Annexe n° 3

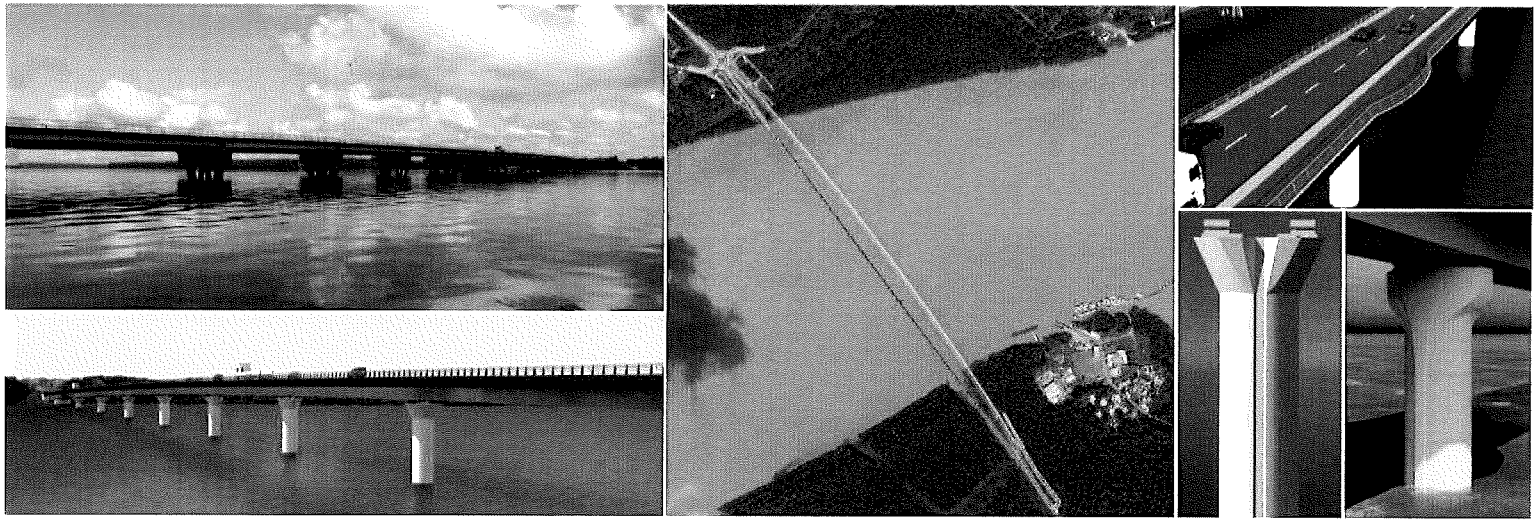
PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale
des territoires et de la mer

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

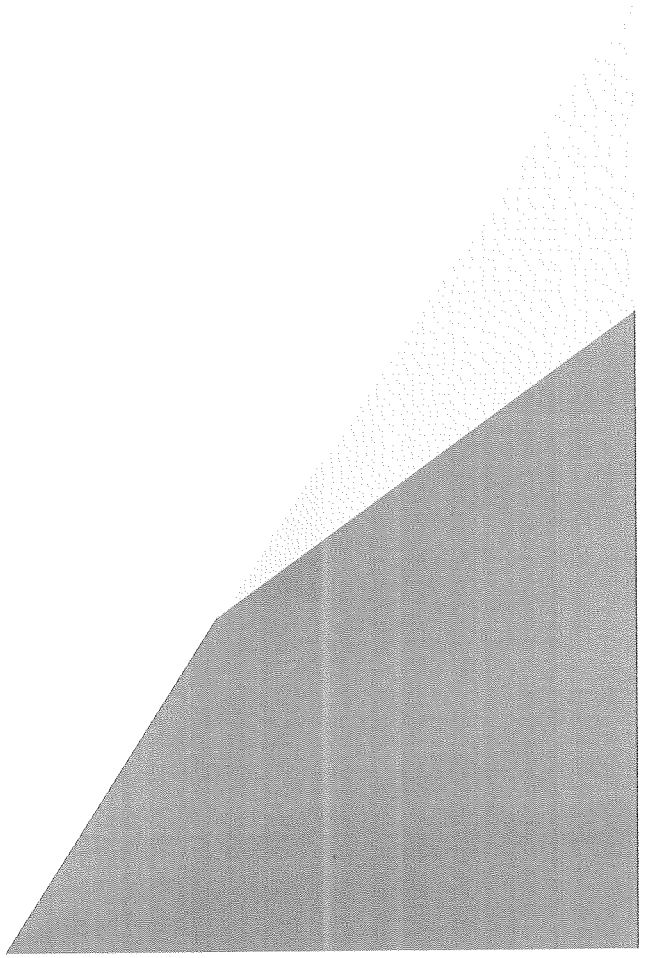


Document 3 – Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

PIÈCE A – PLU DE MACOURIA

egis

Juillet 2020



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 32

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 40

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 règlementaires 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 Macouria.

