviales et eaux usées industrielles traitées, sous réserve :

- qu'elles concernent des installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif,
- qu'elles respectent les caractéristiques, les seuils d'acceptabilité et les volumes imposés par la réglementation, qu'elles ne modifient pas les écoulements de la zone.

Sont autorisés les sentiers non bituminés ayant pour but de permettre la sensibilisation du public à l'environnement de la zone.

Sous réserve de préserver la fonction de corridor écologique principale de la zone et lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, sont autorisés :

- les équipements légers et démontables nécessaires à leur préservation et à leur restauration, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune.

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

Sans objet

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

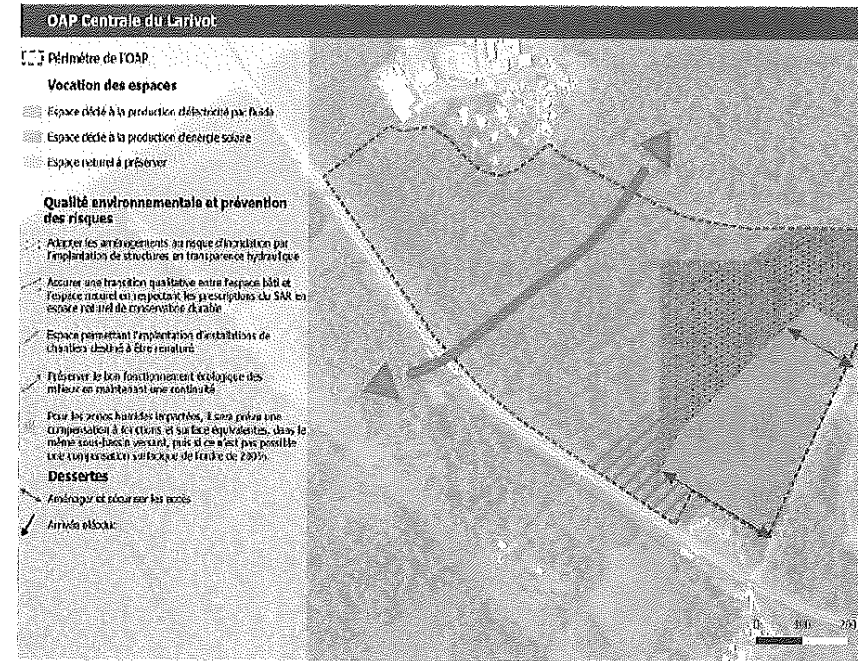
Sans objet

ARTICLE 5 FORME ET SURFACE DES PARCELLES

Sans objet

- ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES
Sans objet
 - ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES
Sans objet
 - ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE
Sans objet
 - ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL
Sans objet
 - ARTICLE 9 HAUTEUR MAXIMIM DES CONSTRUCTIONS
Sans objet
 - ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR
Sans objet
 - ARTICLE 12 STATIONNEMENT
Sans objet
 - ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS
Sans objet
-
- SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS**
- ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATIONS DU SOL (C.O.S)
Sans objet

VII.1.3.2.4 La création d'une OAP



VII.2 Analyse de la compatibilité du projet du nouveau pont du Larivot avec la proposition de mise en compatibilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

VII.2.1 Règlements graphique et écrit

Le projet du nouveau pont du Larivot présente des emprises qui vont déborder sur la proposition de zone Ns liée à la demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury avec le projet de centrale du Larivot.

Or, la proposition de règlement associé à cette zone Ns, qui constituera une zone naturelle sanctuarisée dont la vocation sera de préserver des ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques interdit :

- « les réhabilitations et les extensions de construction existantes,
- toute construction nouvelle,
- tout déboisement et défrichage à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- tout remblai et exhaussement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- l'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux,
- les dépôts et décharges,
- les campings, caravanages et dépôts de caravanes. »

Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières prévues par la proposition de règlement sont les suivantes :

« Sont autorisées les installations nécessaires à l'évacuation des eaux pluviales et eaux usées industrielles traitées, sous réserve :

- qu'elles concernent des installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif,
- qu'elles respectent les caractéristiques, les seuils d'acceptabilité et les volumes imposés par la réglementation, qu'elles ne modifient pas les écoulements de la zone.

Sont autorisés les sentiers non bituminés ayant pour but de permettre la sensibilisation du public à l'environnement de la zone.

Sous réserve de préserver la fonction de corridor écologique principale de la zone et lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, sont autorisés :

- les équipements légers et démontables nécessaires à leur préservation et à leur restauration, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune. »

Ainsi, le projet du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes, en particulier les ouvrages de raccordements à la RN1 (remblai technique, voirie) n'entrent pas dans les occupations et utilisations autorisées.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (fossé subhorizontal) et fossé de rejet dans l'estuaire de la rivière de Cayenne semblent en revanche compatibles.

VII.2.2 L'OAP

Le projet du nouveau pont du Larivot présente des emprises qui vont s'insérer dans l'espace naturel à préserver de l'OAP proposée par EDF PEI dans le cadre de sa demande de mise en compatibilité.

Les aménagements prévus dans le cadre du nouveau pont du Larivot ne sont pas compatibles avec l'orientation de préservation de l'espace naturel.

VII.2.3 Le PADD

La proposition de modification du PADD par EDF PEI pour le mettre en compatibilité avec le projet de centrale thermique du Larivot concerne une zone dans laquelle ne s'insère pas le projet du nouveau pont du Larivot, aussi aucune mise en compatibilité n'est à prévoir quant à cette modification pour les besoins du projet du nouveau pont du Larivot.

VII.3 Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité avec la proposition de mise en comptabilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

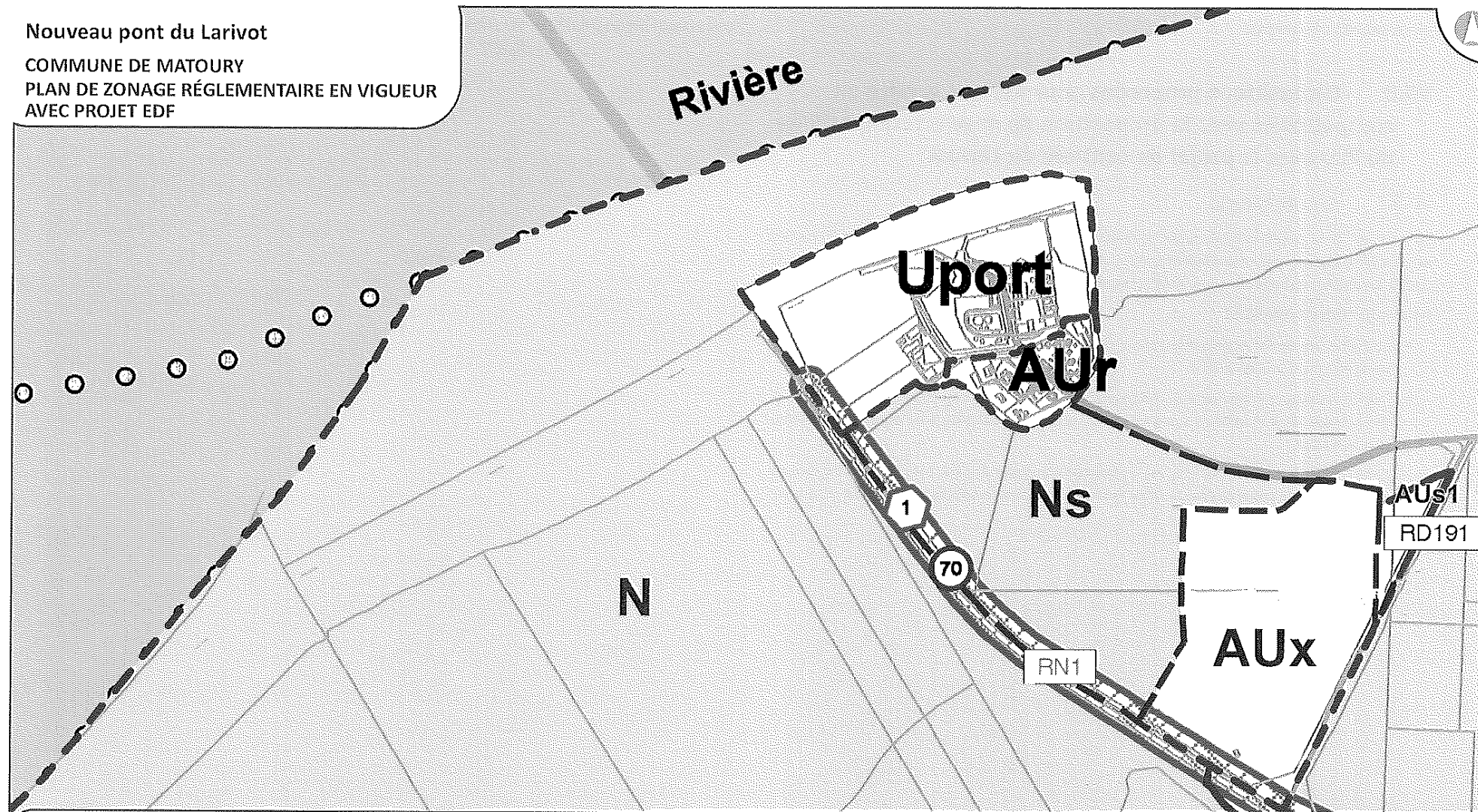
VII.3.1 Plan de zonage

En vue d'assurer la compatibilité du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes avec la proposition de mise en comptabilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot, il est proposé de rétablir la zone Ns recoupée par les emprises travaux du projet de nouveau pont du Larivot en zone N.

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique de zonage proposé pour la mise en compatibilité avec le projet de centrale du Larivot (Figure 20) ;
- l'extrait du document graphique de zonage proposé pour la mise en compatibilité avec le projet de centrale du Larivot modifié en vue d'assurer sa mise en compatibilité avec le projet du nouveau pont de Larivot.

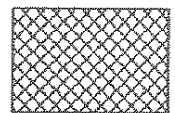
Cette planche fait apparaître l'emprise réservée pour le projet ainsi que le rétablissement en zone N de l'emprise du projet de nouveau pont recoupant la zone Ns proposée pour le projet de centrale (Figure 21).



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies et équipements divers



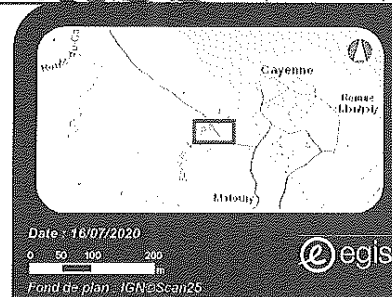
Limite de commune



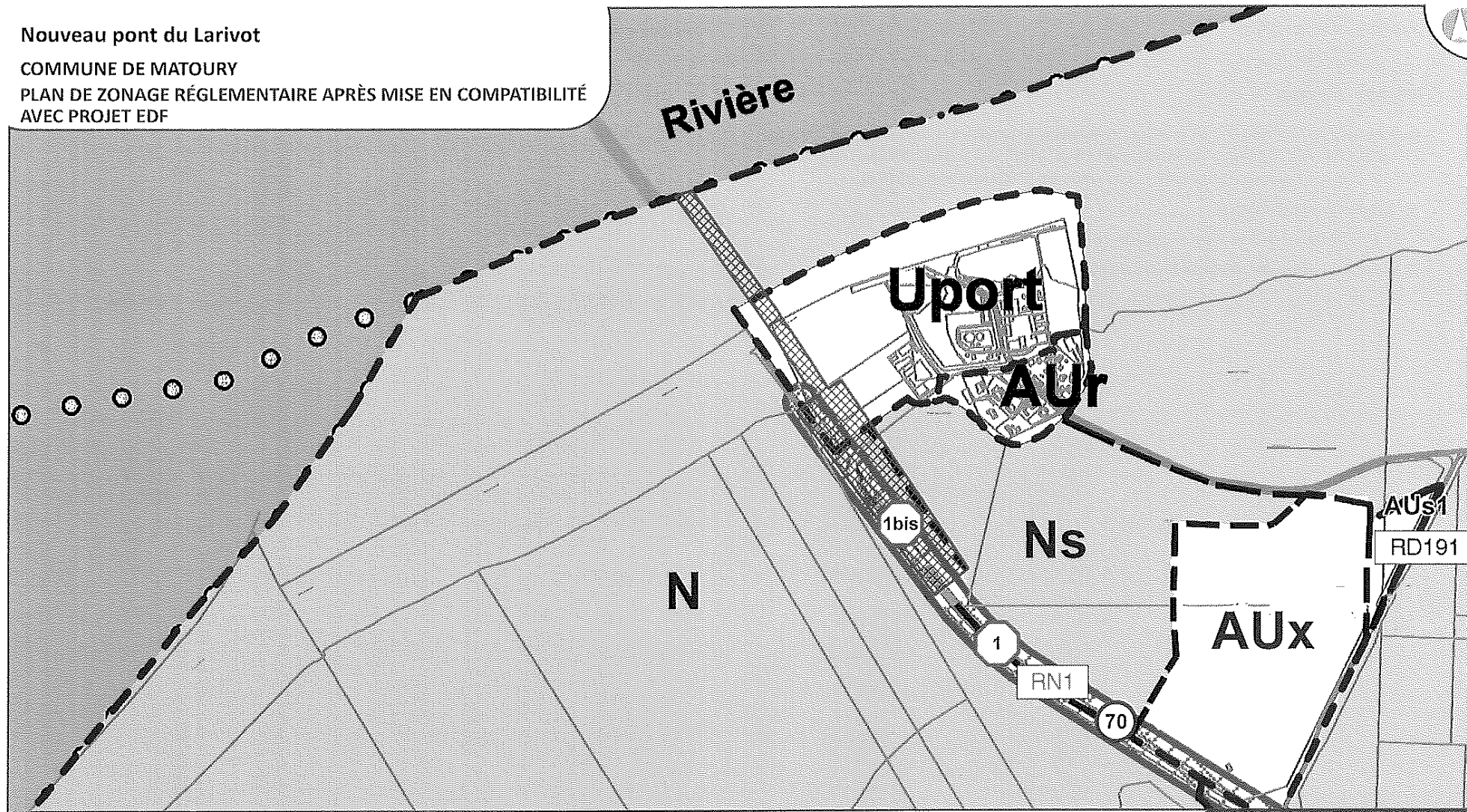
Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération



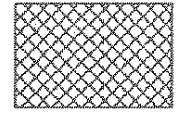
Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MATOURY
PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ
AVEC PROJET EDF



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies et équipements divers



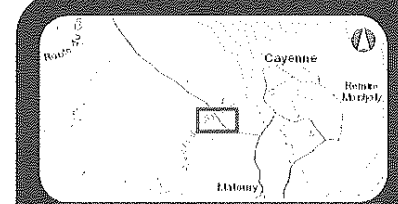
Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération



Date : 08/07/2020
 0 25 50 100 m
 Fond de plan : IGM®Scan25
 egis

VII.3.2 L'OAP

En vue d'assurer la compatibilité du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes avec la proposition d'OAP relative au projet de centrale du Larivot, il est proposé d'exclure du périmètre de l'OAP la zone recoupée par les emprises travaux du projet de nouveau pont du Larivot.

Les planches ci-après présentent :

- l'OAP proposée dans le cadre du projet de centrale du Larivot (Figure 22) ;
- l'OAP revue pour les besoins du projet de nouveau pont du Larivot (Figure 23).

**Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MATOURY
OAP CENTRALE DU LARIVOT
AVANT MISE EN COMPATIBILITE**



Légende :

	Limites communales		Préserver le bon fonctionnement écologique des milieux en maintenant une continuité	Qualité environnementale et préservation des risques	
	Desserte		Contour du site		
	Aménager et sécuriser les accès	Vocation des espaces			Espace permettant l'implantation d'installation de chantiers destiné à être
	Arrivée oléoduc		Espace dédié à la production d'électricité par fluide		Adapter les aménagements au risque d'inondation par l'implantation de structures en transparence hydraulique
			Espace dédié à la production d'énergie solaire		Assurer une transition qualitative entre l'espace bâti et l'espace naturel en respectant les prescriptions du SAR en espace naturel de conservation durable
			Espace naturel à préserver		Pour les zones humides impactées, il sera prévu une compensation à fonctions et surface équivalentes, dans le même sous-bassin versant, puis si ce n'est pas possible une compensation surfacique de l'ordre de 200%

Date : 08/07/2020
Fond de plan : IGN@Scha25
egis

**Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MATOURY
OAP CENTRALE DU LARIVOT
APRÈS MISE EN COMPATIBILITE**



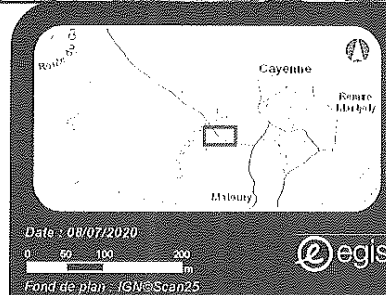
Légende :

- Limites communales
- Emprise projet pont = nouvel ER
- Desserte**
- Aménager et sécuriser les accès
- Arrivée oléoduc

- Préserver le bon fonctionnement écologique des milieux en maintenant une continuité
- Contour du site
- Vocation des espaces**
- Espace dédié à la production d'électricité par fluide
- Espace dédié à la production d'énergie solaire
- Espace naturel à préserver

Qualité environnementale et préservation des risques

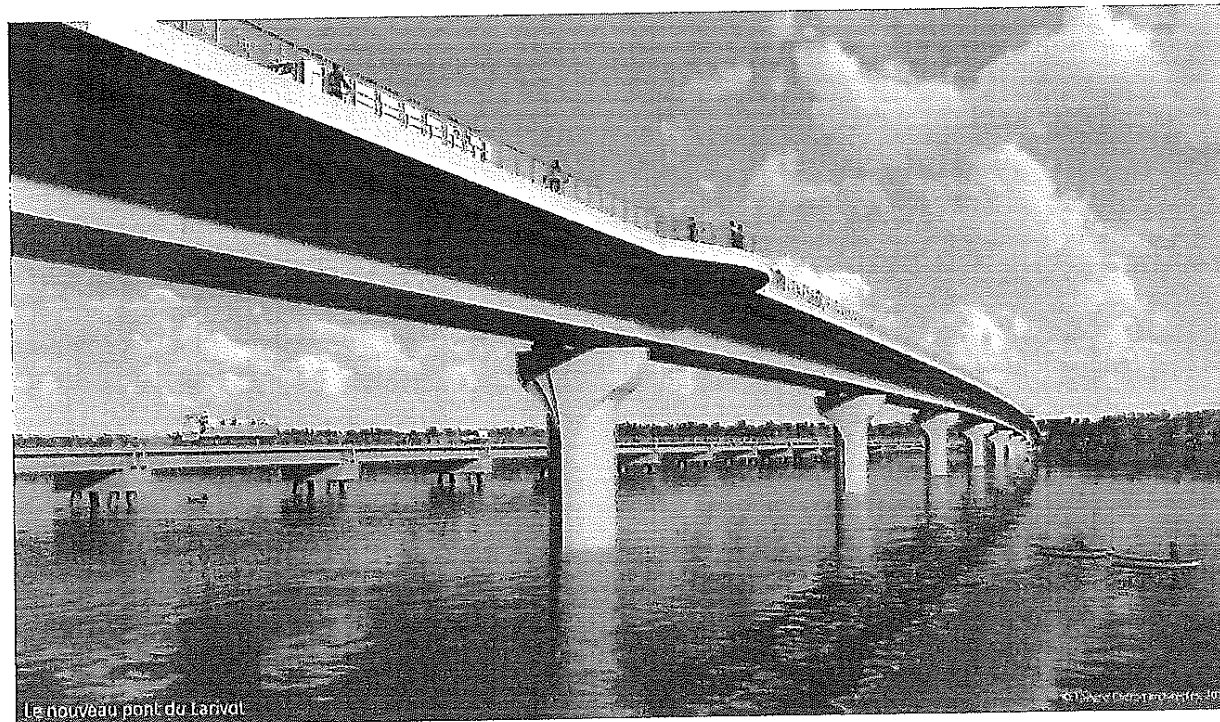
- Espace permettant l'implantation d'installation de chantiers destiné à être
- Adapter les aménagements au risque d'inondation par l'implantation de structures en transparence hydraulique
- Assurer une transition qualitative entre l'espace bâti et l'espace naturel en respectant les prescriptions du SAR en espace naturel de conservation durable
- Pour les zones humides impactées, il sera prévu une compensation à fonctions et surface équivalentes, dans le même sous-bassin versant, puis si ce n'est pas possible une compensation surfacique de l'ordre de 200%