II PRÉSENTATION DU PROJET

II.1 Contexte et objectifs

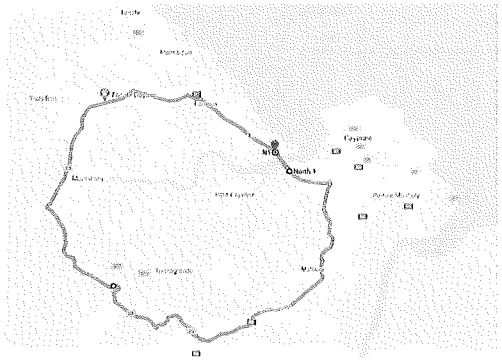
Le projet du nouveau pont du Larivot a pour objectif de sécuriser le franchissement de la rivière de Cayenne du fait d'un ouvrage existant unique sensible, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, sur un itinéraire stratégique, sans itinéraire de substitution équivalent.

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 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 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).

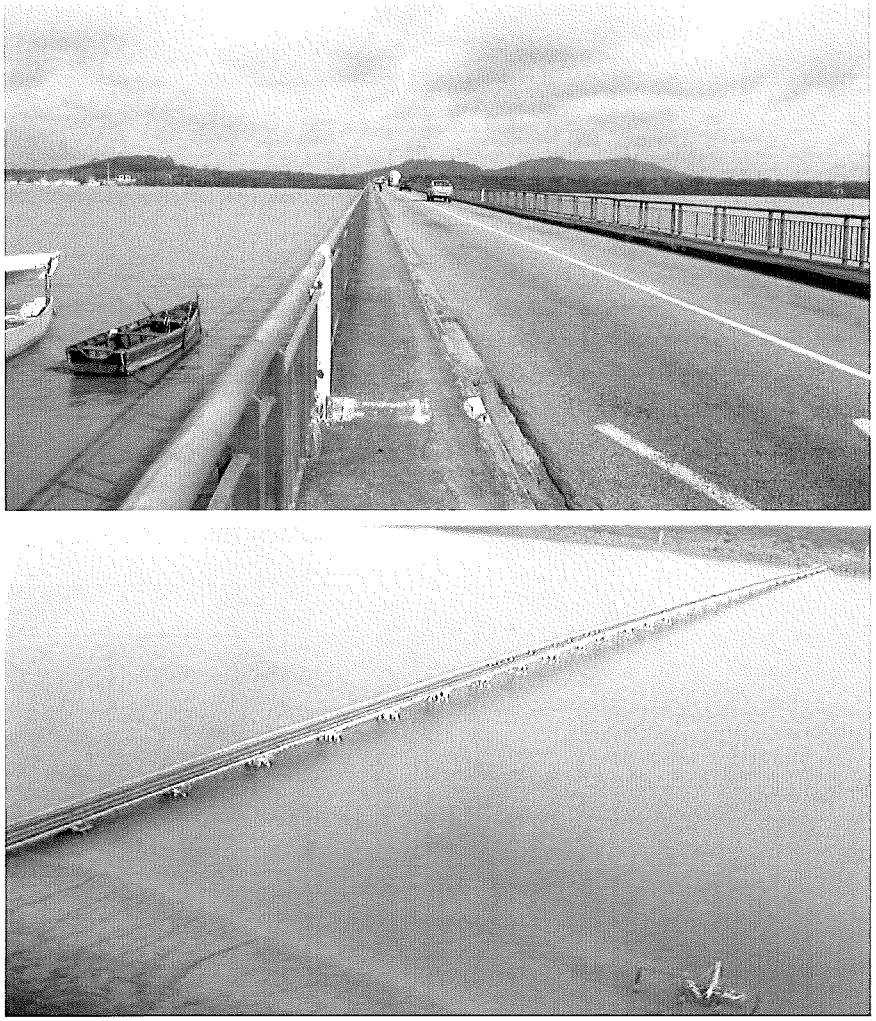


Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel

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 m + 56,50 m + 16 × 70 m + 56,50 m + 36,50 m = 1306 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 m + 63 m + 16 × 70 m + 63 m + 36 m = 1318 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).

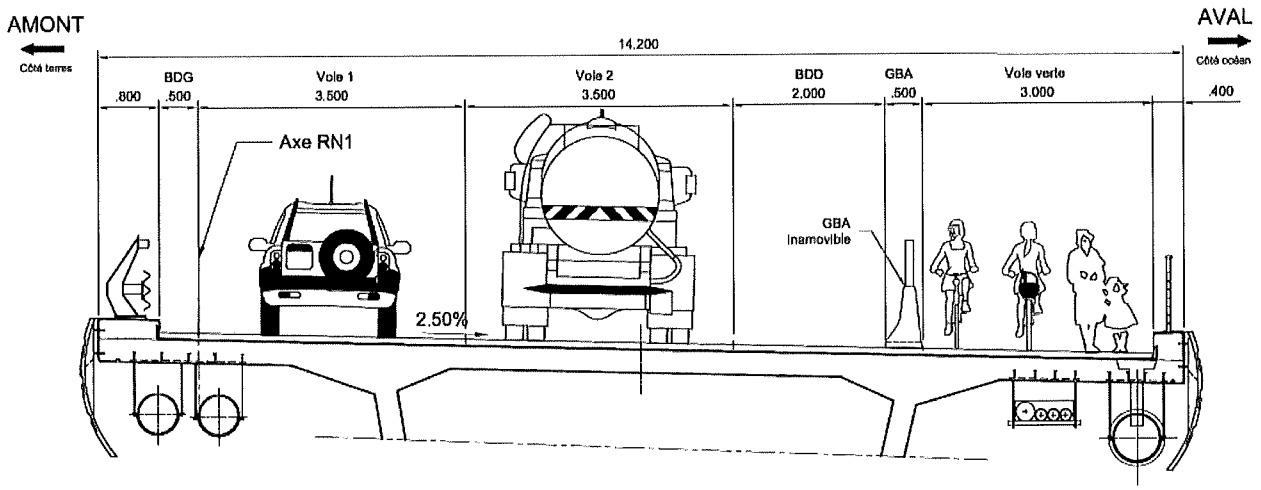


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

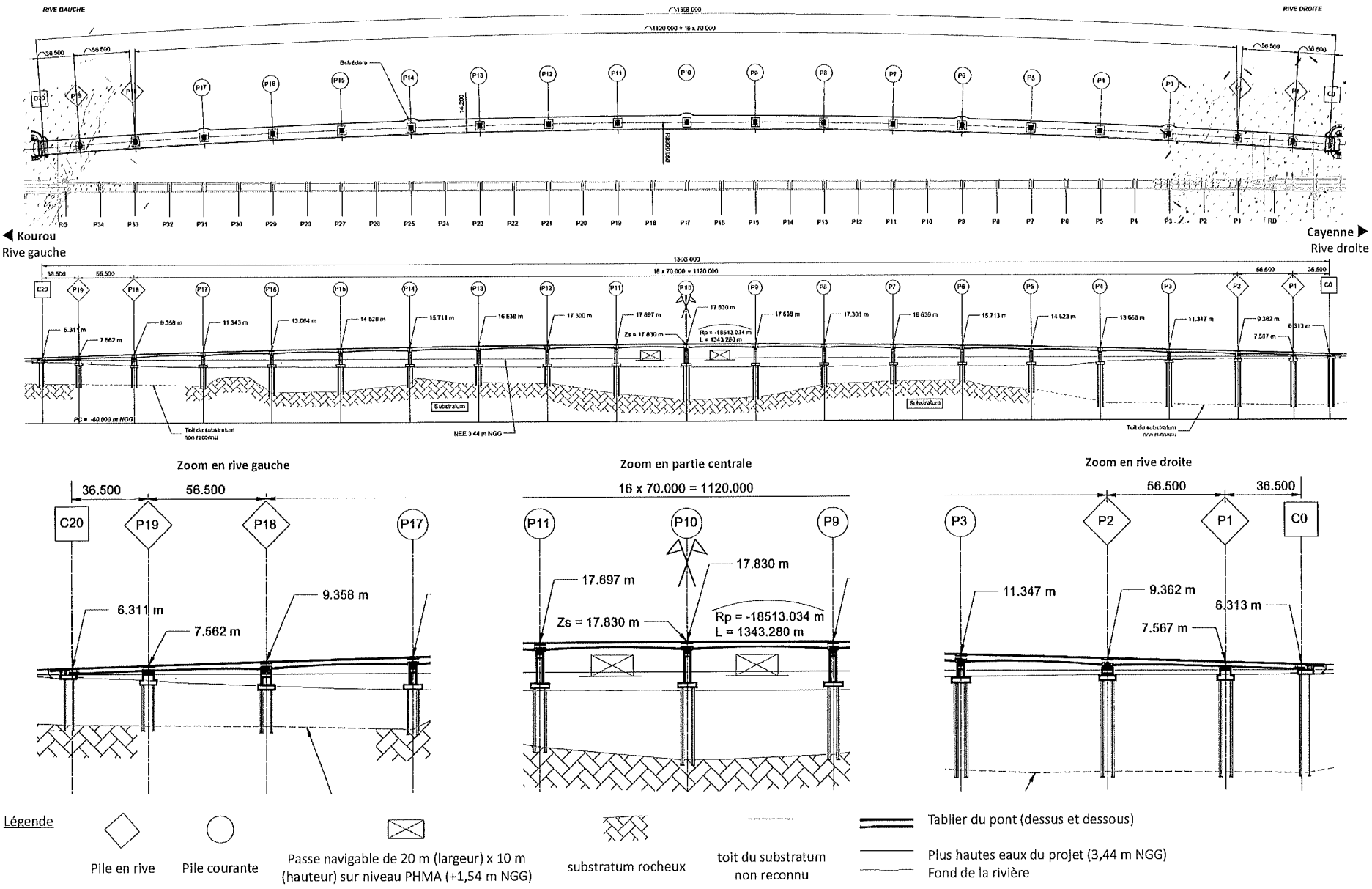


Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)