Nouveau pont du Larivot
Doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane

Mesures ERCAS
éviter, réduire, compenser, accompagner, suivre

Annexe n°4 à l'arrêté préfectoral n° R03-2021-08-10-00001 du 10 août 2021 déclarant d'utilité publique le projet de construction du nouveau pont du Larivot - doublement du franchissement de la rivière de Cayenne - sur le territoire des communes de Matoury et de Macouria, et valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria



SOMMAIRE

1	Préambule.....	4
2	Mesures en phase chantier.....	5
2.1	Milieu physique.....	5
2.1.1	Sol et sous-sol.....	5
2.1.2	Eaux souterraines.....	5
2.1.2.1	Écoulements souterrains.....	6
2.1.2.2	Qualité des eaux souterraines.....	7
2.1.3	Eaux superficielles.....	7
2.1.3.1	Écoulements et risque inondation.....	8
2.1.3.2	Extraction de sédiments dans la rivière de Cayenne.....	9
2.1.3.3	Qualité des eaux superficielles et milieu aquatique.....	9
2.1.4	Usages de l'eau.....	9
2.1.4.1	Navigation.....	10
2.1.4.2	Pêche.....	10
2.1.4.3	Conchyliculture.....	10
2.2	Milieu naturel.....	10
2.2.1	Zones d'inventaires et de protection.....	10
2.2.2	Habitats naturels, flore et faune.....	10
2.2.2.1	Volet terrestre.....	12
2.2.2.2	Volet marin.....	17
2.3	Milieu humain.....	17
2.3.1	Foncier et biens matériels.....	18
2.3.2	Déplacements et mobilité.....	18
2.3.3	Activités et accès riverains.....	19
2.3.4	Réseaux.....	19
2.3.5	Patrimoine culturel et historique.....	19
2.3.6	Qualité de l'air.....	20
2.3.7	Environnement sonore.....	20
2.3.8	Environnement vibratoire.....	21
2.4	Paysage et cadre de vie.....	21
3	Mesures spécifiques liées aux bases-travaux.....	22
3.1	Milieu physique.....	22
3.1.1	Eaux souterraines.....	22
3.1.2	Eaux superficielles.....	23
3.2	Milieu naturel.....	23
3.2.1	Volet terrestre.....	24
3.3	Milieu humain.....	24
3.3.1	Foncier et occupation de sols.....	24
3.3.2	Déplacements et mobilité.....	25
3.3.3	Environnement sonore.....	25
3.3.4	Réseaux.....	26
3.3.5	Patrimoine culturel et paysage.....	26
4	Mesures en phase d'exploitation.....	26
4.1	Milieu physique.....	26
4.1.1	Sol et sous-sol.....	27
4.1.2	Eaux souterraines.....	27
4.1.2.1	Écoulements souterrains.....	27
4.1.2.2	Qualité des eaux souterraines.....	27
4.1.3	Eaux superficielles.....	27
4.1.3.1	Écoulements et risque inondation.....	28
4.1.3.2	Qualité des eaux superficielles.....	28

4.2 Milieu naturel.....	28
4.2.1 Zones d'inventaires et de protection.....	28
4.2.2 Habitats naturels, flore et faune.....	29
4.3 Milieu humain.....	30
4.3.1 Paysage.....	30
4.4 Vulnérabilité au changement climatique.....	31
4.5 Vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures.....	31
4.5.1 Risque de pollution accidentelle des milieux par déversement de produit.....	31
4.5.2 Risque de collision d'un bateau avec une pile.....	31
4.5.3 Risque sismique.....	31

1 Préambule

Le projet de doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane consiste à réaliser un ouvrage de franchissement de l'estuaire de la rivière de Cayenne, permettant le doublement du pont du Larivot actuel à 40 m en aval hydraulique de celui-ci (côté pointe Liberté et port du Larivot), assorti des ouvrages de raccordements nécessaires aux infrastructures existantes en rive droite sur la commune de Matoury et en rive gauche sur la commune de Macouria, ainsi que des ouvrages d'assainissement pluvial.

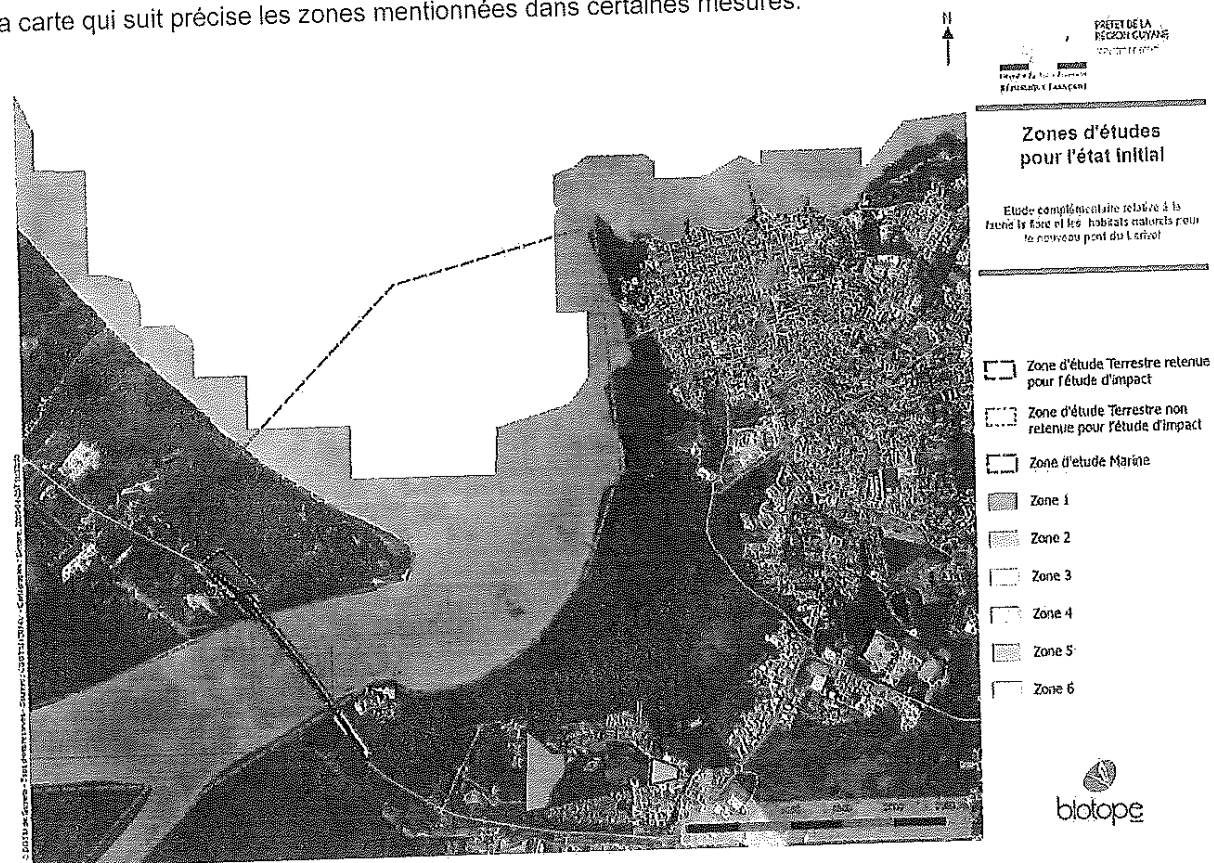
Conformément à l'article L. 122-1-1 I du code de l'environnement qui indique que « l'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. | La décision de l'autorité compétente est **motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement**. Elle précise les **prescriptions** que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les **mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites**. Elle précise également les **modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine**. ».

Dans la conception et la mise en œuvre du projet, les mesures adaptées pour éviter et réduire ses impacts négatifs significatifs sur l'environnement ont été définies et sont présentées dans la suite.

Cette annexe présente par phases de l'opération et par grandes thématiques les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits, en application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Des mesures de suivi et d'accompagnement complètent ce dispositif afin soit de juger de l'efficacité des mesures mises en œuvre, soit d'engager éventuellement des adaptations, ainsi que les mesures de suivi.

La carte qui suit précise les zones mentionnées dans certaines mesures.



Dans le présent document, les mesures sont identifiées par une numérotation dont la première lettre précise la nature :

- **E** : évitement ;
- **R** : réduction ;
- **C** : compensation ;
- **A** : accompagnement (et/ou suivi).

2 Mesures en phase chantier

Les mesures liées aux bases-travaux délocalisées du chantier sont traitées dans un chapitre spécifique.

2.1 Milieu physique

2.1.1 Sol et sous-sol

Mesure R.p.2.1.c : Optimisation de la gestion des matériaux (déblais et remblais)

Dans la mesure du possible, l'équilibre entre les mouvements de terres est recherché. Toutefois cette démarche est contrainte par les mauvaises propriétés mécaniques des matériaux qui peuvent les rendre impropres à leur réutilisation en remblais routiers (tassement, compressibilité des sols).

Les besoins en remblais complémentaires sont couverts par des apports extérieurs (matériaux / sables en provenance de carrières de Guyane par exemple).

Les déblais non réutilisés in situ sont évacués vers un exutoire approprié (centre de stockage de déchets, demande de sortie du statut de déchets, ou valorisation en carrières lorsque celles-ci sont en fin d'exploitation et nécessitent des matériaux de remblaiement dans le cadre de leur remise en état...).

Mesure R.p.1.1.b (1) : Adaptation de la conduite du chantier au risque inondation

Les matériaux de déblais excédentaires et non réutilisables en remblais ne peuvent être stockés à proximité du chantier, mais sont acheminés régulièrement vers leurs exutoires définitifs.

Mesure A.p.6.1.c (1) : Suivi de la gestion des remblais / déblais

Les entreprises effectuant les travaux mettent en place :

- la traçabilité des matériaux d'apport extérieurs (quantités, identification de l'origine des matériaux, qualité), de façon à pouvoir réagir en cas d'incident (matériaux pollués, matériaux ne présentant pas des caractéristiques suffisantes pour l'usage attendu en remblai routier) ;
- la traçabilité des matériaux de déblais excédentaires nécessitant une évacuation du chantier (quantités, qualité, identification des sites d'évacuation), conformément à l'article L. 541-7 du code de l'environnement ;
- une démarche de recherche des filières d'évacuation des déblais par les entreprises de travaux et soumission pour acceptation préalable au maître d'ouvrage.

2.1.2 Eaux souterraines

2.1.2.1 Écoulements souterrains

Mesure R.p.2.1.d (1) : Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier

Les eaux de fond de fouille sont collectées et éventuellement traitées avant rejet dans l'estuaire.

Mesure R.p.2.1.t : Dispositions constructives limitant les pompages et les effets barrages hydrogéologiques

La réalisation des remblais techniques et des culées du pont ne nécessite pas de pompage provisoire, de purge ou de rabattement de nappe, et est donc sans incidence sur les écoulements souterrains.

Concernant la réalisation des ouvrages de rétention des eaux pluviales, au vu du contexte géologique, les débits de percolation à travers les alluvions sont négligeables, et le creusement des ouvrages au sein des argiles vasardes est sans incidence notable sur les écoulements souterrains.

Mesure A.p.6.1.d : Suivi piézométrique en phase travaux et réalisation d'essais de pompage afin de confirmer les débits de pompage en fond de fouille

Un nouveau suivi piézométrique est prévu dans le cadre des travaux, notamment au droit des bassins B2 et B3 :

- 2 essais de pompage : 1 par bassin B2 et B3 ;
- 3 piézomètres par bassin B2 et B3 (soit 6 en rive gauche), 1 autre piézomètre en rive gauche 1 piézomètre en rive droite ;
- 18 mois de suivi de nappe.

2.1.2.2 Qualité des eaux souterraines

Mesure R.p.2.1.d (2) : Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier

Ces impacts sont maîtrisés par la mise en place de bonnes pratiques et la formation du personnel de chantier.

L'ensemble des véhicules, engins, équipements et matériels utilisés sur le chantier est en parfait état de marche et fait l'objet d'entretien et de contrôle régulier.

L'entretien et le ravitaillement des matériels, véhicules et engins est fait en dehors de la zone inondable, dans un lieu défini spécifiquement à cet effet et possédant l'ensemble des équipements nécessaires au recueil puis au traitement des effluents usés, huile, gasoil et autres liquides polluants. Une installation de ce type est conçue au niveau des bases travaux déportées. Hors situation exceptionnelle (par exemple accident sur un engin nécessitant une intervention immédiate), aucun entretien des engins de travaux publics n'est réalisé sur le chantier.

Le nettoyage et les réparations légères des engins et du matériel se font sur des aires étanches capables de contenir un éventuel déversement accidentel, et éloignées le plus possible du fleuve en termes de positionnement sur l'aire de chantier.

En ce qui concerne le ravitaillement, deux cas de figures sont possibles. Pour les véhicules se déplaçant facilement tels que les camions, le ravitaillement est effectué au niveau des points de distribution classiques. Le ravitaillement des engins sur les zones de chantier est effectué sur une aire dédiée ou le cas échéant après avoir disposé un bac de récupération sous l'engin.

Il est mis à disposition sur le chantier (en rive droite, en rive gauche et sur les bases travaux déportées) des kits de dépollution et de consignes d'action en cas de pollution accidentelle.

Le stationnement des engins à l'arrêt et le positionnement des stockages temporaires sont le plus éloigné possible par rapport au fleuve.

En cas de présence de produits polluants sur le site du chantier, leur stockage et leur manipulation se fait sur une aire étanche, sous abri et formant rétention. En cas d'implantation en zone inondable, les stocks doivent être positionnés au-dessus de la cote des plus hautes eaux et sans possibilité d'emportement.

Tout rejet direct de polluants dans les eaux, le sol ou les réseaux du secteur, notamment de carburant, de produit de vidange, de laitance de béton ou d'eaux de lavage des toupies est strictement interdit.

Enfin, le temps de la mise en service des ouvrages d'assainissement définitifs, un assainissement provisoire des emprises du chantier terrestre (notamment pistes et installations, zones de stockage...) est mis en place afin d'empêcher les eaux de ruissellement chargées de fines ainsi que toute autre pollution d'atteindre le milieu naturel.

Mesure A.p.6.1.a (1) : Visites de contrôle du chantier (a minima mensuelles) par un responsable environnement missionné par le maître d'ouvrage avec compte rendu de visite

2.1.3 Eaux superficielles

2.1.3.1 Écoulements et risque inondation

Mesure R.p.1.1.b (2) : Adaptation de la conduite du chantier au risque inondation

Afin de limiter les effets du projet en phase travaux, les mesures suivantes sont prévues :

- en rivière :
 - la mise hors d'eau, en cas d'estacade provisoire, vis-à-vis d'une crue exceptionnelle de type plus haute marée astronomique (PHMA) + surcote de 0,90 cm (soit à la cote + 2,44 m NGG) ;
- en rives :
 - le stockage des matériaux de construction est limité au strict minimum et les apports de matériaux s'effectuent à flux tendus vers le chantier, par voie terrestre ou par voie nautique. Cette mesure vise à limiter les obstacles à l'écoulement en cas de crues. Ainsi, le stockage de matériaux est limité au besoin quotidien, voire hebdomadaire en ce qui concerne les voussoirs. Une aire de stockage de voussoirs est effectivement présente. S'agissant d'éléments en béton creux et de grande dimension, ceux-ci sont placés dans le sens d'écoulement des eaux ainsi d'optimiser la transparence hydraulique du stockage. D'autre part, s'agissant d'éléments lourds (environ 50 tonnes), ceux-ci ne présentent pas de risque d'emportement en cas de crue ;
 - le stockage des éventuels produits polluants est réalisé :
 - soit hors zone inondable ;
 - soit positionnés au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues, sans possibilité d'emportement ;
 - en période d'arrêt (fin de journée par exemple), les engins sont stationnés le plus loin possible du cours d'eau (tout en restant dans le périmètre défini pour le chantier), et si possible hors zone inondable ; ils sont facilement déplaçables en cas de crue ;
 - en cas de risque de crue annoncé, les zones de travaux (engins, stocks de matériaux mobilisables par les crues...) sont évacuées.

Mesure R.p.2.1.u : Mise en place d'un plan d'évacuation en cas d'alerte de crue

Un plan d'évacuation en phase chantier en cas d'alerte de crue est mis en place par les entreprises adjudicatrices des travaux. Ce plan est soumis pour approbation préalable au service en charge de la police de l'eau et au service en charge de la prévention des risques de la DGTM.

Mesure A.p.6.1.a (2) : Visites de contrôle du chantier (a minima mensuelles) par un responsable environnement missionné par le maître d'ouvrage avec compte rendu de visite

Mesure A.p.6.1.f (1) : Mise en œuvre d'un système de suivi des risques de crue

Un système de suivi des risques de crues est mis en œuvre par les entreprises adjudicatrices des travaux afin le cas échéant d'organiser le repli du chantier, la mise en sécurité des équipements et également de s'assurer qu'aucun produit polluant ne peut être entraîné par les débordements. Les travaux doivent être interrompus pendant la période d'alerte définie par Météo-France.

Sur ce secteur estuarien, l'écoulement est sous influence maritime. C'est donc les conditions de marée qui sont surveillées plutôt que les débits de la rivière dont les crues ne génèrent pas d'inondation sur le secteur du pont. Pour cela, sont suivies les alertes Météo-France sur les risques de submersion sont suivies ainsi que les forts coefficients de marée et les conditions tempétueuses.

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à installer une station météo avec marégraphe.

2.1.3.2 Extraction de sédiments dans la rivière de Cayenne

Mesure E.p.3.2.b : Réduction du nombre de piles et de travées en rivière par rapport au pont actuel

Le nombre de piles et de travées est réduit : 1 travée du projet de pont = 2 travées du pont existant.

Mesure E.p.3.1.a : Réalisation des fondations de l'estacade par pieux creux

Les fondations de l'estacade étant réalisées à l'aide de pieux creux, celle-ci ne génère pas d'extraction de sédiments.