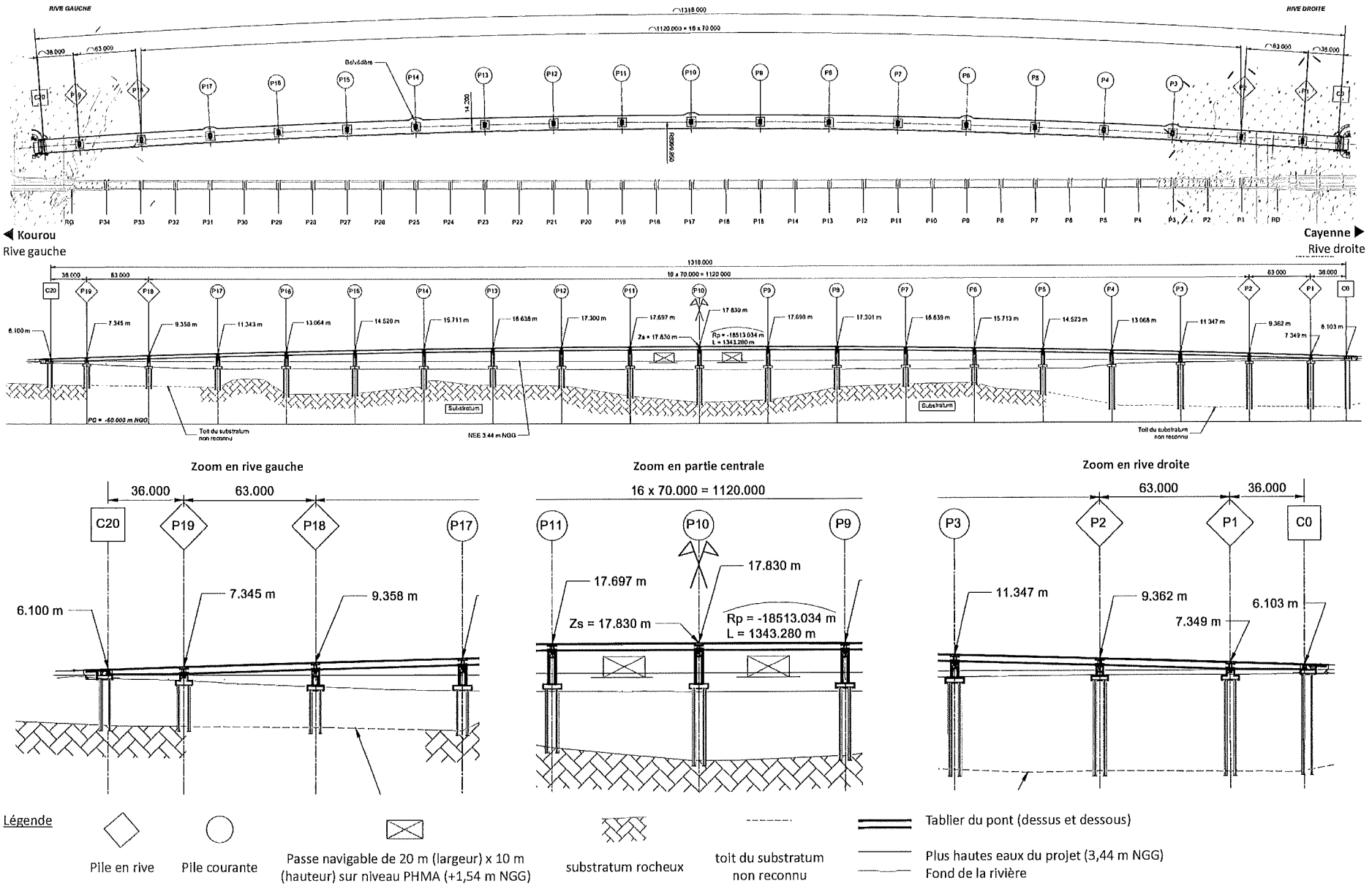


Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)

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.

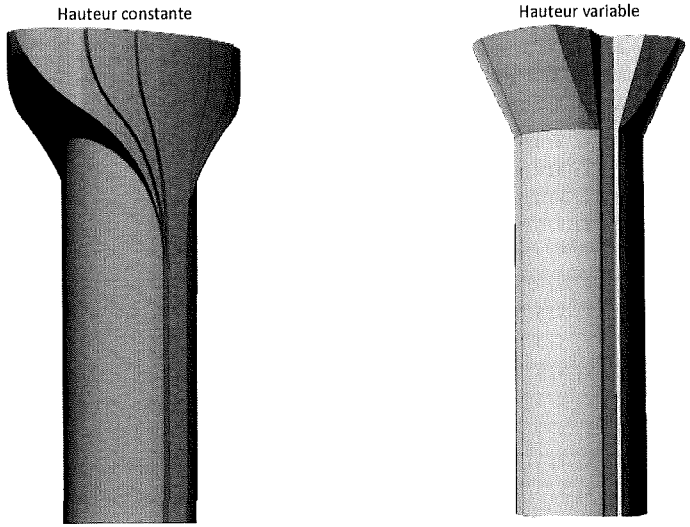


Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes)

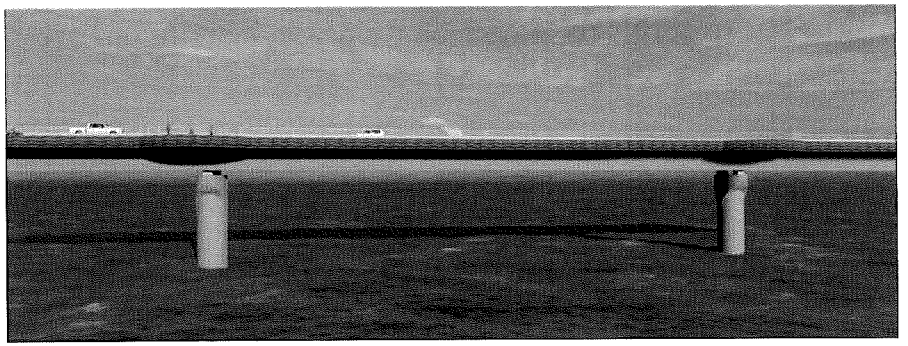


Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)

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.

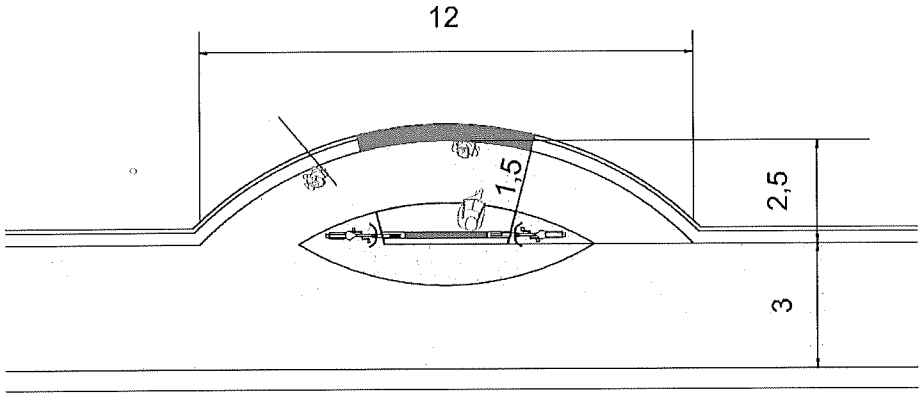


Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)

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

- en rive gauche par 2 bassins de rétention qui se rejetteront 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 existants (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 Aï) 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 récupèreront 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 siphoïde 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)	l (m)	h_M (m)	V_M (m^3)	Hu (m)	Vu (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)

l = largeur de l'ouvrage (m)

h_M = hauteur morte (m)

V_M = volume mort (m^3)

hu = hauteur utile (m)

Vu = volume utile (m^3)

V_{10} = 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 $Vu > V_{10}$) 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 $Vu \geq Sa \times h_2 (t = 2h) + V_{PA}$).

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 siphoïde 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.

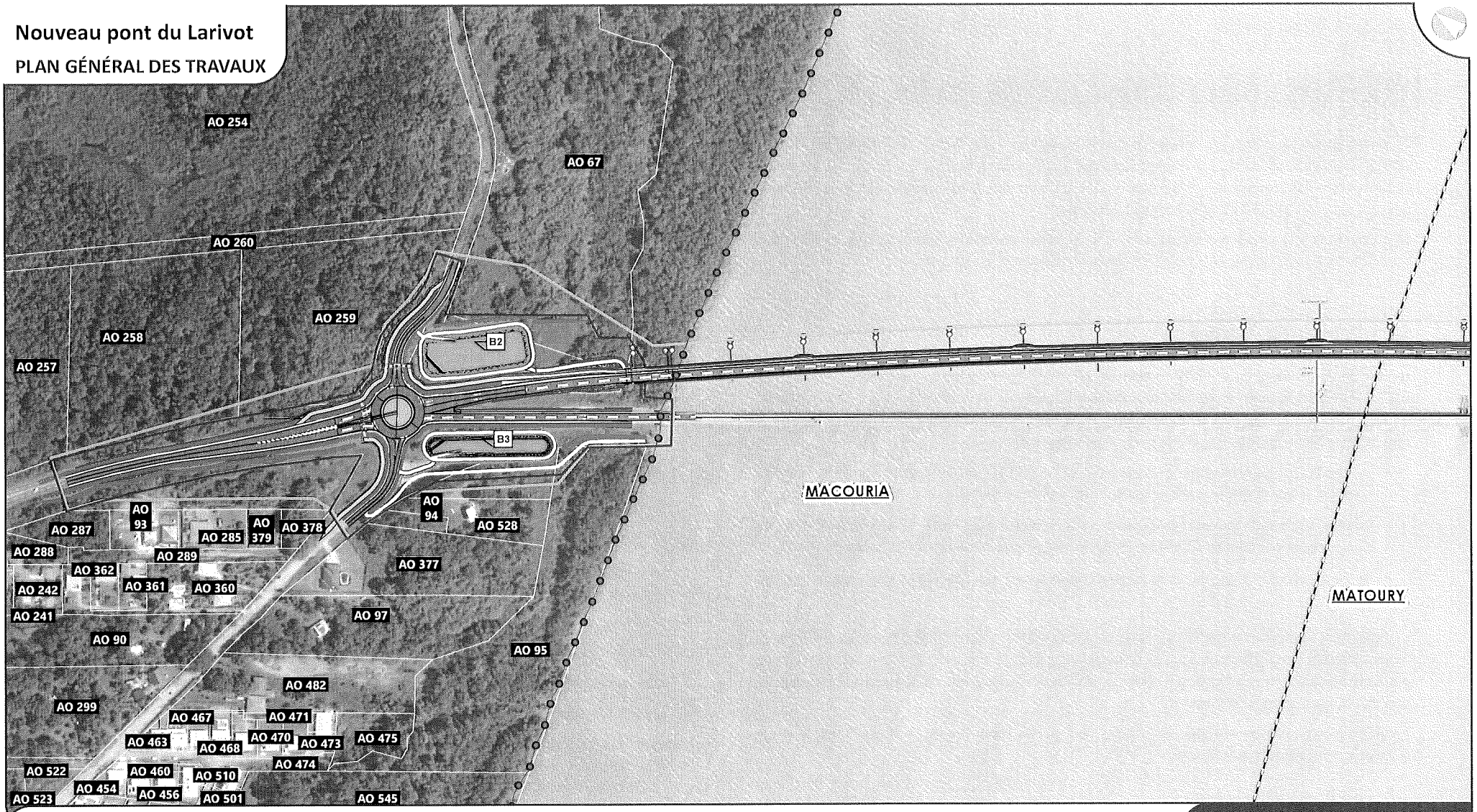
Dans la mesure du possible les ouvrages de rétention possèderont un rapport longueur sur largeur ≥ 6. Ce rapport a été réduit à 3 pour le bassin de rétention B2 afin de réduire son emprise sur la mangrove.