Mesure R.p.2.1.v : Adaptation du devenir des sédiments extraits selon leur qualité et positionnement aux seuils N1 et N2 mentionnés aux tableaux II et III de l'arrêté du 9 août 2006

Au regard des résultats (conformité ou non à l'arrêté du 9 août 2006 modifié), les sédiments extraits font l'objet :

- soit d'une ré-immersion dans la rivière de Cayenne ;
- soit d'une gestion ex-situ dans un centre de stockage en tant que déchets.

Mesure R.p.2.1.w : Adaptation du protocole de clapage aux conditions du milieu et dans un objectif de dispersion maximal

Le protocole de clapage est adapté aux conditions du milieu dans un objectif de dispersion maximal : étalement des opérations de clapage (volume d'un pieu maximum en simultané), clapage à marée descendante, suivi de la qualité des eaux...).

La réintroduction dans le milieu se fait dans les conditions suivantes ;

- clapage limité aux matériaux fins qui peuvent être remis en suspension dans le courant ;
- mise en place d'un étalement des clapages afin de limiter l'incidence des rejets sur le milieu naturel (au maximum le volume d'un pieu en simultané) ;
- clapage à marée descendante pour une dispersion en direction de l'océan ;
- si présence d'éléments grossiers ou d'une décantation rapide au lieu de la dilution souhaitée, clapage réalisé au plus près de l'embouchure où les courants sont plus forts, dans la limite de navigabilité des barges employées.

Mesure de suivi associée à la mesure R.p.1.1.w : suivi précis du relargage des sédiments

Lors des opérations de clapage, un suivi précis du relargage des sédiments est effectué par les entreprises de travaux, afin de contrôler leur réalisation à marée descendante. L'heure, les conditions de marée (montante ou descendante), les volumes de sédiments clapés et la géolocalisation précise des relargages font l'objet d'un registre accessible pour tous les inspecteurs de l'environnement qui en demandent la consultation.

Mesure A.p.6.1.g : Réalisation d'analyses complémentaires de qualité des sédiments

Des analyses complémentaires sont réalisées afin de déterminer le devenir des sédiments extraits lors de la réalisation des piles en rive droite.

Mesure A.p.6.1.h (1) : Suivi de la qualité des eaux et des sédiments de l'estuaire

Qualité des sédiments

Un suivi sédimentaire est également effectué au niveau des stations indiquées sur la carte présentée au sein du dossier d'enquête publique.

Les analyses portent sur les paramètres suivants : mesure de la hauteur de sédiment récolté, poids des sédiments récoltés, matières sèches, phosphore total, COT, azote Kjeldhal, granulométrie, métaux (Ni, Cu, Zn, As, Cd, Pb), dioxine, les hydrocarbures totaux et chacun des HAP. Les analyses sont menées semestriellement durant les travaux directement en milieu estuarien (exclu la pose du tablier).

Les points d'échantillonnage et leur nombre dépendront de la localisation précise des rejets des travaux de l'infrastructure et de ceux de la Centrale Prométhée.

Mesure A.p.6.1.c (2) : Suivi de la gestion des remblais / déblais

En cas de gestion ex situ, le suivi de la destination des sédiments extraits est assuré grâce à un registre des sédiments extraits : quantités, qualité, identification des sites d'évacuation.

2.1.3.3 Qualité des eaux superficielles et milieu aquatique

Mesure R.p.2.1.d (3) : Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier

Milieu terrestre

En milieu terrestre, les mesures visant la préservation de la qualité des eaux superficielles sont les mêmes que celles visant la préservation des eaux souterraines.

En rivière

Les piles sont réalisées à sec, à l'abri de batardeaux étanches, depuis une estacade ou depuis une barge.

Concernant le tablier, les voussoirs sont généralement préfabriqués au niveau d'une base travaux, puis transportés et mis sur place sur site. Des opérations de bétonnage sur place restent néanmoins possibles. Dans ce cas, un coffrage étanchéifié est mis en place ce qui évite les égouttures au-dessus de l'eau. En conclusion les opérations de bétonnages in situ sont réalisées de façon à éviter tout rejet vers le milieu naturel.

En cas de réalisation d'une estacade, son platelage est obligatoirement étanche à l'eau et équipé de tous les dispositifs nécessaires au recueil et à l'évacuation des eaux de ruissellement, soumis à l'agrément du maître d'ouvrage. Tout rejet direct des eaux et de matériaux dans l'estuaire est strictement Interdit.

Pendant toute la durée du chantier, des équipements destinés à lutter contre les pollutions accidentelles et adaptés au contexte sont présents sur chaque atelier et/ou barge de chantier, permettant une intervention immédiate et une circonscription rapide de la pollution en cas de déversement accidentel :

- pollution accidentelle sur la barge et/ou l'estacade : produits absorbants et bacs de récupération ;
- pollution accidentelle dans le milieu aquatique : barrage flottant adapté au milieu maritime.

Mesure A.p.6.1.h (2) : Suivi de la qualité des eaux et des sédiments de l'estuaire

Qualité de l'eau

Un suivi de la qualité de l'eau est mené pendant la période des travaux en milieu aquatique strict (construction des piles), d'après le protocole proposé par Hydreco et inscrite dans le dossier présenté dans sa version soumise à l'enquête publique du 4 janvier au 3 février 2021 inclus.

Les mesures in-situ et prélèvements d'eau sont effectués pendant les mois d'étiage, préférentiellement en mars et octobre de chaque année, à marée descendante proche de la marée basse, durant les travaux directement en milieu estuarien (exclu la pose du tablier), puis durant la période post-travaux durant deux années à la même fréquence.

Les mesures des échantillonnages passifs sont, elles, effectués semestriellement durant les travaux directement en milieu estuarien.

Ce suivi est réalisé au droit de deux stations amont et de deux stations aval à la zone de travaux, rive droite / rive gauche.

Mesure A.p.6.1.a (3) : Visites de contrôle du chantier (a minima mensuelles) par un responsable environnement missionné par le maître d'ouvrage avec compte rendu de visite

2.1.4 Usages de l'eau

2.1.4.1 Navigation

Mesure R.p.2.1.x : Maintien des possibilités de passage sous les ouvrages sous au moins une travée (70 m)

En phase travaux, la navigation fluviale (des petites embarcations) n'est pas interrompue. Une passe navigable d'a minima une travée (70 mètres) est maintenue.

Pendant la durée des travaux, une signalétique fluviomaritime efficace est mise en place de manière à limiter et à prévenir les incidents de navigation éventuels.

Mesure A.h.6.1.a : Action de gouvernance (navigation)

Une commission nautique locale valide les conditions de navigation en phase travaux.

2.1.4.2 Pêche

Mesure C.h.4 (1) : Compensation financière

Des indemnités financières sont proposées aux exploitants d'une installation bénéficiant d'une autorisation temporaire d'occupation pour l'activité de pêche. Celles-ci sont calculées sur la base des pertes d'exploitation estimées par rapport aux années précédentes.

2.1.4.3 Conchyliculture

Mesure A4.N2.a.02 (2) : Contribution à la mise en place de la filière ostréicole de Montsinéry-Tonnegrande

2.2 Milieu naturel

2.2.1 Zones d'inventaires et de protection

Mesure R1.N1.a (1) : Limitation des emprises des travaux

Les emprises travaux du projet dans les zones d'inventaire et de protection ont été réduites au strict nécessaire.

Autres mesures

Les mesures définies vis-à-vis des habitats naturels, à la flore et à la faune permettront également de réduire les impacts sur les zones d'inventaires et de protection.

2.2.2 Habitats naturels, flore et faune

2.2.2.1 Volet terrestre

Mesure E2.N1.a.01 : Conservation d'îlots de sénescence et maintien des connectivités écologiques existantes sur les secteurs de mangrove

Des patchs de mangroves sont conservés de part et d'autre de l'ancien et du nouveau pont (côté Macouria et Matoury). Les gîtes potentiels tout comme des zones de chasses sont préservés et il est observé un maintien d'une connectivité écologique pour des espèces telles que *Peropteryx trinitatis*.

Lors des travaux, un balisage accompagné d'une signalétique efficace est mis en place. Les équipes de chantier sont sensibilisées afin d'assurer le maintien de l'intégrité de ces zones balisées.

Mesure de suivi associée : suivi télémétrique d'individus issus en priorité de la colonie de *Pteronotus rubiginosus*

Afin de quantifier les échanges entre les compartiments naturels, un suivi télémétrique d'individus issus en priorité de la colonie de *Pteronotus rubiginosus* est effectué pendant 2 ans.

Mesure R2.N1.a.01 : Régulation de la circulation des engins de chantier pendant les phases de travaux et d'exploitation

Les engins utilisés sont aux normes, régulièrement entretenus et bénéficient notamment de contrats de maintenance à jour avec des sociétés spécialisées. Les moteurs sont réglés convenablement. Les chauffeurs ne doivent pas laisser tourner inutilement les moteurs. La vitesse sur site est limitée à 30 km/h.

Mesure R2.N1.p.01 (1) : Préservation des habitats adjacents sensibles

Défrichement vers l'intérieur

Lors des travaux de défrichement, les abattages d'arbres sont systématiquement effectués vers l'intérieur, les arbres en lisière du périmètre sont abattus vers l'intérieur du chantier pour éviter une dégradation par chablis successifs.

Traitement de lisière

En outre, une bande de 5 mètres entre la lisière créée et l'emprise du projet est maintenue, de manière qu'une cicatrisation de la lisière puisse s'opérer naturellement. Les graines dans le sol et l'apport de graines par les chauves-souris frugivores permettront aux plantes pionnières de s'exprimer et de « refermer » ainsi la lisière.

Mesure R2.N1.d.01 : Limitation des risques de colmatage et de contamination des cours d'eau

Afin de réduire au maximum les impacts potentiels sur les cours d'eau, les mesures suivantes s'appliquent à l'ensemble des zones de travaux :

- un système de collecte et de pré-traitement des eaux de ruissellement est mis en place au démarrage des travaux de terrassement ;
- en saison sèche ou lors d'une période sèche prolongée, les sols mis à nu sont arrosés afin de limiter les émissions de particules fines. L'alimentation en eau est réalisée soit via une citerne présente sur la zone de chantier, soit via un raccordement au réseau d'alimentation des collectivités (cas des bases travaux déportées).

Les travaux liés à l'aménagement des bassins, sont engagés – selon le phasage des travaux – à l'amont des opérations. Il est prévu :

- en rive gauche par 2 bassins de rétention ;
- en rive droite par un fossé longitudinal.

Mesure R2.N1.k.01 : Favorisation des techniques les moins bruyantes

Les ateliers de battages de pieux sont considérés comme très bruyants en milieu aérien. Leur utilisation doit donc être limitée au strict minimum au profit des techniques de vibro-fonçage et de louvoyage.

Mesure R2.N1.k.03 : Limitation du risque de destruction de nids d'espèces protégées

Afin de réduire les risques de destruction des nids, les opérations de défrichement sont précédées du passage d'un expert ornithologue qui doit repérer les éventuels nids d'espèces protégées. Dans le cas où de tels nids sont trouvés, les sites de nidification doivent être soustraits aux opérations de déboisement, avec mise en place d'une zone tampon d'une dimension et d'une période suffisante selon la biologie de l'espèce.

Mesure R2.N1.k.04 : Prise en compte de la faune peu mobile

Afin de limiter le risque de destruction des espèces de faune les moins mobiles, les opérations de défrichement sont précédées du passage d'un expert écologue qui doit repérer la faune peu mobile, et procéder lorsque c'est possible à son déplacement. Si de la faune arboricole est repérée mais inaccessible, un second passage est effectué au moment des travaux pour déplacer à l'aide de l'entreprise de travaux les éventuels individus.

Mesure A9.N.01 (1) : Valorisation du bois de défrichement

Les bois issus du défrichement des zones forestières sont valorisés dans des filières bois présentes sur l'Île de Cayenne (bois énergie, bois d'œuvre, bois réal fragmenté pour paillage), valorisation intégrée au plan de gestion des déchets de chantier.

Un registre est tenu à jour.

Mesure A4.N1.d.01 (1) : Suivi environnemental du chantier par un expert écologue

Le déroulement des travaux fait l'objet d'une concertation entre le(s) chef(s) de chantier de(s) entreprise(s) mandatée(s) pour les travaux et un expert écologue qui s'assure du respect des contraintes environnementales (espèces protégées, préservation des zones humides, traitement de lisière, défrichement progressif et vers l'intérieur, limitation du dérangement de la faune, pollution ...)

Le balisage des espèces et espaces sensibles à proximité de l'emprise du projet est réalisé par l'expert écologue et/ou sous la surveillance de celui-ci. La délimitation précise de ces espèces et espaces devra être matérialisée sur le terrain par une signalétique efficace, afin qu'elle soit facilement identifiable par les équipes techniques de chantier. Cela permet notamment d'éviter que des espèces protégées et/ou à forts enjeux ne soient détruites de façon non intentionnelle par le passage des engins de chantier ou lors du défrichage.

Les équipes de chantiers sont régulièrement sensibilisées aux principaux enjeux environnementaux par des formations courtes (1/2 journée).

L'expert écologue rédige un avis sur les documents techniques de type PME (plan de management environnementale) et/ou PAE (plan d'assurance environnementale) et le cahier des charges environnementales.

Des visites de chantier sont réalisées (2 visites/mois en phase défrichage puis 1 visite par mois pendant la totalité de la durée des travaux) afin de veiller au respect de la réglementation environnementale, des mesures d'évitement et de réduction et des procédures en lien avec l'environnement. Les visites de chantier font l'objet de comptes rendus.

La dernière visite de chantier veille à un repli de chantier respectueux de l'environnement et des exigences définies et fait l'objet d'un bilan de fin de chantier.

Mesure A4.N1.b.01 (1) : Suivi des effectifs des espèces d'oiseaux de mangroves et de vasières intertidales

La réalisation de la présente infrastructure impliquant la destruction d'une partie des mangroves et des vasières intertidales, au vu des nuisances sonores importantes du chantier, il est mis en place une étude visant à évaluer les impacts du chantier sur les espèces d'oiseaux évoluant dans ces milieux naturels.

Les observations démarrent quelques mois avant le démarrage du chantier, s'étaient sur toute la période de chantier, et durant quelques mois après la mise en service de l'ouvrage. Un ornithologue qualifié propose un protocole simplifié de suivi mis en œuvre par l'entreprise en charge des travaux pour les espèces de vasière, facilement identifiables. Les observations de la fréquentation des vasières sont couplées avec les suivis de présence des mammifères marins sur zone avant le démarrage des activités qui sont menées par des naturalistes qualifiés.

Mesure A4.N1.b.02 (1) : Caractérisation des circulations de faune en rive droite

Le corridor écologique en rive droite est mal connu quant à la fréquentation et aux lieux de passage des animaux. Une étude complémentaire est menée pour identifier les espèces qui empruntent ce corridor et leurs habitudes. Un expert faunistique est missionné avant, pendant et après le chantier, pour mener des inventaires de terrains pour la petite faune, pour la pose de pièges photographiques sur 2 km linéaires à l'est du pont et pour poursuivre le suivi des collisions routières.

2.2.2.2 Volet marin

Mesure E4.N1.b.01 : Limitation au strict minimum des travaux de nuit

Les travaux générant des nuisances sonores ne démarrent pas de nuit puisqu'aucune surveillance visuelle de la zone ne peut être réalisée. Les travaux bruyants engagés et devant, pour des raisons techniques ou sécuritaires, être terminés pourront se prolonger après la tombée de la nuit, mais ce cas de figure doit rester exceptionnel.

Ces événements exceptionnels sont enregistrés sur un document qui relaye la durée durant laquelle les travaux de nuit doivent rester engagés ainsi que la raison technique ou sécuritaire pour lequel le chantier doit se maintenir.

Mesure E2.N1.a.04 : Arrêt des travaux en cas de présence proche de la zone de dommage physiologique permanent de mammifères marins

Lorsqu'un mammifère marin est aperçu dans un rayon de 50 mètres autour d'un atelier bruyant (battage, vibrofonçage, louvoyage ou encore fonçage des pieux), les travaux sont immédiatement arrêtés en suivant le protocole d'alerte mis en place à cet effet.

Mesure R2.N1.k.02 : Surveillance visuelle de la zone durant les travaux

Avant le lancement des phases de travaux ayant de forts impacts sonores (battage, vibrofonçage, louvoyage et fonçage de pieux), une surveillance visuelle est mise en place de 30 min à 1 h avant le début des travaux dans un rayon de 200 à 500 m. Cette surveillance est amenée à se dérouler aux horaires du

chantier, qui pourront varier tous les jours (en fonction de la marée par exemple). Les animaux concernés ici étant particulièrement discrets, la surveillance doit être suffisamment longue pour pouvoir détecter un animal qui remonterait en surface. Cette surveillance devra être réalisée par des équipes expérimentées et ayant une bonne connaissance des espèces, particulièrement du Dauphin de Guyane, mais aussi de la navigation en estuaire. Pour optimiser la mesure, des moyens de mise à la mer sont mis à disposition pour embarquer les spécialistes et envisager l'éloignement des animaux de la zone de chantier.

En complément, une surveillance acoustique à travers la réalisation de points d'écoute est effectuée. Celle-ci consiste à recourir à un hydrophone mobile pour détecter en temps réel les signaux émis par les animaux et ainsi pallier un taux de détection faible.

En cas d'interruption de plus d'une heure des travaux bruyants, la surveillance visuelle et acoustique doit être mise en œuvre à nouveau avant redémarrage des ateliers bruyants.

Le démarrage des travaux ne peut avoir lieu qu'après un feu vert donné au chef de chantier par le responsable de l'équipe de surveillance conformément au protocole de surveillance visuelle et d'arrêt d'urgence concernant les mammifères marins.

Mesure R2.N1.i.01 : Limitation des bruits impulsifs et favorisation de la mise en marche progressive des engins de travaux

Une mise en marche progressive des engins de travaux (méthode du soft-start) est effectuée afin de limiter les bruits impulsifs. La montée en puissance se déroule pendant 30 min, permettant aux animaux de s'éloigner progressivement.

Mesure R2.N1.b.01 : Limitation du trafic maritime et gestion des déblais

Les déplacements maritimes liés à l'importation de matériaux, à l'évacuation des déblais, ou au transport du personnel sont optimisés pour réduire au maximum les impacts sur la faune marine (nuisances sonores, matières en suspension, pollution par les dérivés de pétrole).

Les sédiments qui sont extraits lors des creusements pour la mise en place des piles sont relargués dans le fleuve à marée descendante, au plus proche du niveau le plus bas de la marée basse, pour profiter des courants forts qui chassent les sédiments au large. De même le clapage de ces sédiments se fait en sortie de l'estuaire, en privilégiant une embarcation capable de supporter la houle pour cette opération, conformément à la mesure de suivi associée à la mesure R.p.1.1.w (suivi précis du relargage des sédiments).

Mesure A2.N.a.01 : Contribution à la mise en place d'une zone de protection des habitats rocheux présents sur les eaux côtières et estuariennes de Cayenne

Cette mesure est requalifiée en mesure compensatoire suite à l'avis du CNPN.