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.

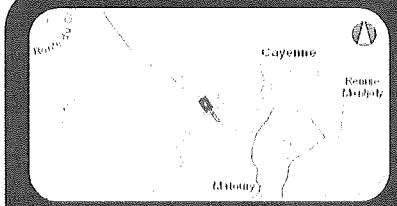
Nouveau pont du Larivot

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX



Légende :

- Trait de côte
- Emprise projet
- Emprise travaux
- Cadastre
- Limites communales
- Projet
- Déblais
- Remblais
- Fossé / cunette
- Bassin
- Bassin FS1 fossé subhorizontal
- Piste d'accès
- Route et Tablier
- Terre-plein
- Voie verte
- BDD-bas-coté
- Tablier hauteur constante (P2)
- Tablier hauteur variable (P10)



Date : 15/07/2020

0 25 50 100 m

egis

Fond de plan : IGN©Scan25

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 Nl 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 entrainer 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.

IVDISPOSITIONS 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

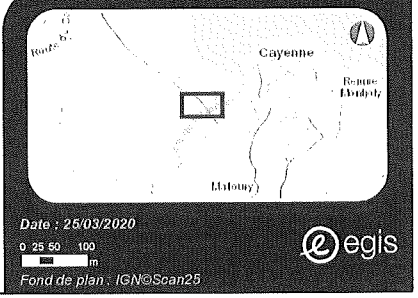
COMMUNE DE MACOURIA

PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR

Légende :

AU Limite de zone

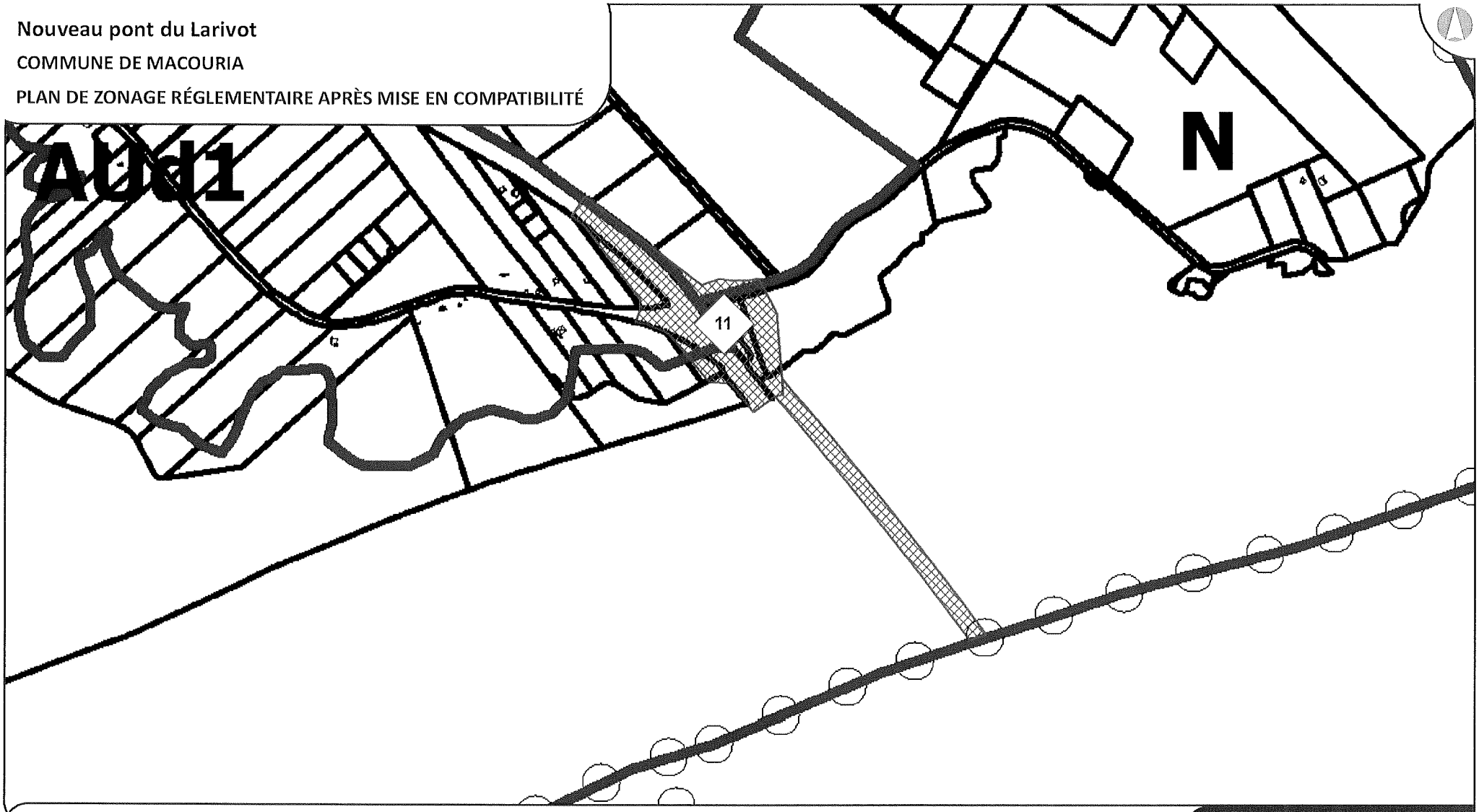
Limite de commune



Nouveau pont du Larivot

COMMUNE DE MACOURIA

PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ



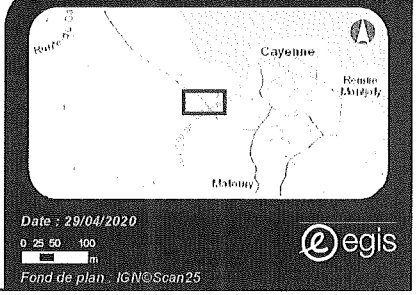
Légende :

AU — Limite de zone

Emprise réservée pour voies et équipements divers

Limite de commune

4 — Numéro d'opération



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 Nl 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 I - 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 Nl.

Les 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.

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 Nl :
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 Nl où des structures d'hébergement touristique (tourisme nature) et des équipements de loisirs peuvent être réalisés. La zone N et la zone Nl accueilleront également le nouveau pont du Larivot incluant ses aménagements connexes.

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 I - 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 Nl.

Les 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.

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 Nl :
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 Nl :
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.

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.

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 AUdl 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 22
Règlement

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 22
Règlement

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 Nl 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 (ye 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 Nl destiné aux activités touristiques ou de loisirs. Les zones N et Nl 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. »

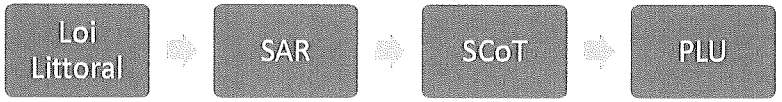
Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

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. »

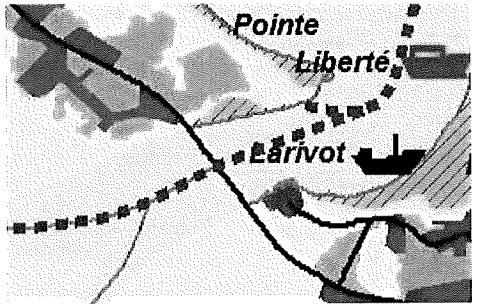


Figure 11 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR

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
Les infrastructures de transports : Elles concernent des infrastructures routières aussi bien que fluviales et maritimes : - 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

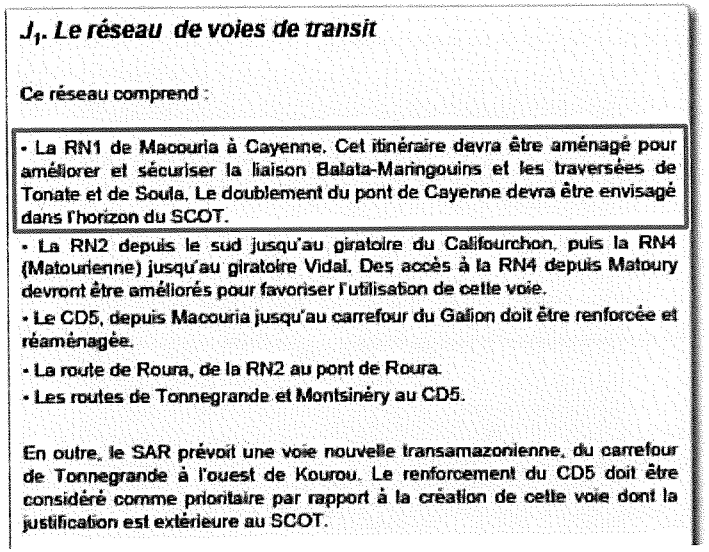
Figure 12 : extraits du SMVM

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 :



J_1. Le réseau de voies de transit

Ce réseau comprend :

• La RN1 de Macouria à Cayenne. Cet itinéraire devra être aménagé pour améliorer et sécuriser la liaison Balata-Maringouins et les traversées de Tonate et de Soula. Le doublement du pont de Cayenne devra être envisagé dans l'horizon du SCOT.

• La RN2 depuis le sud jusqu'au giratoire du Califourchon, puis la RN4 (Matourienne) jusqu'au giratoire Vidal. Des accès à la RN4 depuis Matoury devront être améliorés pour favoriser l'utilisation de cette voie.

• Le CD5, depuis Macouria jusqu'au carrefour du Galion doit être renforcée et réaménagée.

• La route de Roura, de la RN2 au pont de Roura.

• Les routes de Tonnegrande et Montsinéry au CD5.

En outre, le SAR prévoit une voie nouvelle transamazonienne, du carrefour de Tonnegrande à l'ouest de Kourou. Le renforcement du CD5 doit être considéré comme prioritaire par rapport à la création de cette voie dont la justification est extérieure au SCOT.