Les espèces menacées ou vulnérables présentées au vu du projet, et pour lesquelles un réel manque de connaissance subsiste, sont inféodées aux habitats rocheux pendant toute leur vie ou partie (pointes rocheuses, roches immergées, îlots et îlets). Il est donc pertinent d'envisager la mise en protection et la gestion de ces sites en vue d'assurer la préservation des espèces qui en dépendent. De plus, au vu des impacts potentiels générés par les travaux sur les populations pouvant conduire à l'abandon de secteurs favorables à la reproduction, l'alimentation ou le développement des juvéniles, des mesures doivent permettre d'assurer le bon état écologique des autres habitats préférentiels de ces espèces.

Cette mesure comprend donc le financement d'une phase de préfiguration visant la mise en protection d'une partie des eaux côtières de Cayenne et Rémire-Montjoly comprenant les abords des zones rocheuses telles que les Îlets de Rémire. Le financement devra aussi couvrir la rédaction du plan de gestion ainsi que les dix premières années de gestion du site.

Mesure A4.N1.b.03 : Étude sur la distribution spatiale et temporelle du Dauphin de Guyane dans les eaux côtières et estuariennes de Cayenne : suivi par photo-identification et par acoustique

Au regard de la rareté des données existantes sur le Dauphin de Guyane alors que l'estuaire de la rivière Cayenne est considéré comme un de ses habitats préférentiels et au regard de la sensibilité de cette espèce aux types de travaux réalisés et de ses enjeux de conservation (espèce en danger en Guyane et quasi menacé à l'échelle mondiale), l'acquisition de nouvelles données est nécessaire.

Les actions mises en place doivent permettre d'enrichir les connaissances sur la distribution de l'espèce et les variabilités journalières/saisonniers dans une zone suffisamment élargie pour prendre en compte la fonctionnalité des habitats ainsi que le caractère mobile des dauphins. Dans ce cadre, le secteur le plus pertinent se compose des eaux côtières et estuariennes de Cayenne, soit de la rivière de Cayenne au fleuve

Mahury intégrant les Îlets de Rémire. Ils sont des sites majeurs de distribution de l'espèce en Guyane et les études existantes ont montré une connectivité entre chaque secteur.

Pour répondre à cet objectif, les actions déjà engagées sur l'espèce en Guyane doivent être soutenues financièrement pour approfondir le travail de photo-identification et assurer l'analyse des données acoustiques collectées par un réseau de 4 d'hydrophones déployés, en priorité dans l'estuaire de la rivière de Cayenne, puis celui de la rivière Mahury, ainsi qu'au droit de l'îlet le Père et de l'îlet La Mère.

La mesure est réalisée à partir du début des travaux durant 5 années.

Mesure A4.N1.b.04 : Évaluation du niveau de fréquentation des lamantins dans les eaux côtières et estuariennes de Cayenne : recensement par bateau et surveillance visuelle

Les lamantins sont des animaux discrets, ce qui limite leur détection, mais leur présence dans la rivière de Cayenne est avérée avec possiblement un niveau de fréquentation élevé au vu des caractéristiques du milieu favorables à sa présence.

Les actions menées doivent permettre de mieux évaluer le niveau de fréquentation des lamantins dans une zone dite fonctionnelle et pertinente, soit la rivière de Cayenne et amont ainsi que la côte de Cayenne comprenant les pointes rocheuses et les Îlets Dupont favorables à la présence de ces animaux.

Pour cela, la méthode déjà employée en Guyane est le recensement des individus avec une embarcation légère à l'aide d'un sonar multilatéral couplée à une surveillance visuelle embarquée et à terre. Cette étude est menée sur 2 années.

Mesure A4.N1.b.05 : Réalisation des mesures acoustiques des travaux sous-marins

Des mesures acoustiques sont menées au démarrage des travaux (essais de convenance) afin de confirmer les résultats des simulations acoustiques et plus précisément quantifier les impacts générés par la(les) solution(s) technique(s) retenue(s) (battage et/ou vibrofonçage et/ou louvoyage et/ou fonçage), au moins en deux points en rive droite et deux points au centre du fleuve.

Mesure A4.N1.c.01 : Étude des déplacements à fine échelle des Mérous géants et estimation de la fidélité aux habitats préférentiels : suivi par télémétrie acoustique

Au vu de la difficulté d'évaluer les impacts des travaux sur les Mérous géants par manque d'informations, d'une population mondiale en déclin et d'un secteur d'étude connectée à la rivière de Montsinéry (principal site connu de présence de juvéniles), il est essentiel d'acquérir de nouvelles données.

Les actions mises en place doivent permettre de caractériser les déplacements à fine échelle de l'espèce et de fournir des informations sur sa fidélité aux principaux sites de distribution comprenant la rivière de Cayenne et la côte rocheuse.

Pour cela, un suivi par télémétrie acoustique, ou autre méthode adaptée aux milieux turbides, est effectué durant toute la durée des travaux et jusqu'à deux ans après la fin des travaux.

Une mesure de la pression de capture actuelle effectuée par les pêcheurs « privés » depuis le tablier du pont actuel est également effectuée.

Mesure A4.N1.c.02 : Étude des déplacements à fine échelle des élasmobranches et évaluer leur niveau de fréquentation dans les eaux côtières et estuariennes de Cayenne : suivi par télémétrie acoustique

Les actions qui sont mises en œuvre permettent de caractériser les déplacements à fine échelle des raies et requins et d'évaluer leur niveau de fréquentation dans les eaux côtières de Cayenne soumises à une forte pression.

Pour cela, un suivi par télémétrie acoustique est effectué pendant 5 ans et pourra être couplé au travail mené sur le Mérou géant.

Mesure A4.N1.c.03 : Évaluation du stock de juvéniles de Mérou géant dans les rivières de Cayenne et de Montsinéry : suivi par marquage externe et captures de larves

Les actions mises en place sont réalisées dans la rivière de Cayenne et la rivière de Montsinéry pour estimer le stock de juvéniles et évaluer l'apport de nouveaux individus.

Pour cela, un suivi par marquage externe est mis en place pour estimer l'abondance des populations et étudier leur dynamique. Des captures de larves complémentaires au marquage sont également entreprises afin d'évaluer le taux de recrutement.

L'ensemble de ces mesures sont mises en place pendant 5 ans.

Mesure A4.N1.c.04 : Suivi des populations de diatomées

Un suivi des diatomées est réalisé lors des travaux les plus impactants sur le milieu aquatique, à savoir des opérations de battage ou de vibrofonçage. Afin de présenter des résultats exploitables, il devra suivre le même protocole que lors des études menées pour le projet EDF PEI (centrale Prométhée) et dans des conditions hydrauliques et hydrologiques similaires.

Ce suivi est effectué durant la phase travaux et jusqu'à deux après la fin des travaux.

Mesure A4.N1.c.05 : Évaluation des impacts du chantier sur les mangroves

Cette mesure, réalisée par un expert écologue, est effectuée pendant la saison sèche de manière annuelle les deux premières années puis tous les deux ans durant quatre années complémentaires.

Mesure A4.N1.c.06 : Suivi des invertébrés aquatiques

Invertébrés benthiques et de pleine eau

Un suivi des invertébrés aquatiques benthiques et de pleine eau (crustacés, mollusques, etc.) est réalisé afin d'évaluer la tendance globale par la même technique, fréquence et coût de chalutage que celle développée pour le suivi piscicole.

Ce suivi est mené de manière semestrielle pendant la durée des travaux directs en milieu estuarien (exclu la pose du tablier), puis de manière annuelle pendant 2 ans après la réalisation de ces travaux.

Invertébrés de mangrove

Au regard de la proximité de la mangrove, un suivi des crabes est réalisé. En effet les crabes sont les premiers fournisseurs et régénérateurs de la mangrove (avec les oligochètes).

Ce suivi est mené de manière semestrielle durant les travaux directement en milieu estuarien (exclu la pose du tablier) puis durant 2 années à raison d'une investigation annuelle.

Invertébrés fixés aux piles de pont

Par ailleurs, un inventaire et un suivi (pour identification et dénombrement) de la faune invertébrée fixée sur les piles du pont actuel et du pont projeté est réalisé par raclage de plusieurs placettes de superficie identique (0,25 m² par exemple) sur 5 de ses piles. Réalisé tous les 2 mois durant la phase chantier et jusqu'à 2 ans après les travaux, ce suivi permet notamment d'obtenir une information sur la colonisation de la faune de malacostracés sur ces supports inertes. Si les quantités retrouvées sont importantes, ces prélèvements font l'objet d'analyses spécifiques de métaux lourds pour évaluer les potentiels rejets issus du pont.

Un comparatif entre les piles des deux ponts est réalisé afin d'appréhender la vitesse de colonisation des peuplements et éventuellement l'apparition d'espèces différentes et d'obtenir des informations inédites sur l'importance de ce type de structure en milieu estuarien tropical.

Mesure A4.N1.c.07 : Suivi de l'ichtyofaune

Lors des premières opérations, il est fortement possible que les poissons fuient naturellement la zone, et que cette fuite se prolonge dans le temps si les perturbations sont régulières. Aussi, il est nécessaire de pouvoir évaluer et déterminer le retour de l'ichtyofaune sur la zone.

Pour cela, un suivi par pêche directement dans la rivière est effectué par deux types de protocoles visant, d'une part les poissons adultes par la pose de filets en amont et en aval de la zone, et d'autre part les juvéniles par la technique du chalut, méthodologie utilisée actuellement dans le cadre de la mise au point d'indicateurs poissons spécifiques à la zone estuarienne.

La méthode utilisée pour le suivi de la population des poissons adultes est standardisée et reproductible, permettant d'obtenir des échantillons semi-quantitatifs et par conséquent une réelle comparaison des données.

Le protocole technique utilisé pour le suivi de la population des juvéniles est standardisé et respecte les normes relatives à l'échantillonnage au chalut à perche des communautés de poissons dans les estuaires.

Ces suivis sont effectués lors de 2 campagnes par an durant la phase travaux et jusqu'à 2 ans après le début des travaux.

Mesure A4.N2.a.01 : Caractérisation des mouvements entre différentes zones de distribution des juvéniles de Tortues vertes et évaluation de la fidélité au site : suivi par photo-identification et télémétrie satellite

Afin de mieux évaluer les impacts des travaux de l'infrastructure sur la population de juvéniles des Tortues vertes de Guyane, le travail de photo-identification des juvéniles de Tortues vertes réalisé à la réserve naturelle de l'Île du Grand-Connétable est renforcé et étendu à d'autres sites dont le secteur de Cayenne / Montsinéry. La photoidentification permet d'estimer un effectif moyen de tortues par secteur et ainsi estimer le taux de fréquentation. La mise en place d'un suivi par télémétrie satellite permet donc d'assurer la collecte d'informations sur les mouvements journaliers/saisonniers. Les deux méthodes pourront mettre en évidence des échanges entre les sites.

Ce suivi est mis en place pendant 5 années à partir du début des travaux.

Mesure A4.N2.a.02 (1) : Contribution à la mise en place de la filière ostréicole de Montsinéry-Tonnegrande

Un soutien financier est apporté au porteur de projet ostréicole (collectivité publique) afin de définir les conditions initiales de développement de cette filière fortement dépendante de conditions environnementales d'excellente qualité et dans le respect des équilibres écologiques de la zone estuarienne. Le projet est situé à environ 16 km en amont du pont (toujours sous influence marine).

Mesure A4.N2.b.01 : Contribution à la rédaction et la mise en place du plan national d'actions en faveur du Dauphin de Guyane

Le Dauphin de Guyane étant certainement l'espèce la plus sensible aux types de travaux mis en œuvre, mais aussi au vu de ses enjeux de conservation, une contribution financière pour le développement d'un plan national d'action en faveur du Dauphin de Guyane est mise en place.

Mesure A6.N1.a.01 : Communication et sensibilisation du personnel mobilisé sur le chantier sur la présence des espèces et des conduites à tenir : séances d'informations et transmission de documents

Pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et acceptation des mesures de réduction qui pourront être mises en œuvre, des séances d'informations sont organisées auprès des personnels mobilisés par les travaux tout au long du chantier. Ces séances permettent de présenter les espèces et les bonnes conduites à tenir en leur présence que ce soit lors du battage de pieux et autres travaux pouvant les impacter ou de quelques règles de navigation et distances d'approche à respecter. Des documents doivent leur être présentés et distribués.

Un suivi de ces séances est enregistré dans un registre.

Mesure A6.N2.c.01 : Sensibiliser la population locale : installation d'une signalétique

Le projet du nouveau pont présente des aires de repos aménagées pour les piétons et cyclistes incluant les pêcheurs. Une signalétique multilingue (français, créole guyanais, portugais) permanente doit être installée sur chaque aire afin de présenter la faune emblématique du secteur, leurs enjeux de conservation et les études menées en Guyane. Un encart pourra permettre d'encourager les personnes à transmettre leurs observations à travers la plateforme OBSenMER et Faune-Guyane. La Pointe Liberté étant un site où un nombre d'échouages non négligeable est recensé chaque année, une signalétique sur les espèces présentes ainsi que sur le Réseau des échouages de Guyane devra y être installée.

Mesure A6.N2.c.02 : Soutien au programme d'aires marines éducatives

Une aire marine éducative (AME) est une zone maritime littorale de petite taille qui est gérée de manière participative par des élèves de cycle 3 suivant des principes définis par une charte. Elle constitue un projet pédagogique (associé au programme scolaire) et éco-citoyen de connaissance et de protection du milieu marin par des jeunes publics.

En Guyane, depuis 2019, deux aires marines éducatives (AME) ont été mises en place sur le littoral de Cayenne (Zéphyr et Amandiers) avec des élèves de CM2 et de 6^{ème}. L'alternance de séances en classe et de sorties sur site permet de rendre concret certaines notions théoriques. Les élèves réalisent également un diagnostic de site, définissent des mesures de gestion et des actions en fonction des enjeux écologiques et des pressions qu'ils auront pu identifier.

Le chantier du pont du Larivot, à proximité des écoles concernées, représente un cas d'étude intéressant qui pourrait être intégré au programme des AME. Des moyens matériels sont alors attendus.

Mesure A6.N2.c.03 : Soutien des programmes de sciences participatives : renforcement d'un réseau d'observateurs de la faune littorale et marine

En Guyane, les sites www.obsenmer.org et www.faune-guyane.com permettent de saisir ses observations qui sont ensuite validées par des experts au sein de comités de validation. Il est essentiel que la plateforme OBSenMER puisse être utilisée afin de collecter des observations sur les espèces marines et qu'elle puisse bénéficier des développements nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre de ce projet.

Un financement au dispositif est donc prévu.

2.3 Milieu humain

2.3.1 Foncier et biens matériels

Mesure E.h.1.1.d (1) : Évitement des zones bâties

Les emprises définitives du projet et les emprises travaux n'interceptent pas de bâti.

Mesure R.h.1.1.a (1) : Limitation / adaptation des emprises du projet et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation

Les emprises supplémentaires nécessitées par les travaux sont limitées au strict nécessaire.

Mesure R.h.1.1.e : Demande des autorisations nécessaires à l'occupation des terrains privés ou publics

Les autorisations nécessaires d'occupation du domaine du public sont au préalable demandées aux collectivités concernées, telles que les permissions de voiries et les arrêtés de circulation, ainsi que les autorisations temporaires d'occupation du domaine public fluvial et/ou maritime conformément à la réglementation en vigueur.

Les parcelles privées empruntées font l'objet d'une demande d'autorisation d'occupation temporaire.

Un état des lieux contradictoire est réalisé avant et après travaux. Cet état des lieux concerne :

- les bâtis proches en rive gauche, afin de vérifier la non apparition de problème structurel ;
- les terrains restitués et ayant fait l'objet d'une occupation en AOT.

Mesure R.h.1.1.c. : Balisage préventif divers ou mise en défens

Les emprises temporaires sont balisées de façon à empêcher tout débordement sur des parcelles non incluses emprises définies.

Mesure R.h.2.1.r (1) : Dispositif de repli de chantier

À l'issue des travaux, les emprises temporaires sont remises en état ; celles ayant fait l'objet d'un accord amiable d'utilisation temporaire ou d'une autorisation d'occupation temporaire sont restituées à leurs propriétaires.

Toute dégradation fait l'objet d'une réparation dans les plus brefs délais.

Mesure R.h.2.1.j (1) : Dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines

Des barrières visuelles peuvent être mises en œuvre en limite du chantier avec le quartier résidentiel de Belle Humeur.

Mesure C.h.4 (2) : Compensation financière

Les propriétaires des parcelles concernées sont indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation dans le cas d'une acquisition.

Les propriétaires des parcelles privées concernées par une autorisation d'occupation temporaire sont indemnisées conformément à la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée et à la loi de du 22 juillet 1889.

2.3.2 Déplacements et mobilité

Mesure R.h.3.1.b : adaptation des horaires de travaux

Dans la mesure du possible, les livraisons et retraits de matériels ou de matériaux sont réalisés en dehors des heures de pointe.

Des convois exceptionnels sont réalisés pour l'amenée sur site des voussoirs préfabriqués depuis les bases-travaux. Ces convois exceptionnels ont lieu de nuit afin de limiter l'impact sur le trafic des voiries empruntées.

Mesure R.h.2.1.a (1) : Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier (mesure déclinée aux circulations liées au chantier en général)

Un plan de circulation est établi en phase de préparation de chantier par les entreprises de travaux, en concertation avec les collectivités et administrations concernées, afin de réduire l'impact sur la circulation.

Toute la signalisation nécessaire pour avertir les usagers est mise en place, notamment au niveau des entrées-sorties des zones de travaux ou des bases-travaux sur les voiries.

Des hommes-manoœuvres sont également mis en place lors d'opérations délicates de chargement-déchargement sur ou à proximité immédiate de voiries ou lors de manoeuvres (marches arrières...) afin d'aider le conducteur du camion ou de l'engin.

Si besoin, la vitesse de circulation sur les voiries empruntées, et particulièrement la RN1, est réduite, après obtention de l'arrêté de circulation adéquat.

Mesure R.h.2.1.t (1) : Organisation adaptée du chantier

En aucun cas la circulation sur la RN1 n'est interrompue de jour en semaine.

Si pour les besoins des travaux, des interruptions totales s'avèrent toutefois nécessaires, elles sont réalisées de nuit ou le week-end, avec autorisation des autorités concernées et mise en place d'une déviation et de toute la signalisation nécessaire. Ces interruptions sont fortement limitées dans le temps.

La circulation sur le pont existant est maintenue.

L'avenue Belle Humeur devant être temporairement fermée pendant une partie des travaux, pour tout ou partie des véhicules, une déviation par son deuxième croisement avec la RN1, situé à environ 1,5 km à l'ouest (vers Kourou).

L'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté) reste ouverte à la circulation autant que possible. Le très faible trafic vers et depuis la pointe Liberté permet la mise en place d'un alternat durant les travaux.

Le giratoire est réalisé par secteurs afin de maintenir en permanence la circulation sur la RN1. Toutefois des restrictions ponctuelles de la circulation (alternats) sont nécessaires de nuit et/ou de jour en week-end ou durant les périodes de congés scolaires.

Durant la période des travaux, l'arrêt de bus et le pôle d'échange des transports scolaires est maintenu mais délocalisé par rapport à la zone de travaux. Ils font l'objet d'un aménagement spécifique temporaire. Une concertation avec la collectivité et l'exploitant des bus est réalisée de façon à trouver la meilleure implantation possible.

Mesure A.h.6.2.c (1) : Déploiement d'actions de sensibilisation

Des sensibilisations périodiques auprès des travailleurs du chantier sont réalisées afin de leur rappeler autant que nécessaire de respecter le code de la route.

2.3.3 Activités et accès riverains

Mesure R.h.2.1.t (2) : organisation adaptée du chantier

Les accès aux activités et habitations situées à proximité des zones de travaux sont maintenus en permanence, si besoin par la mise en place de déviations.

Mesure A.h.6.2.b (1) : Déploiement d'actions de communication

Les riverains sont tenus informés du phasage des travaux.

2.3.4 Réseaux

Mesure E.h.1.1.f : Évitement de la canalisation de rejets des eaux usées traitées / pluviales de EDF-PEI

Mesure R.h.2.1.v (1) : Concertation avec les concessionnaires et mesures de protection des réseaux

Les travaux sur les réseaux sont conduits en concertation avec les concessionnaires de façon à déterminer la meilleure solution à adopter, et en particulier en cas de déviation. Aucune déviation ou coupure de réseau n'est réalisée sans l'accord préalable du concessionnaire du réseau concerné et l'information des riverains impactés.

Les réseaux présents sont soigneusement balisés de façon à limiter tout risque d'endommagement ou de rupture. Les distances de sécurité vis-à-vis des réseaux et particulièrement les réseaux électriques sont respectées. Si besoin, une demande de consignation de réseau est réalisée auprès de son concessionnaire.

En cas d'endommagement ou de rupture de réseau, les réparations nécessaires sont réalisées dans les plus brefs délais.

Les travailleurs du chantier évoluant à proximité immédiate d'un réseau électrique sont titulaires des habilitations nécessaires.

Mesure A.h.6.1.c (1) : Action de gouvernance (centrale Prométhée)

Une concertation en phase travaux entre les deux maîtres d'ouvrage des projets du nouveau pont et de la centrale Prométhée (DGTM et EDF-PEI) permet la bonne réalisation des deux projets.

2.3.5 Patrimoine culturel et historique

Mesure R.h.2.1.t (3) : Organisation adaptée du chantier

Un dossier de saisine au titre de l'archéologie préventive est élaboré conformément au code du patrimoine.

Mesure R.h.3.1.d (1) : Interruption temporaire de chantier localisée en cas de vestige archéologique

En cas de découverte fortuite d'un vestige, les travaux au droit de la découverte sont immédiatement interrompus et la zone soigneusement mise en défens. Les services de l'archéologique de Guyane en sont informés et les travaux ne peuvent redémarrer qu'après autorisation.

Mesure A.h.6.2.c (2) : Déploiement d'actions de sensibilisation

Les travailleurs du chantier sont sensibilisés à la présence potentielle de vestiges archéologiques.

2.3.6 Qualité de l'air

Mesure R.h.2.1.d : Dispositif préventif de lutte contre une pollution

La pratique du covoiturage et les principes d'écoconduite sont encouragés auprès des travailleurs du chantier. Dans la mesure du possible, il est de plus réalisé le double fret des camions (ie arrivée en charge et départ en charge).

Les engins et véhicules sont régulièrement entretenus de façon à limiter un fonctionnement un mode dégradé susceptible de générer des pollutions accidentelles et notamment des rejets supplémentaires à l'atmosphère.

En période de sécheresse et/ou de vents forts, les pistes de chantier sont arrosées de façon à limiter l'envol de poussières. Pour ce faire il n'est pas réalisé de prélèvement in situ (soit raccordement aux réseaux pour les bases travaux déportées du pont, soit citerne au niveau des travaux du pont).

De même, le dépotage de matériaux pulvérulents (sables...) est évité en période de vents. Les camions transportant ce type de matériaux sont bâchés. De même les stocks de terres, sables... peuvent être bâchés pour éviter l'envol de particules.

2.3.7 Environnement sonore

Mesure R.h.2.1.j (2) : Dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines

La première mesure consiste pour l'entreprise à définir le matériel et les techniques les moins invasives à mettre en œuvre au regard des enjeux de voisinage. Ces moyens sont développés dans le dossier bruit de chantier (cf. mesure R.h.2.1.w).

Il est donné les orientations suivantes au dossier de consultation des entreprises :

- évitement autant que possible de la technique du battage ;
- choix d'un équipement dont il est possible de régler l'amplitude vibratoire et la vitesse particulière, et de répondre au principe du soft - start.

Si nécessaire, les postes de travail bruyants font l'objet de mesures de réduction du type pose de panneaux antibruit mobiles, coffrage de l'équipement et ou de la zone de travaux notamment lors de la réalisation des inclusions rigides ou des fondations des piles et des culées.

Les règles de bonnes pratiques suivantes sont également appliquées :

- les travaux de nuit, s'ils s'avèrent indispensables, sont limités au strict nécessaire ;
- les engins et véhicules sont régulièrement entretenus de façon à limiter un fonctionnement en mode dégradé susceptible de générer du bruit plus que de raison ;
- utilisation de matériels homologués ;
- la circulation en marche arrière des camions sur le chantier devra être évitée afin de réduire l'utilisation des sirènes de recul, particulièrement lors de travaux effectués pendant la période nocturne.

Mesure R.h.2.1.w : Réalisation d'un dossier « bruit de chantier »

Un dossier « bruit de chantier » est réalisé au préalable conformément à la réglementation en vigueur (article R. 571-50 du code de l'environnement), dans lequel sont spécifiées les nuisances sonores attendues, leurs durées, ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Mesure A.h.6.2.b (2) : Déploiement d'actions de communication

Les riverains sont tenus informés du phasage des travaux.

Mesure A.h.6.2.e : Recueil et traitement des plaintes

Un responsable « bruit-vibrations » est désigné sur le chantier. Sensibilisé au problème de la lutte contre le bruit et aux nuisances sonores et vibratoires liées au chantier, il est l'interlocuteur des riverains et doit être facilement disponible. Il est chargé de recueillir et traiter, s'il y a lieu, leurs récriminations.

Les plaintes recueillies par téléphone ou par écrit doivent être traitées dans les plus brefs délais. En réponse à chacune d'elles, un courrier est envoyé décrivant la phase des travaux et la contribution sonore résultante, ainsi que les mesures prises afin de réduire cette contribution.

2.3.8 Environnement vibratoire

Mesure R.h.2.1.j (3) : Dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines

Les techniques employées doivent être ajustées aux enjeux du secteur.

De même que pour le bruit, certaines techniques sont plus invasives que d'autres. En conséquence, la première mesure consiste pour l'entreprise à définir le matériel et les techniques les moins invasives à mettre en œuvre au regard des enjeux relatifs aux constructions en présence.

Il est donné les orientations suivantes au dossier de consultation des entreprises :

- évitement autant que possible de la technique du battage ;
- choix d'un équipement dont il est possible de régler l'amplitude vibratoire et la vitesse particulière, et de répondre au principe du soft - start.

Mesure R.h.2.1.u : Surveillance du pont existant

Une surveillance de l'ouvrage est prévue en phase travaux selon les modalités prévisionnelles suivantes :

- mesures topographiques de nivellement du tablier de l'ouvrage ;
- mesures planimétriques et de nivellement des chevêtres des piles ;
- mesures planimétriques et de nivellement des chevêtres des culées.

Par comparaison au point zéro (ou mesures actuelles de l'ouvrage), ce suivi permettra de détecter une quelconque évolution de la position de la structure existante.

Les levés sont réalisés de façon récurrente en fonction de la criticité des tâches à réaliser. Ainsi, pour la réalisation des fondations profondes, et notamment le battage des tubes, ces mesures peuvent être effectuées quotidiennement. Au fur et à mesure que les tâches à réaliser sont moins sensibles pour la structure existante, la surveillance peut s'espacer dans le temps de façon hebdomadaire ou mensuelle.

Mesure R.h.1.1.f (1) : État des lieux avant et après travaux

Un état des lieux contradictoire est réalisé avant et après travaux. Cet état des lieux concerne particulièrement les bâtis proches en rive droite et gauche et le pont actuel afin de vérifier la non apparition de problème structurel.

Mesure A.h.6.1.b : Essais de convenance vibratoires

Des essais de convenance vibratoires sont réalisés en vue de mesurer et d'adapter le choix des techniques et des mesures de réduction aux enjeux du secteur.

En particulier des essais sont conduits au droit des premières habitations et au droit du pont actuel afin de vérifier le respect des seuils de tolérance.

2.4 Paysage et cadre de vie

Mesure R.h.2.1.j (4) : dispositif de limitation des nuisances envers les populations

Concernant les travaux terrestres, plusieurs mesures sont mises en places :

- maintien en l'état permanent de propreté et de rangement des zones de travaux et de leurs abords ;
- approvisionnement en flux tendu limitation des stocks de matériaux en rives du pont ;
- mise en place si besoin de panneaux occultant pour limiter l'impact visuel ;
- les zones de stockages de déchets sur les sites en travaux sont soigneusement aménagées et le stockage de déchets sur chantier est limité. Les déchets sont régulièrement acheminés vers les base-travaux, si possible chaque soir, et a minima chaque vendredi avant la fermeture du chantier pour le week-end.

Mesure A.h.6.2.a : Action de gestion de la connaissance collective

Concernant les travaux en rivière, aucune mesure de limitation de l'impact paysager n'est possible.

Il pourra être envisagé de mettre à profit et de valoriser les travaux à des fins pédagogiques, par exemple en les présentant à des étudiants en BTP.

3 Mesures spécifiques liées aux bases-travaux

L'organisation générale du chantier nécessite une ou plusieurs bases-travaux délocalisées dont les sites d'implantation pressentis sont :

- au niveau du port du Larivot ;
- en rive droite, dans le secteur de Cogneau-Larivot ;
- en rive gauche, en entrée de Soula, sous réserve de l'accord des propriétaires.

3.1 Milieu physique

3.1.1 Eaux souterraines

Mesure R.p.2.1.d (5) : Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier

Les bases travaux présentent un système de collecte, rétention et écrêtement de ses eaux pluviales. Pour cela des bassins d'écrêtement / décantation sont dimensionnés sur la base d'une pluie décennale.

Ces ouvrages assureront plusieurs fonctions :

- l'écrêtement de l'évènement pluvieux décennal ;
- le traitement de la pollution par décantation et déshuilage (abattement attendu d'environ 70-85 % sur les matières en suspension) ;
- le confinement en cas de pollution accidentelle.

Les bassins de rétention ont donc un rôle significatif dans le traitement de la pollution en permettant la décantation des particules contenues dans les eaux.

Ces ouvrages sont munis :

- d'une surverse pour l'évacuation des débits supérieurs à une pluie décennale ;
- d'une cloison siphonide (ou lame de déshuilage) en sortie permettant de récupérer par flottaison les éventuelles traces d'hydrocarbures présents dans l'eau ;
- d'un système d'obturation (type vanne guillotine) qui, couplé à un by-pass, permettra d'assurer le confinement des eaux en cas de pollution accidentelle ;

Un système de tri et d'élimination des déchets générés par l'exploitation est mis en place par catégories :

- inertes : gravats et résidus de béton des bacs de décantation ;
- déchets banals : ferrailles, cartons, palettes bois... ;
- dangereux : huiles usagées, bidons de produits chimiques usagés...

Les déchets sont évacués régulièrement vers des filières autorisées.

Par ailleurs, il est appliqué les règles de bonnes pratiques suivantes en vue de préserver la ressource en eau :

- présence sur le chantier de kits d'intervention permettant de confiner une pollution accidentelle (produits absorbants, sac de récupération...) ;
- mise en place d'aires de rétention étanches et sous abri pour le stockage et la manipulation des produits polluants ;
- interdiction de tout rejet direct de polluants dans les eaux, le sol et les réseaux du secteur, notamment de carburant, des produits de vidange, des laitances de béton et des eaux de lavage des toupies.
- l'entretien et le ravitaillement des matériels, véhicules et engins est fait sur une aire spécialement aménagée, imperméabilisée, formant rétention en cas de pollution accidentelle, et possédant l'ensemble des équipements nécessaires au recueil puis au traitement des effluents usés, huile, gasoil et autres liquides polluants.

Mesure A.p.6.a (1) : Organisation administrative du chantier

Le(s) plan(s) d'implantation du(des) base(s) travaux par les entreprises sont communiquées au service chargé de la police de l'eau du pour validation préalable.

3.1.2 Eaux superficielles

Mesure R.p.1.1.b (3) : Adaptation de la conduite du chantier au risque inondation

Afin de gérer les risques inondation de la base travaux au niveau du port du Larivot, au regard des risques identifiés au TRI, sont prévus les dispositions suivantes :

- les activités à risque (éventuelle centrale à béton, stockage des matériaux présentant un risque de pollution) sont positionnées hors zone à risque inondation (parcelle BD0004 et BD007 pour partie) ;
- sur les autres parcelles (BD0010 et BD007 pour partie) peuvent accueillir uniquement des activités ne présentant pas de risque de pollution ou d'emportement en cas de crues :
 - bungalows temporaires à l'attention de personnel (bureaux, sanitaires...)
 - stocks de matériaux non polluants, non flottants et ne présentant pas de risque d'emportement par les eaux.

En ce qui concerne le site de Soula, la zone du site identifiée en inondable au plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) est évitée.

3.2 Milieu naturel

3.2.1 Volet terrestre

Mesure E1.N1.a.01 : Sanctuarisation de la zone 1

Composée d'habitats et de forêts marécageuses et de zones humides en très bon état écologique, la zone 1 est sanctuarisée.

Mesure E2.N1.a.02 : Sanctuarisation de la zone humide le long de la RN1

Situé au sud de la zone de chantier en rive droite, là où serait créé un accès à la RN1, se trouve une zone humide rattachée à un habitat de marais d'eau douce à Cypéracées et fougères (*Thelypteris interrupta*). Cette zone de 1,5 ha est en bon état fonctionnel et revêt un intérêt écologique.

Cette zone humide le long de la RN1 est sanctuarisée.

Mesure E2.N1.a.03 : Sanctuarisation d'une partie de la zone 5

La flore remarquable (*Matelea cf cremersii* et *Aristolochia stahelii*) présente sur une partie de la parcelle de la zone 5 est évitée. La partie concernée de cette zone est donc sanctuarisée.

Mesure E2.N1.a.05 : Évitement de la zone boisée sur le site de Soula

La zone boisée présente sur le site de Soula est évitée afin de limiter l'impact des installations provisoires sur le milieu naturel.

Mesure R1.N1.c.01 : Maintien de corridors écologiques dans la zone 5

L'implantation de la zone de chantier temporaire respecte le maintien d'une bande boisée d'au moins 50 mètres de large dans la partie ouest de la parcelle, au pied du mont petit Matoury, pour permettre la circulation de la faune sur l'axe nord-sud.

Mesure de suivi associée : pose de pièges photographiques (mesure A4.N1.b.02)

Afin d'acquérir de la connaissance sur la faune fréquentant le secteur de la zone 5, des pièges photographiques dans les corridors maintenus sont posés durant 2 années.

Mesure R2.N1.c.01 : Stockage de la terre végétale de la zone 5

Afin d'assurer une remise en état de la parcelle à l'issue du chantier, la terre végétale est conservée sur site dans toutes les zones dont le sol est artificialisé. Il est procédé à un décapage de la terre végétale sur 20 cm et son stockage sous forme de merlon en périphérie. Lors de la remise en état du site, cette terre végétale contenant la banque de graine des espèces ultérieurement présentes est régalée, et favorise une reprise rapide de la végétation naturelle du secteur au détriment de la végétation rudérale qui s'installerait sinon.

Mesure R2.N1.p.01 (2) : Préservation des habitats adjacents sensibles

Mesure C2.N1.f.01 : Maîtrise foncière et gestion conservatoire d'une parcelle forestière dans le secteur du Mont petit Matoury

La parcelle BL0004 est composée d'abattis et de milieux forestiers dégradés, essentiellement de recru forestier suite à un usage de presque toute la surface comme abattis depuis les années 60. Elle accueille

une flore banale à l'exception de deux plantes déterminantes de ZNIEFF (zone évitée en raison de la mesure d'évitement E1.N1.a.01), et une faune riche et diversifiée qui exploite ou transite par ces milieux dégradés.

La parcelle BK0008 du mont Petit Matoury présente des habitats de forêt secondaire de terre ferme qui n'ont pas subi d'ouverture importante depuis les années 60. Le secteur est connu pour abriter une avifaune patrimoniale et est une zone de transit pour de nombreuses espèces utilisant ce corridor écologique. Il y a un gain écologique net clair dans ce choix de compensation.

Un ensemble de 30 ha d'habitats naturels (inclus au sein des parcelles BL0004, BK0008 et BK0005) fait l'objet d'une gestion conservatoire simple sur une durée de 15 (quinze) années. Le maître d'ouvrage prend financièrement en charge la mise en place du plan de gestion ainsi que sa mise en œuvre. Il est membre du comité de gestion qui réunit également la commune, le gestionnaire, des représentants des usagers du secteur et des associations de préservation de l'environnement.

Mesure C1.N1.a.01 : Renaturation de la zone de chantier temporaire en rive droite

Les 5 ha de zone de chantier temporaire en zone 5 bénéficient à l'issue des travaux (s'ils ont lieu) d'une réhabilitation écologique, par une remise en état des sols : décompactage puis régalinge de la terre végétale qui aura été conservée (cf. mesure R2.N1.c.01). Une dynamique naturelle de recolonisation est privilégiée sauf si des plantes invasives s'installent, elles devront auquel cas être éradiquées.

Mesure A9.N.01 (2) : Valorisation du bois de défrichement

Mesure A4.N1.d.01 (2) : Suivi environnemental du chantier par un expert écologue

3.3 Milieu humain

3.3.1 Foncier et occupation de sols

Mesure R.h.1.1.b (1) : Limitation / adaptation des installations de chantier

Les emprises nécessaires à l'établissement de la base-travaux sont limitées au strict minimum et sont localisées sur les espaces à moindre enjeu du terrain étudié.

Mesure R.h.2.1.r (2) : Dispositif de repli de chantier

Une remise en état des terrains à l'issue de la démobilité des installations est réalisée.

Mesure R.h.1.1.f (2) : État des lieux avant et après travaux

Un état des lieux est réalisé avant installation.

3.3.2 Déplacements et mobilité

Mesure R.h.2.1.a (2) : Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier (mesure déclinée aux circulations liées au chantier en général)

La signalisation temporaire nécessaire est mise en place à l'approche de la base-travaux de façon à en informer les usagers de la route, en particulier :

- à l'intersection entre la RN1 et la voie à créer pour accéder à la base travaux de Cogneau Larivot ;
- ou à l'intersection entre la RN1 et l'allée de Marguerite pour l'accès au site de Soula.

Si besoin, des hommes-manoœuvres sont mis en place au niveau des accès pour faciliter l'insertion des camions sur les voiries publiques.

Toutes détériorations des voiries empruntées, dues aux déplacements liés au projet, sont réparées dans les meilleurs délais.

Mesure R.h.1.1.a (2) : Limitation / adaptation des emprises du projet et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation

Base-travaux de Cogneau-Larivot

La base-travaux de Cogneau-Larivot est implantée à proximité de la RD19. Cette route, la seule permettant d'accéder au port du Larivot, est très empruntée et ne permet pas le passage de convois exceptionnels dans de bonnes conditions.

Ainsi, pour ne pas dégrader les conditions de circulation sur la RD19, un chemin d'accès est réalisé vers le sud afin de rejoindre la RN1. Celui-ci emprunte un ancien chemin communal repéré au cadastre.

Les demandes de permission de voiries et d'arrêtés de circulation nécessaires à la réalisation du nouvel accès sur la voirie publique depuis la base-travaux et à la réduction (si besoin) des vitesses de circulation sont faites.

Base-travaux port du Larivot

Le port du Larivot n'est accessible que par voie fluviale ou par la RD19, elle-même accessible directement par la RN1 ou via la RD191.

Pour les mêmes problèmes de trafic exposés précédemment pour le site de Cogneau-Larivot, l'accès à la base-travaux du port du Larivot se fait soit par le fleuve, soit par la RD19 via la RD191.

Base-travaux de Soula

La vitesse de circulation étant limitée à 80 km/h sur la RN1, une demande d'arrêté de circulation pour réduire temporairement la vitesse de circulation au niveau du croisement de la RN1 avec l'allée des Marguerites est réalisée auprès du concessionnaire de façon à réduire le risque d'accident routier.

3.3.3 Environnement sonore

Mesure R.h.2.1.x : Respect des prescriptions réglementaires en matière d'émission sonore des ICPE et mise en œuvre des dispositions nécessaires pour limiter le bruit

Les matériels et engins de travaux sont conformes à la réglementation en matière d'émissions sonores.

Dans le cadre des dossiers ICPE (installations classées pour l'environnement) qui sont portés par l'entreprise titulaire des travaux avant aménagement de celle-ci, une étude de bruit est réalisée en vue de vérifier la conformité de leurs installations aux valeurs seuils réglementaires (respect des prescriptions de l'arrêté du 23/01/97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement).

Il appartient à l'exploitant des bases travaux (entreprise adjudicataire) de mettre en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires en vue d'assurer le respect des commodités de voisinage.

Le cas échéant, des merlons sont réalisés et/ou des panneaux antibruit provisoires sont mis en place de façon à limiter l'impact du bruit sur le voisinage.

Le travail de nuit est évité dans la mesure du possible, mais il ne peut être totalement exclu. Le cas échéant les opérations sont réduites au strict nécessaire.

Mesure R.h.1.1.b (2) : Limitation / adaptation des installations de chantier

Concernant le site de Cogneau-Larivot, l'implantation du site au sein de la parcelle cadastrale a été défini de façon à s'éloigner, dans la mesure du possible, des zones résidentielles.

De même, pour le site de Soula, il est privilégié l'implantation des équipements / activités bruyantes plutôt au nord, vers la RN1 qu'au sud, à l'approche de la zone résidentielle.

3.3.4 Réseaux

Mesure R.h.2.1.y : Réalisation des DT/DICT et raccordement aux réseaux avec l'accord des concessionnaires

Si l'implantation des bases-travaux nécessite la réalisation de terrassement, les déclarations de travaux (DT) et déclarations d'intention de commencer les travaux (DICT) sont préalablement réalisées conformément à la réglementation. Les réseaux présents sont précisément localisés, au besoin par des investigations complémentaires, et soigneusement balisés.

Les raccordements des installations aux réseaux sont réalisés après accord des concessionnaires.

Tout réseau éventuellement endommagé fait l'objet d'une réparation dans les meilleurs délais.

Mesure A.h.6.1.c (2) : Action de gouvernance (centrale Prométhée)

Concernant le projet de construction de l'oléoduc, si les travaux ont lieu sur la même période d'existence de la base-travaux, une concertation entre les maîtrises d'ouvrage concernées est réalisée de façon à éviter les éventuelles gênes entre les 2 projets.

3.3.5 Patrimoine culturel et paysage

Mesure R.h.2.1.z : Saisine des services en charge de l'archéologie

Avant les travaux, le service en charge de l'archéologie est saisi sur la nécessité de procéder à un diagnostic archéologique préventif sur le site de Cogneau-Larivot et le site de Soula.

Mesure R.h.3.1.d (2) : Interruption temporaire de chantier localisée en cas de vestige archéologique

En cas de découverte fortuite d'un vestige, les travaux au droit de la découverte sont immédiatement interrompus et la zone soigneusement mise en défens. Les services de l'archéologie de Guyane en sont informés et les travaux ne peuvent redémarrer qu'après autorisation.

Mesure R.h.2.1.j (5) : Dispositif de limitation des nuisances envers les populations

Les sites sont maintenus en état de propreté et de rangement permanent.

Les différentes zones (installations pour les travailleurs, bureaux, zones de stockages des matériaux et matériels, zones de stockage des déchets, centrales à béton, parking...) sont soigneusement identifiées et balisées.

Des panneaux occultant sont si nécessaires mis en place pour limiter l'impact visuel des installations.

Les voiries en sortie des bases-travaux sont nettoyées autant que nécessaires par passage de balayeuses.

Mesure A.h.6.2.c (3) : Déploiement d'actions de sensibilisation

Les travailleurs du chantier sont sensibilisés à la présence potentielle de vestiges archéologiques.

4 Mesures en phase d'exploitation

4.1 Milieu physique

4.1.1 Sol et sous-sol

Mesure R.p.1.1.e : Adaptation de la conception du pont aux contraintes géotechniques du sol

Les études géotechniques ont guidé la conception du projet, tant en rivière qu'en rives.

Mesure A.p.9.a : Suivi et maintenance des ponts

La surveillance repose notamment sur des actions périodiques :

- une visite annuelle de chaque ouvrage ;
- une visite d'évaluation tous les trois ans de chaque ouvrage et conduisant à une cotation IQOA (image qualité des ouvrages d'art) de l'ouvrage ;
- une inspection détaillée tous les six ans des ouvrages importants (inspection détaillée périodique – IDP).

4.1.2 Eaux souterraines

4.1.2.1 Écoulements souterrains

Mesure E.p.3.1.c : Placement du fossé de rétention au-dessus du terrain naturel

Le fossé de rétention en rive droite est placé au-dessus du terrain naturel. Cet ouvrage n'aura pas d'interaction avec la ressource en eau souterraine.

Mesure R.p.2.2.r : Mesures constructives permettant de limiter les effets des ouvrages sur l'écoulement des eaux

Les mesures constructives mises en œuvre permettent de limiter les effets des ouvrages sur l'écoulement des eaux, tant sur la conception des ouvrages d'assainissement que des remblais techniques d'accès au nouveau pont.

De façon à limiter les effets sur les ouvrages d'une remontée des pressions interstitielles :

- l'ensemble des ouvrages d'assainissement (B2, B3 et FS1) fait l'objet d'un lestage pour assurer la stabilité du fond des bassins aux effets de sous-pression ;
- les bassins B2 et B3 en rive gauche sont en plus munis :
 - d'une tranchée drainante autour de chacun des ouvrages ;
 - d'évents assurant que les sous-pressions sous la géo-membrane sont limitées à un niveau statique acceptable, y compris en cas de fonctionnement défectueux des tranchées drainantes ;
 - d'enrochements en matériaux concassés angulaires sans fines sur une largeur de 2,5 m pour assurer la stabilité générale de l'ouvrage.

4.1.2.2 Qualité des eaux souterraines

Mesure R.p.2.2.q (1) : Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes

Aussi, le projet prévoit :

- la récupération de l'ensemble des eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées nouvelles en voiries routières (pont + sections de raccordement à la RN1) dans des ouvrages de rétention / écrêtement ;
- l'imperméabilisation des ouvrages de rétention / écrêtement par le biais d'une géomembrane.

4.1.3 Eaux superficielles

4.1.3.1 Écoulements et risque inondation

Mesure R.p.2.2.m : Dispositif technique limitant les impacts sur la continuité hydraulique

Les mesures constructives mises en œuvre permettent de limiter les effets des ouvrages sur l'écoulement en crue de l'estuaire.

Le pont est dimensionné pour permettre l'écoulement des eaux sous l'ouvrage jusqu'à une crue exceptionnelle de type submersion marine + effet changement climatique à l'horizon 2100. Le tablier est ainsi positionné au-dessus de la cote de 3,44 m NGG.

La géométrie circulaire / elliptique des piles permet un écoulement de la crue sans turbulences excessives.

Le nombre de piles en rivière est divisé par deux par rapport au pont existant, et chaque travée et pile est positionnée frontalement aux travées et piles de l'ouvrage existant.

4.1.3.2 Qualité des eaux superficielles

Mesure R.p.2.2.q (2) : Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes

Le projet prévoit 2 bassins de rétention (B2 côté Pointe Liberté et B3 côté Belle Humeur), et d'un fossé subhorizontal longeant la voirie en rive droite (FS1). Les ouvrages de rétention permettent :

- l'écrêtement de l'évènement pluvieux décennal ;
- le traitement de la pollution chronique par décantation et déshuilage pour un débit d'entrée de période de retour T=1 an (abattement de 85 % des matières en suspension) ;
- le confinement d'une pollution accidentelle concomitante à une pluie de période de retour T=2 ans de durée 2 heures.

La conception des bassins garantit leur fonctionnement même en période de crue décennale, grâce à la mise hors d'eau des ouvrages, et en particulier de la canalisation de rejet (côte à 2,40 m NGG).

Mesure A.p.9.b : Entretien des ouvrages d'assainissement

Un entretien des ouvrages est assuré par la DGTM (visite régulière de l'état de fonctionnement, curage éventuel du fond du bassin et des regards de visite...).

Les dispositifs d'assainissement ne nécessitent pas une surveillance permanente.

Les collecteurs sont équipés de regards de visite implantés tous les 50 mètres au maximum pour permettre leur curage. Ces regards de visite sont situés en bord d'accotement, sur la voie verte ou sur les voies d'entretien des bassins de rétention, zones dont l'entretien revient aussi à l'exploitant dans le cadre des missions qu'il assure d'ores et déjà.

Des caniveaux à grilles sont implantés sur les remblais d'accès au nouveau pont. Ils permettent des interventions plus aisées que les caniveaux à fente par le démontage de n'importe quelle grille et sans le recours à une hydrocureuse.

Les opérations d'entretien consistent au nettoyage des ouvrages d'écoulement des eaux pluviales (fossés, cunettes béton, caniveau à grille, collecteur) et à l'entretien des bassins de traitement (enlèvement des déchets, entretien de l'ouvrage de régulation, vérification du by-pass, curage...).

Les bassins de traitement sont équipés d'une voie d'entretien sur toute leur périphérie et d'une rampe d'accès au radier afin de permettre l'intervention aisée d'un engin mécanisé pour déblayer l'accumulation des MES (la voie d'entretien est visible sur les plans d'assainissement en annexe du présent dossier). La fréquence des interventions doit être régulière et est adaptée en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance lors de la première année de fonctionnement.

Même étant équipés d'une géomembrane, les bassins peuvent être entretenus depuis l'intérieur du bassin avec un tracteur sans risque d'endommager l'étanchéité, celle-ci étant recouverte d'une couche de 50 cm de grave.

Ils font l'objet :

- d'une visite mensuelle (la sensibilité des bassins étant liée à une pluie de fréquence décennale) ;
- d'un curage annuel ;
- d'interventions ponctuelles dans le cadre d'une pollution accidentelle.

Les interventions importantes sont consignées dans un registre ou un rapport.

4.2 Milieu naturel

4.2.1 Zones d'inventaires et de protection

Mesure E1.N1.b : Évitement de site à enjeu environnemental

Dans sa conception initiale, la culée de l'ouvrage en rive gauche s'implantait en partie dans l'espace naturel remarquable (ENR) du littoral. Le projet a été légèrement modifié afin de limiter cet effet d'emprise, celui-ci se limitant ainsi à la présence d'une pile du pont, le reste de l'ouvrage étant aérien au droit de l'ENR.

Mesure R1.N2.a (2) : Limitation des emprises du projet

Les emprises définitives du projet dans les zones d'inventaire et de protection ont été réduites au strict nécessaire.

Autres mesures

Les mesures définies vis-à-vis des habitats naturels, à la flore et à la faune permettent également de réduire les impacts sur les zones d'inventaires et de protection.

4.2.2 Habitats naturels, flore et faune

Mesure R2.N2.d.01 : Mise en place de palissades pour limiter les risques de collision routière avec les oiseaux et les chiroptères

La mise en place d'un dispositif de palissade permet de guider les individus au-dessus du niveau de risque de collision. Le dispositif a une hauteur de 3 mètres au-dessus du niveau de la chaussée pour permettre aux chiroptères et aux oiseaux de passer au-dessus des véhicules lourds, ou peut être implanté sous le pont pour modifier la sortie des chiroptères. Les palissades ne doivent pas être transparentes pour être visibles par les oiseaux.

Elles peuvent être ajourées pour laisser passer la lumière mais les fentes ne doivent pas dépasser 8 cm de hauteur ou largeur sur la partie au-dessus d'1,5 m et 4 cm sur la partie en dessous d'1,5 m.

Mesure de suivi associée : étude de la mortalité routière sur les ponts

Une étude de la mortalité routière sur l'ancien ainsi que sur le nouveau pont est effectuée (recherche de cadavres) durant 2 années.

Mesure R2.N2.h.02 : Mise en place de palissades pour le maintien d'un corridor écologique dans la zone de mangrove en rive droite

L'extension de l'ouvrage sur tablier est aujourd'hui calée à environ 200 m de l'eau à mi-marée et permet de maintenir un espace de déplacement pour la faune terrestre sous l'ouvrage à venir. La pose de palissades sur 500 m linéaires au sud et au nord de la RN1, et ce jusqu'à la culée du pont actuel, permet de guider les animaux qui transitent par la mangrove jusqu'au passage sécurisé sous les ponts, en évitant la zone de chantier. Ces palissades d'au moins 2 m de haut peuvent être ajourées. En outre ce dispositif évite les franchissements de voirie dans ce secteur et réduit l'accidentologie sur la RN1 et les impacts sonores pour

Le barriérage choisi doit être validé dans le cadre du suivi environnemental, dans le cadre des premiers retours de l'étude des circulations de faune prévue en mesure d'accompagnement. La zone étant située en partie en zone inondable, le type de palissade choisi ne doit pas entraver les écoulements, pour assurer la transparence hydraulique prévue par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI).

Mesure de suivi associée : pose de pièges photographiques (mesure A4.N1.b.02)

Afin d'acquies de la connaissance sur la faune transitant sous le pont actuel, des pièges photographiques dans les corridors maintenus sont posés durant 2 années.

Mesure C2.N1.f.02 : Maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles de mangroves au sud de la RN1 en rive droite

En compensation de près de 6 ha de mangroves-détruits en zone d'atterrissement du pont en rive droite, et afin de préserver le corridor écologique fonctionnel de ce secteur, le bénéficiaire prévoit l'acquisition foncière et la mise en gestion conservatoire simple de la parcelle AB0116 au sud de la RN1.

Mesure C3.N1.e.01 : Maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles sur la pointe Liberté en rive gauche

En compensation des près de 3,3 ha détruits en zone d'atterrissement du pont en rive gauche, il est acté l'acquisition au bénéfice du Conservatoire du littoral d'une parcelle d'au moins 5 ha dans le secteur de la Pointe Liberté (parcelle AO0251), ou le Conservatoire du littoral de Guyane a délimité une zone d'intervention regroupant presque toute la pointe.

Les habitats impactés par le projet concernent une petite portion de mangroves et de forêts marécageuses et une majorité d'habitats rudéralisés et dégradés en terrains vagues. Les parcelles visées par la mesure compensatoire concernent des habitats de marécages et forêts marécageuses en bon état de conservation et présentant un gain écologique net clair.

Mesure A3.N.a.01 : Création de gîtes artificiels à chauves-souris sous le nouveau pont

La création du nouveau pont risque d'impacter la colonie de *Pteronotus* actuellement présente sous le pont du Larivot. Il est nécessaire de créer un casier sombre capable d'accueillir une partie ou une nouvelle colonie de *Pteronotus* sous le nouveau pont entre les compartiments de mangrove côté Matoury. Il s'agit de créer un espace vide et sombre de grande taille sous le pont avec l'installation de paroi verticale.

Afin de pouvoir accueillir d'autres espèces moins enclines à former des colonies il est créé des gîtes de types « fissures ». Pour ce faire, il est disposé des parois verticales à 10 cm d'espacement.

Des essais de gîtes sont réalisés. Différents types de gîtes sont testés sous le pont actuel pour évaluer quels types de gîtes conviendraient le mieux et pouvoir, ensuite, les déployer sous le nouveau pont.

Mesure de suivi associé : Étude de l'évolution de la taille de la colonie actuelle sous le pont existant et suivi de l'installation d'une nouvelle colonie potentielle

Une étude de l'évolution de la taille de la colonie actuelle et un suivi de l'installation d'une nouvelle colonie potentielle sont effectués pendant 2 années.

Mesure A5.N.a.01 : Création de cheminée pour le Martinet polioure

Le Martinet polioure (*Chaetura brachyura*) présente la particularité de nicher en colonie de plusieurs centaines d'individus dans des cheminées naturelles (chandelles) ou artificielles. Très présent sur la zone, il niche potentiellement dans de vieux palétuviers creux du secteur de mangrove.

La création de structures artificielles est destinée à pallier la destruction des gîtes nocturnes et sites de reproduction utilisés par le Martinet polioure (qui recherche les cavités des palétuviers âgés). La mesure consiste en la fabrication de deux « tours cheminées » destinées à abriter des dortoirs : l'une comme test dans la zone portuaire du Larivot, l'autre après validation du modèle sur la Pointe Liberté (une fois en place, ces structures permettront d'engager une étude permettant de retrouver des sites de nidification en mangrove naturelle par suivi d'oiseaux équipés d'émetteurs, et par conséquent de tester la réalisation de nichoirs de substitution, une réponse à la destruction de leur habitat).

Lesdites structures artificielles devront être testées afin de définir les structures les plus adaptées au contexte guyanais sur les deux rives du fleuve, à la fois en zones artificialisées et en secteurs naturels. Cette disposition permettra ainsi d'établir des modèles fonctionnels applicables dans d'autres cas en Guyane.

Mesure A4.N1.b.01 (2) : Suivi des effectifs des espèces d'oiseaux de mangroves et de vasières intertidales

Mesure A4.N1.b.02 (2) : Caractérisation des circulations de faune en rive droite

4.3 Milieu humain

4.3.1 Paysage

Mesure R.h.2.2.r : Une conception de l'ouvrage intégrée dans le paysage

Le parti architectural et paysager repose des ajustements fins et soignés, un traitement épuré des piles de l'ouvrage limite l'impact visuel du projet.

Les piles du nouveau pont sont positionnées en front des piles de l'ouvrage existant, sur la base d'une pile sur deux. Cette conception permet de dégager la vue sous l'ouvrage et participe à sa bonne intégration dans le paysage.

De plus, la réalisation de belvédères le long de la voie verte permet de mettre en valeur le paysage local en offrant des points de vue sur l'estuaire de la rivière de Cayenne, ses berges et son embouchure.

Mesure A.h.7.a : Aménagements paysagers d'accompagnement du projet dans les emprises et hors emprises

Les ouvrages de raccordements (talus, terre-pleins...) font également l'objet d'un traitement paysager (végétalisation avec des espèces locales).

4.4 Vulnérabilité au changement climatique

Mesure E.h.1.1.c (1) : Définition des caractéristiques du projet

Les ouvrages, et notamment les appareils d'appui, sont implantés au-dessus de la cote +3,44 m NGG, qui correspond à la prise en compte simultanément des phénomènes suivants :

- niveau de pleine mer correspondant au niveau de la plus haute mer astronomique (PHMA) de 1,54 m NGG ;
- surcote maximale de 0,50 m (il s'agit de la surcote appliquée au niveau de la marée haute pour prendre en compte les phénomènes pouvant avoir une influence sur ce niveau, notamment le vent et la pression atmosphérique) ;
- houle de + 0,40 m ;
- une élévation du niveau de la mer liée au changement climatique de + 1,00 m.

Les ouvrages d'assainissement pluvial sont dimensionnés et mis hors d'eau sur la base d'une pluie de retour décennal.

4.5 Vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures

4.5.1 Risque de pollution accidentelle des milieux par déversement de produit

Mesure R.h.2.2.q : dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes

Les eaux de ruissellement issues de l'infrastructure sont récupérées par des ouvrages de collecte (caniveaux, cunettes...) et reversées dans des ouvrages de rétention (bassins en rive gauche, fossé en rive droite) qui eux-mêmes se déversent dans la rivière. Ces ouvrages, qui ont été étudiés pour le traitement de la pollution chronique par décantation et déshuilage pour un débit d'entrée de période de retour d'un an (abattement de 85 % des matières en suspension), **sont également conçus pour le confinement d'une pollution accidentelle.**

Ainsi, en rive gauche, les bassins auront un volume mort de 1 890 m³ (B2) et 890 m³ (B3) et sont munis de dispositifs d'obturation et de by-pass pour piéger la pollution accidentelle.

En rive droite, un by-pass est également mis en place. Le volume mort du fossé de rétention (FS1) est de 900 m³. Il est également muni de dispositifs d'obturation et de by-pass pour piéger la pollution accidentelle.

Les volumes morts (ou volumes de confinement) de ces ouvrages ont été dimensionnés de façon à permettre le confinement d'une pollution accidentelle concomitante à une pluie de période de retour T=2 ans, sur une durée de 2 heures, le temps de l'intervention des services de secours.

L'isolation des bassins en cas de pollution accidentelle se fait par fermeture mécanique de la vanne située à l'aval du bassin. Une fois la pollution stockée dans le bassin, et afin d'assurer son confinement, il est actionné la fermeture de la vanne à l'amont du bassin et l'ouverture de la canalisation de dérivation du bassin.

Chaque vanne de fermeture est signalisée par un panneau d'affichage au droit de l'équipement pour un repérage rapide en cas de besoin pour les services de secours.

4.5.2 Risque de collision d'un bateau avec une pile

Mesure E.h.1.1.c (2) : Définition des caractéristiques du projet

Les piles du pont ont été dimensionnées pour résister à un effort transversal correspondant au choc accidentel d'un crevettier de 110 tonnes.

4.5.3 Risque sismique

Mesure E.h.1.1.c (3) : Définition des caractéristiques du projet

Le pont et ses ouvrages annexes sont conçus en prenant en compte le risque sismique.

Direction Générale des Sécurités, de la
Règlementation et des Contrôles

R03-2021-08-10-00003

Arrêté préfectoral modifiant l'arrêté préfectoral
n° R03-2021-02-26-003 du 26 février 2021
instituant des modifications aux limites côté ville
/ côté piste sur l'aéroport de Cayenne Félix
Éboué



PREFET DE LA GUYANE

Direction générale de la sécurité,
De la réglementation et des contrôles

Arrêté préfectoral

modifiant l'arrêté préfectoral n° R03-2021-02-26-003 du 26 février 2021 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome Cayenne Félix Éboué

Le préfet de la région Guyane,
Chevalier de l'ordre national du mérite

Vu le règlement CE 300/2008 du 11 mars 2008 modifié relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le règlement CE 272/2009 du 2 avril 2009 modifié complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement CE 300/2008 ;

Vu le règlement CE 1254/2009 du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté ;

Vu le règlement CE 1998/2015 du 5 novembre 2015 modifié fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu la décision C(2015)8005 de la Commission du 16 novembre 2015 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n°300/2008 ;

Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services ;

Vu le décret du Président de la République du 22 juillet 2020 portant nomination de Monsieur Thierry QUEFELLEC en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

Vu l'arrêté interministériel du 30 juillet 2012 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté sensibles de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté ministériel du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté préfectoral n° R03-2021-03-03-003 du 3 mars 2021 relatifs aux mesures de sûreté applicables sur l'aérodrome Cayenne Félix Éboué ;

Vu l'arrêté préfectoral n° R03-2021-02-26-003 du 26 février 2021 instituant des modifications aux limites côté ville / côté piste sur l'aéroport Cayenne Félix Éboué ;

Vu l'arrêté préfectoral n° R03-2021-06-09-00001 du 9 juin 2021 portant délégation de signature accordée à M. Thierry BUTTIN, directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane ;

Vu la demande de la Chambre de Commerce et d'industrie de la Guyane (CCIG) du 10 août 2021 ;

Considérant ce qui suit :

- (1) Afin d'exécuter les travaux de construction d'un poste d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF) entre la centrale électrique et la caserne SSLIA, la limite côté ville / côté piste de l'aérodrome Cayenne Félix Éboué doit être modifiée ;
- (2) Le transfert du poste de contrôle ouest vers le nouveau PARIF ouest, a été validé en comité opérationnel de sûreté du 23 juillet 2021 ;

Sur proposition du directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane,

Arrête :

Article 1er : L'article de 3 de l'arrêté préfectoral n° R03-2021-02-26-003 du 26 février 2021 est remplacé par les dispositions suivantes :

L'exploitant de l'aérodrome (CCIG) informera le directeur du service de la navigation aérienne Antilles-Guyane (SNA-AG), la gendarmerie des transports aériens (BGTA), la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles Guyane (DSAC-AG), ainsi que toute autre entité concernée par les travaux des phases suivantes :

- le début de l'installation de la clôture temporaire mentionnée à l'article 1 (avec un délai préalable de deux jours ouvrés) ;
- la fin de l'installation de la clôture temporaire mentionnée à l'article 1 et le retrait de la clôture initiale ;
- le début des travaux visant à rétablir la clôture initiale entre le côté ville et le côté piste (avec un délai préalable de deux jours ouvrés) ;
- la fin du rétablissement de la clôture initiale au plus tard le 30/11/2021 entre le côté ville et le côté piste et le retrait de la clôture temporaire mentionnée à l'article 1.

Article 2 : Entrée en vigueur

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le jour de leur publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Guyane.

Article 3 : Publication

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Guyane.

Article 4 : Exécution

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane, le commandant de la gendarmerie en Guyane, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Cayenne, le 10 août 2021

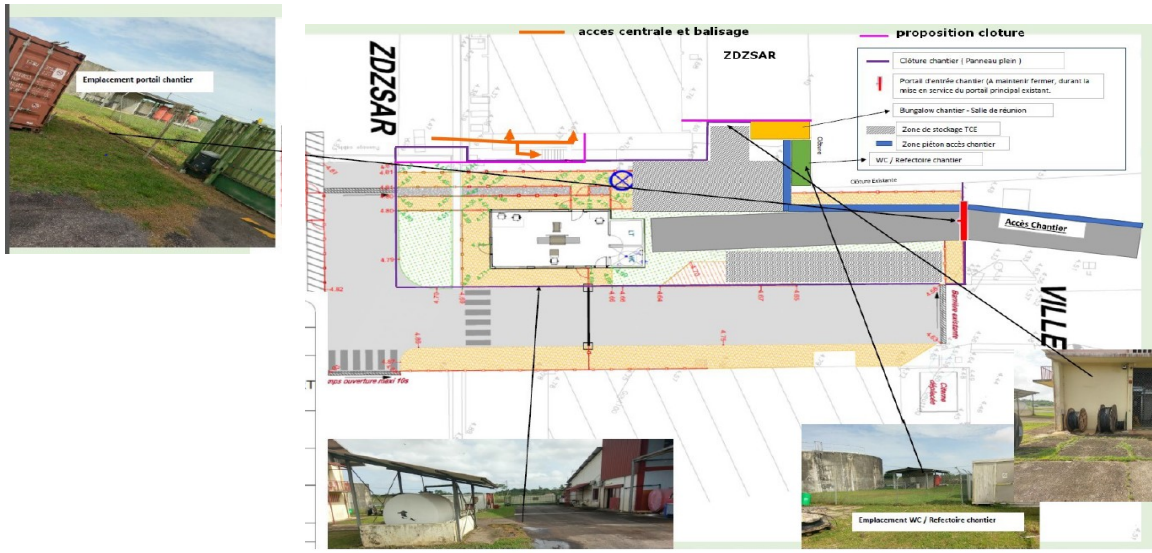
Le préfet,

Pour le préfet de la Guyane et par délégation
Le délégué de l'aviation civile en Guyane

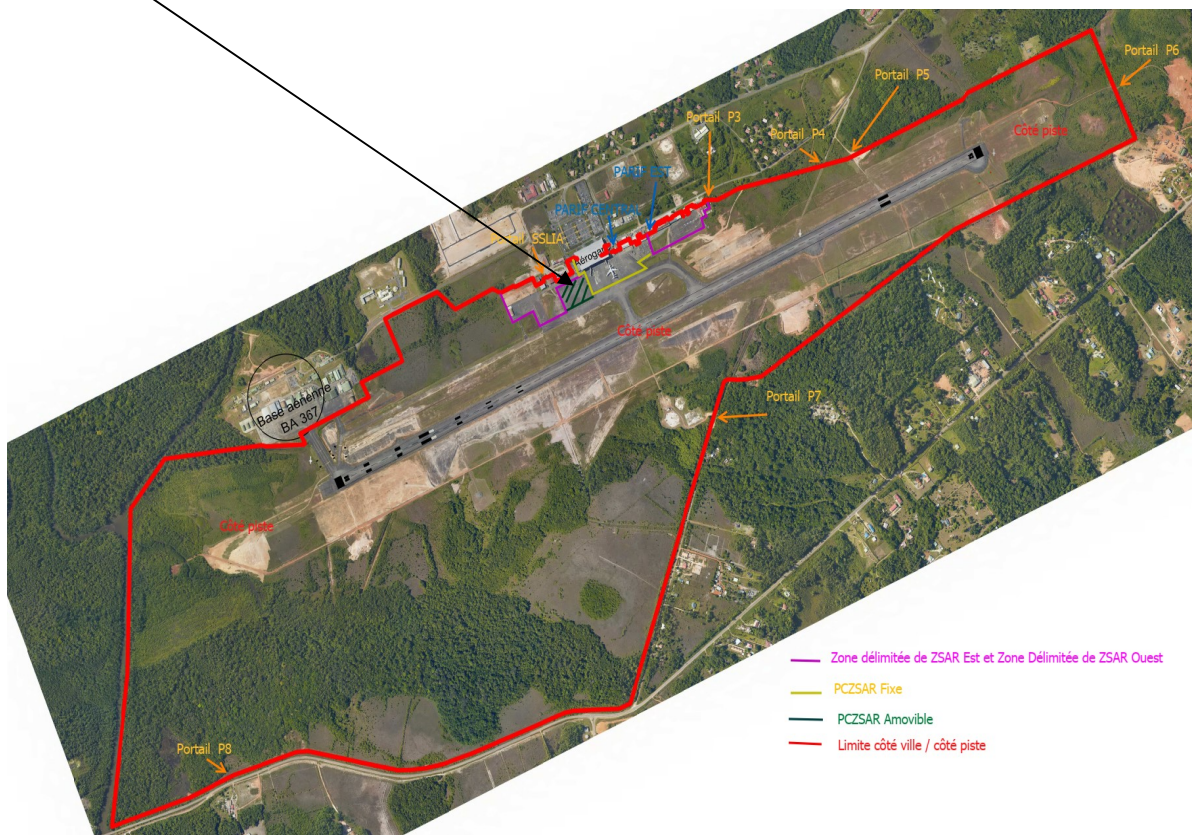
Dominique TARJON



ANNEXE I : LIMITES TEMPORAIRES COTE VILLE / COTE PISTE DURANT LA PHASE DE TRAVAUX



Zone chantier



Direction Générale des Territoire et de la Mer

R03-2021-08-11-00001

Arrêté préfectoral portant prolongation de l'arrêté N°R03-2021-08-03-00011 réglementant la circulation du mardi 10 août au jeudi 12 août 2021 sur la RN1 du PR 4+350 au PR 6+500 (commune de Matoury hors agglomération)



Direction Aménagement des
Territoires et Transition
Écologique

*Service Infrastructures et
Transports*

Numéro de dossier:057:11-08-2021

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°
Portant prolongation de l'arrêté n° R03-2021-08-03-00011
réglementant la circulation du mardi 10 août
au jeudi 12 août 2021
sur la RN 1 du PR 4+350 au PR 6+500
(commune de Matoury hors agglomération)**

**Le préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite**

VU le code de la route ;
VU le code de la voirie routière ;
VU le code du domaine de l'État ;
VU le code général de la Propriété des Personnes Publiques ;
VU la loi du 19 mars 1946 érigeant en département français, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion ;
VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions modifiée, notamment son article 4 ;
VU la loi d'orientation n°92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République ;
VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements, notamment ses articles 39 et 45 ;
VU le décret n° 2010-1582 modifié, du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre et Miquelon ;
VU le décret n°2019-894 du 28 août 2019 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État en Guyane ;
VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;
VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
VU l'arrêté préfectoral n°2176 du 04 novembre 2003, portant règlement de l'occupation du domaine public routier national ;
VU l'arrêté préfectoral permanent n°1200/DEAL/SG/2D/3B du 02 août 2012, portant réglementation de la circulation sur les routes nationales, au droit des chantiers courants et lors d'interventions hors agglomération ;
VU l'arrêté n°R03-2020-05-14-004 du 14 mai 2020 portant organisation des services de l'État en Guyane ;
VU l'arrêté préfectoral du 03 août 2021 n° R03-2021-08-03-00009 portant délégation de signature à M. M. Ivan MARTIN Directeur Général des Territoires et de la Mer de Guyane ;
VU l'arrêté préfectoral n°R 03-2021-08-03-0001, portant réglementation de la circulation du mardi 10 août au jeudi 12 août 2021 sur la RN 1 du PR 4+350 au PR 6+500 ;

VU la notice d'exploitation sur la réfection de la couche de roulement sur l'Ouvrage Art de la crique Fouillée situé sur la RN1, transmis dans sa version finale le 03 août 2021, par l'entreprise **RIBAL TRAVAUX PUBLICS**, représentée par **M. Adrien Cartéron**, demeurant au 01 rue des Morphos – ZI Collely 4 BR 548-97333 Cayenne Cedex ;
VU l'avis favorable du chef du centre d'exploitation et d'intervention de Cayenne ;

Considérant que ces travaux sont un préalable indispensable à l'entretien de l'ouvrage d'art de la crique Fouillée et notamment au remplacement des joints de chaussée ;
Considérant que les travaux de réfection de la couche de roulement ne sont pas achevés pour des raisons d'intempéries ;
Considérant qu'il est nécessaire de réglementer la circulation sur la route nationale 1, afin d'intervenir sur le domaine public routier en toute sécurité ;

Sur proposition du Chef de Service Infrastructure et Transport de la DGTM ;

ARRÊTE :

Article 1: Objet de la demande

L'opération consiste en la réfection de la couche de roulement de l'ouvrage d'art de la crique fouillée entre les joints de dilatation.

Elle comprend les travaux suivants :

- Rabotage sur 5 cm d'épaisseur de la chaussée,
- Fourniture, transport et mise en œuvre d'enrobés EB10 sur 5 cm d'épaisseur y compris la réalisation de la couche d'accrochage.

Article 2: Restriction de la circulation routière

Dans le cadre des travaux de la réfection de la couche de roulement de l'ouvrage d'art de la crique fouillée entre les joints de dilatation, l'arrêté n°R03-2021-08-03-0001 est prolongé jusqu'au 14 août 2021.

Article 3: Durée de la réglementation

Le présent arrêté sera applicable les nuits du 12 au 13 août et 13 au 14 août 2021 de 21h00 à 05h00.

Article 4: Signalisation

La mise en place, la pose, et le dépose de la signalisation seront assurés par l'entreprise **SIGNAUX GUYANE**.

Cette signalisation sera conforme au plan de signalisation joint au présent arrêté, et à la notice d'exploitation, transmis dans sa version finale le 03 août 2021 par l'entreprise **RIBAL TP**, ainsi qu'à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, huitième partie, signalisation temporaire.

Pendant toute la durée des travaux de jour comme de nuit la signalisation sera de classe 2, grande gamme.

Article 5: Prescriptions diverses

Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlement en vigueur.

Article 6: Renseignements

Toute correspondance destinée au gestionnaire de la voirie devra être adressée à :
DGTM/ATTE/SIT/ District route de la Madeleine CS 76 003, 97 306 Cayenne cedex,
mail : district.peerrn.siter.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

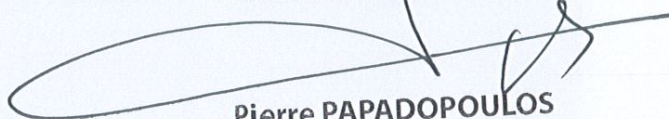
Article 7: Ampliation

Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture du département de la Guyane ;
Préfecture/Réglementation/EMIZ PC
Monsieur le Président de la Collectivité Territoriale de Guyane ;
Monsieur le Maire de la commune de Matoury ;
Le Directeur de la Direction Générale des Territoires et de la Mer ;

Monsieur le général, commandant de la gendarmerie de Guyane ;
Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique ;
L'entreprise RIBAL TP ;
Le DISTRICT Entretien et Exploitation de la DGTM ;
Le Chef de C.E.I de Cayenne de la DGTM ;
CODIS ;
SAMU ;
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Cayenne, le *11 Août 2021*

Pour le Préfet, par délégation
Pour le Directeur Général,
des Territoires et de la Mer
et par délégation
Le Directeur Général Adjoint
des Territoires et de la Mer

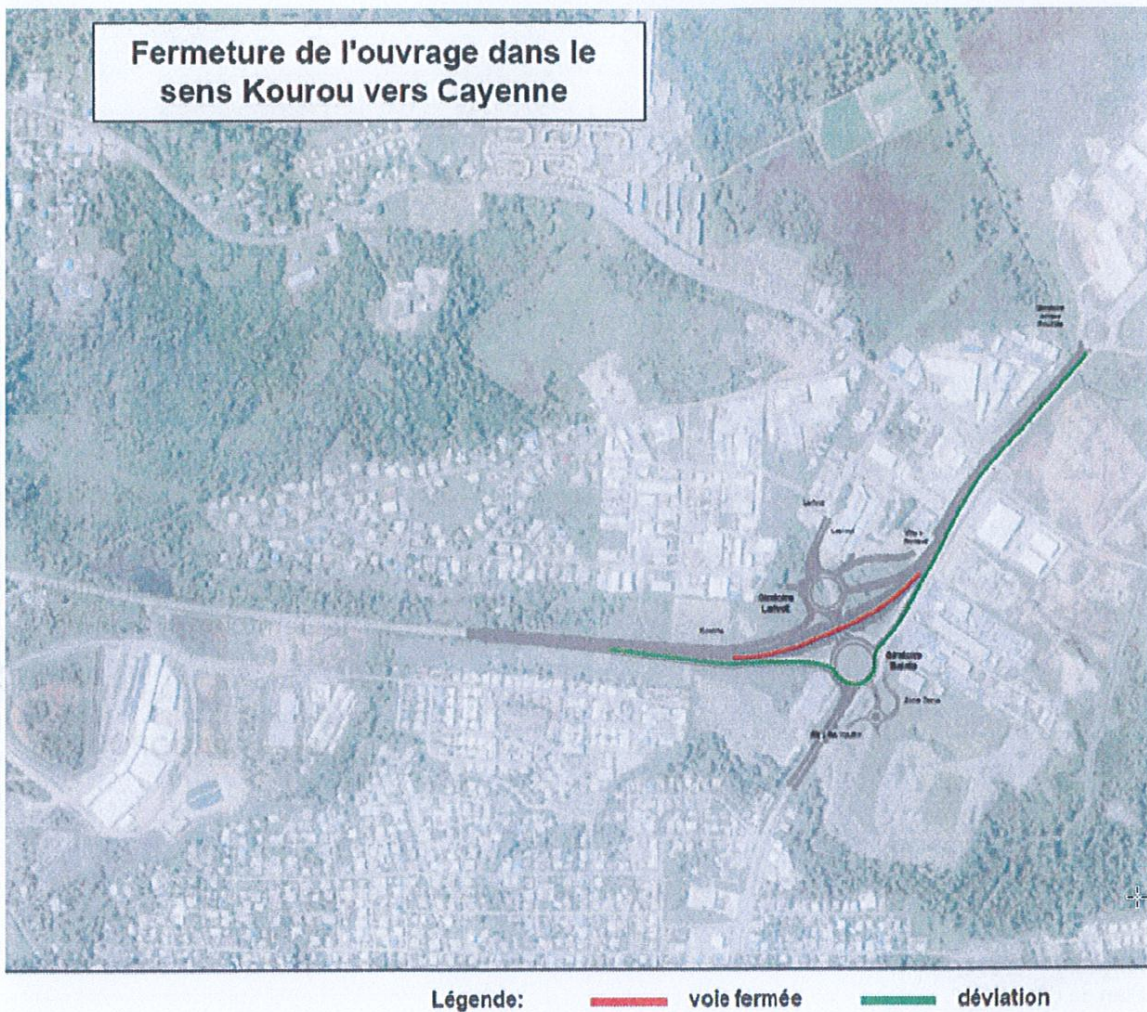


Pierre PAPADOPOULOS

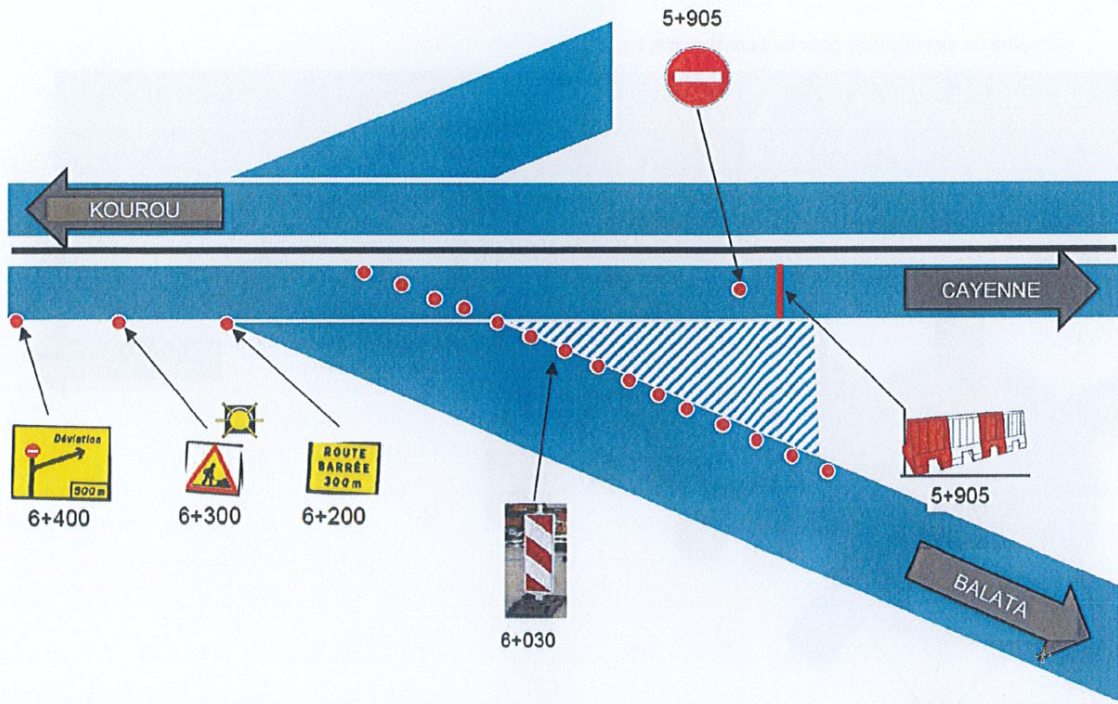
Annexe

Plan de déviation ;
Schémas de signalisation.

PLAN DE DÉVIATION



SCHÉMAS DE SIGNALISATION DE LA DÉVIATION



SCHÉMAS DE SIGNALISATION POUR TRAVAUX SUR UNE VOIE SENS KOUROU VERS CAYENNE

Schéma de signalisation pour travaux sur voie 1 :

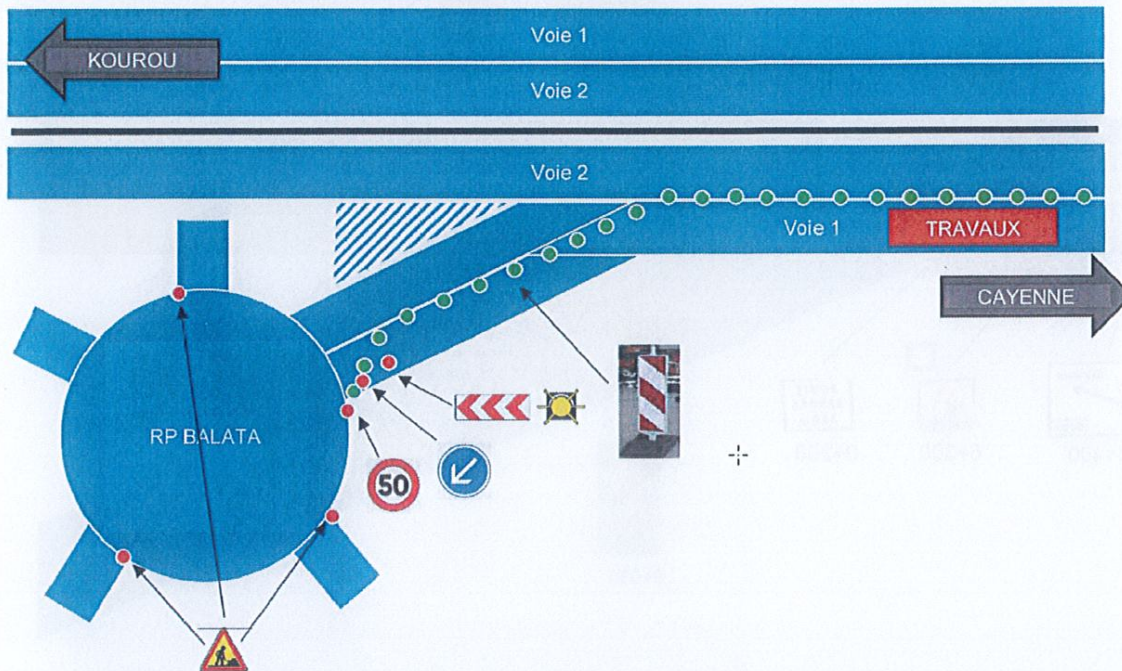
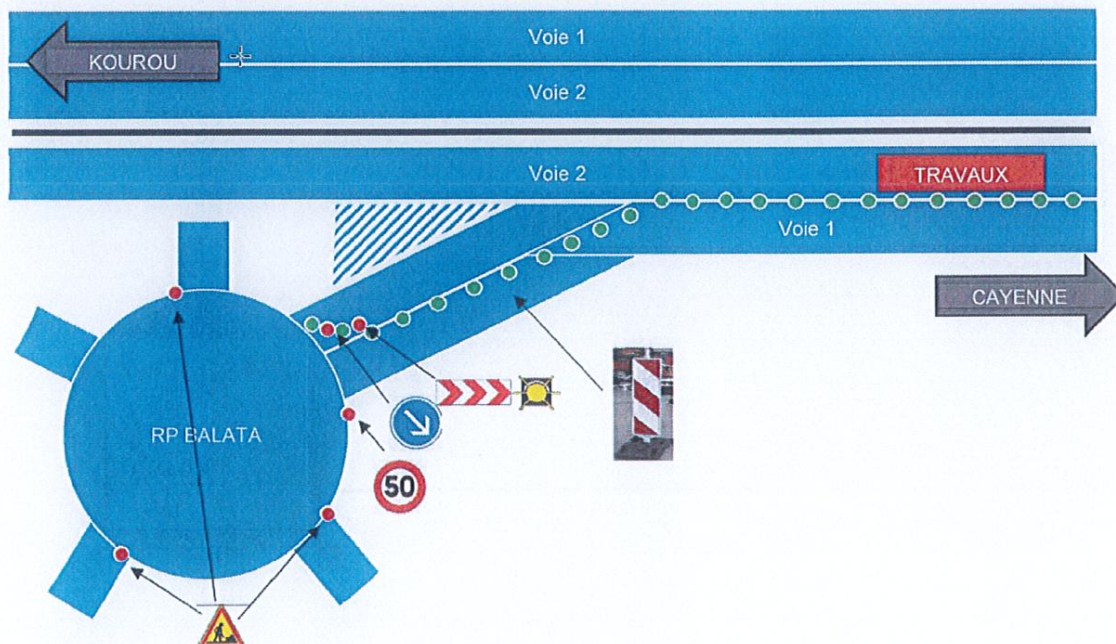


Schéma de signalisation pour travaux sur voie 2 :



SCHÉMAS DE SIGNALISATION POUR TRAVAUX SUR UNE VOIE SENS CAYENNE VERS KOUROU

Schéma de signalisation pour travaux sur voie 1 :

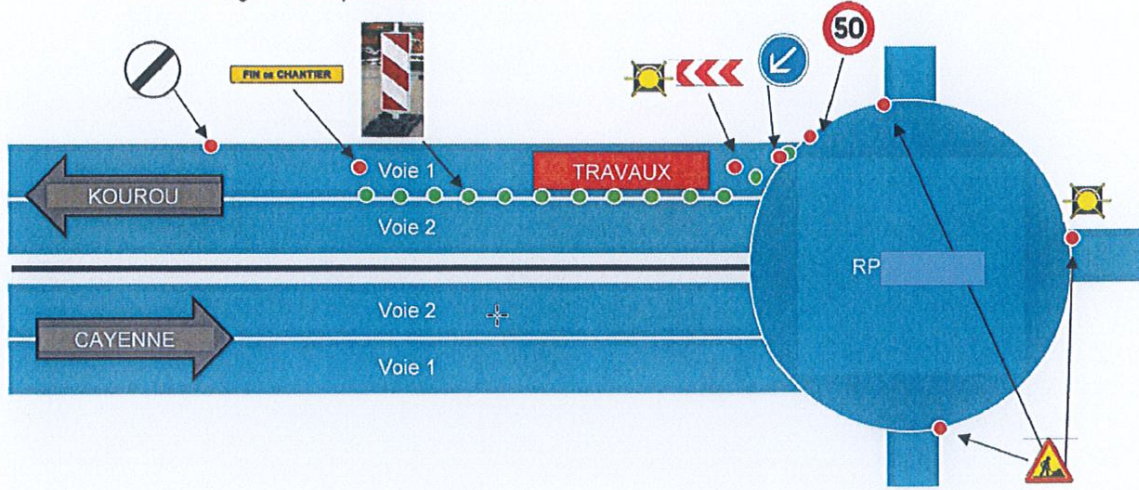
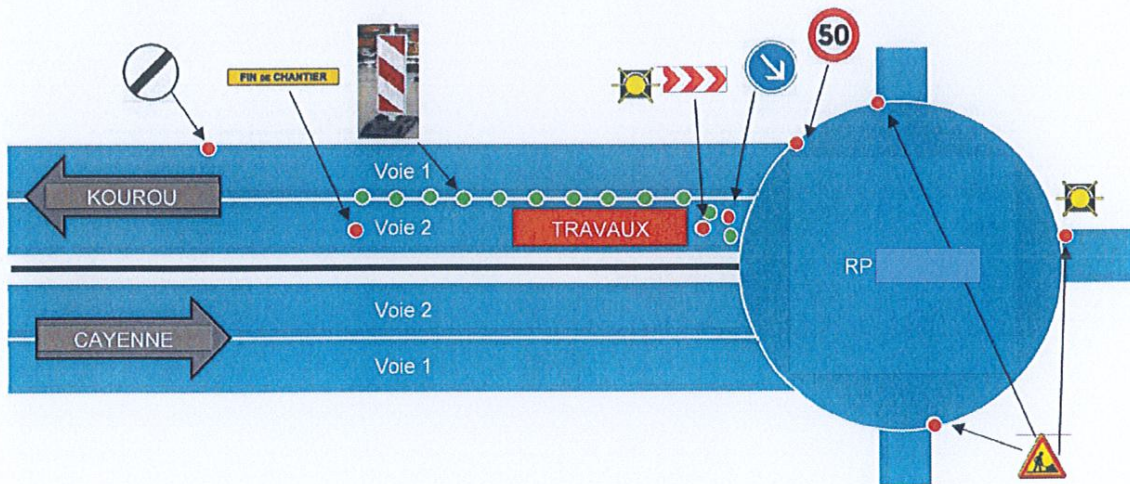


Schéma de signalisation pour travaux sur voie 2 :



Direction Générale des Territoire et de la Mer

R03-2021-08-05-00003

Arrêté préfectoral portant habilitation sanitaire à
Monsieur Hugo HAAB, docteur vétérinaire



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION GENERALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER**

Direction générale
des Territoires et de
la Mer

Direction
de l'Agriculture de
l'Alimentation
et de la Forêt

**Arrêté Préfectoral
Portant attribution d'une habilitation sanitaire à Monsieur Hugo HAAB,
docteur vétérinaire**

Le Préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

Vu le code rural et de la pêche maritime et notamment ses articles L. 203-1 à L. 203-7, L. 223-6, R. 203-1 à R. 203-15 et R. 242-33.

Vu le décret n° 2004.374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements et notamment son article 43 ;

Vu la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 érigeant en départements français la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion,

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes et des régions et les textes pris en application

Vu le décret n° 47-1018 du 7 juin 1947 relatif à l'organisation préfectorale et à l'institution préfectorale dans ces départements,

Vu l'arrêté R03-2020-05-14-004 du 14 mai 2020 portant organisation des services de l'Etat ;

Vu le décret du 1^{er} janvier 2020 relatif à la nomination de M. Paul-Marie CLAUDON, sous-préfet hors classe, en qualité de Secrétaire Général des Services de l'Etat, responsable de la coordination des politiques publiques, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de la région Guyane ;

Vu le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de Monsieur Thierry QUEFFELEC préfet, préfet de la région Guyane ;

Vu l'arrêté du 30 janvier 2020 portant nomination (directions générales des services déconcentrés de l'Etat en Guyane) de M. Pierre PAPADOPOULOS, ingénieur général des ponts des eaux et des forêts en qualité de directeur général adjoint des territoires et de la mer de Guyane ;

Vu l'arrêté du 15 juillet 2021 portant nomination de M. Ivan MARTIN, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en qualité de directeur général des territoires et de la mer de Guyane ;

Vu l'arrêté préfectoral n° R03-2021-08-03-00009 du 03 août 2021 portant délégation de signature à M. Ivan MARTIN Directeur Général des Territoires et de la Mer de Guyane ;

Vu la demande présentée par Monsieur Hugo HAAB, docteur vétérinaire, né le 05/07/1995 à PARIS et domicilié professionnellement au cabinet vétérinaire Morpho'Vet sis 913 route de Baduel à Cayenne département (973) de Guyane ;

Considérant que Monsieur Hugo HAAB remplit les conditions permettant l'attribution de l'habilitation sanitaire ;

Sur proposition du directeur général adjoint des territoires et de la mer de Guyane ;

ARRETE

Article 1 :

L'habilitation sanitaire prévue à l'article L. 203-1 du code rural et de la pêche maritime susvisé est attribuée pour 3 mois de remplacement à :

Monsieur Hugo HAAB
Docteur vétérinaire

administrativement domiciliée au **Cabinet MORPHO'VET**
Adresse : **913 route de Baduel – 97300 CAYENNE**
DEPARTEMENT DE LA GUYANE

Pour les activités majeures suivantes : **Carnivores domestique, Bovins, Equins**
Ovins ou caprins, Volailles

Article 2 :

Dans la mesure où les conditions requises ont été respectées, cette habilitation sanitaire est attribuée pour une période de 3 mois du 19/07/2021 au 20/10/2021 sous réserve de justifier, auprès du préfet de Guyane, du respect de ses obligations de formation continue prévues à l'article R. 203-12.

Article 3 :

Monsieur Hugo HAAB s'engage à respecter les prescriptions techniques, administratives et le cas échéant financières de mise en œuvre des mesures de prévention, de surveillance ou de lutte prescrites par l'autorité administrative et des opérations de police sanitaire exécutées en application de l'article L. 203-7 du code rural et de la pêche maritime.

Article 4 :

Monsieur Hugo HAAB pourra être appelé par le préfet de son département d'exercice pour la réalisation d'opérations de police sanitaire au sein des lieux de détention ou des établissements pour lesquels il a été désigné vétérinaire sanitaire. Il sera tenu de concourir à ces opérations en application des dispositions de l'article L. 203-7 du code rural et de la pêche maritime.

Article 5 :

Tout manquement ou faute commis dans l'exercice de la présente habilitation sanitaire entraînera l'application des dispositions prévues aux articles R. 203-15, R. 228-6 et suivants du code rural et de la pêche maritime.

Article 6 :

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Cayenne dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Article 7 :

Le Secrétaire général des services de l'Etat en Guyane, Monsieur le directeur général adjoint des territoires et de la mer, Monsieur le directeur de l'environnement, de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt de la Guyane et le docteur Hugo HAAB sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la Guyane.

Fait à Cayenne, le **05 AOUT 2021**

Pour le préfet,
par délégation,
Le directeur général adjoint des territoires et de la Mer,
de la Guyane,



Pierre PAPADOPOULOS