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.

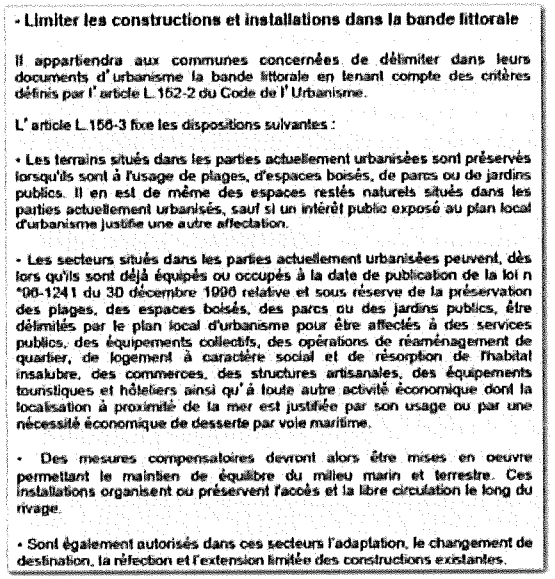
Compte tenu de la sensibilité du pont actuel, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, la réalisation d'un nouveau pont est impérative pour garantir la pérennité de la desserte du territoire, au risque sinon d'un détour d'environ 60 à 70 km par la RD5 et la RN2, en cas de fermeture du pont actuel.

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 :



• Limiter les constructions et installations dans la bande littorale

Il appartiendra aux communes concernées de délimiter dans leurs documents d'urbanisme la bande littorale en tenant compte des critères définis par l'article L.162-2 du Code de l'Urbanisme.

L'article L.156-3 fixe les dispositions suivantes :

• Les terrains situés dans les parties actuellement urbanisées sont préservés lorsqu'ils sont à l'usage de plages, d'espaces boisés, de parcs ou de jardins publics. Il en est de même des espaces restés naturels situés dans les parties actuellement urbanisés, sauf si un intérêt public exposé au plan local d'urbanisme justifie une autre affectation.

• Les secteurs situés dans les parties actuellement urbanisées peuvent, dès lors qu'ils sont déjà équipés ou occupés à la date de publication de la loi n °86-1241 du 30 décembre 1986 relative et sous réserve de la préservation des plages, des espaces boisés, des parcs ou des jardins publics, être délimités par le plan local d'urbanisme pour être affectés à des services publics, des équipements collectifs, des opérations de réaménagement de quartier, de logement à caractère social et de résorption de l'habitat insalubre, des commerces, des structures artisanales, des équipements touristiques et hôteliers ainsi qu'à toute autre activité économique dont la localisation à proximité de la mer est justifiée par son usage ou par une nécessité économique de desserte par voie maritime.

• Des mesures compensatoires devront alors être mises en oeuvre permettant le maintien de équilibre du milieu marin et terrestre. Ces installations organisent ou préservent l'accès et la libre circulation le long du rivage.

• Sont également autorisés dans ces secteurs l'adaptation, le changement de destination, la réfection et l'extension limitée des constructions existantes.

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.

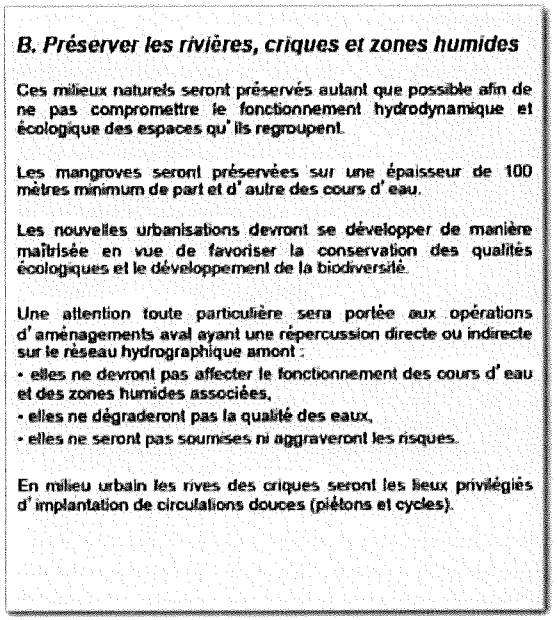
Toutefois, pour rappel, selon l'article L.121-4 :

« *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 :



B. Préserver les rivières, criques et zones humides

Ces milieux naturels seront préservés autant que possible afin de ne pas compromettre le fonctionnement hydrodynamique et écologique des espaces qu'ils regroupent.

Les mangroves seront préservées sur une épaisseur de 100 mètres minimum de part et d'autre des cours d'eau.

Les nouvelles urbanisations devront se développer de manière maîtrisée en vue de favoriser la conservation des qualités écologiques et le développement de la biodiversité.

Une attention toute particulière sera portée aux opérations d'aménagements aval ayant une répercussion directe ou indirecte sur le réseau hydrographique amont :
- elles ne devront pas affecter le fonctionnement des cours d'eau et des zones humides associées,
- elles ne dégraderont pas la qualité des eaux,
- elles ne seront pas soumises ni aggraveront les risques.

En milieu urbain les rives des criques seront les lieux privilégiés d'implantation de circulations douces (piétons et cycles).

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 génèrera 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 :

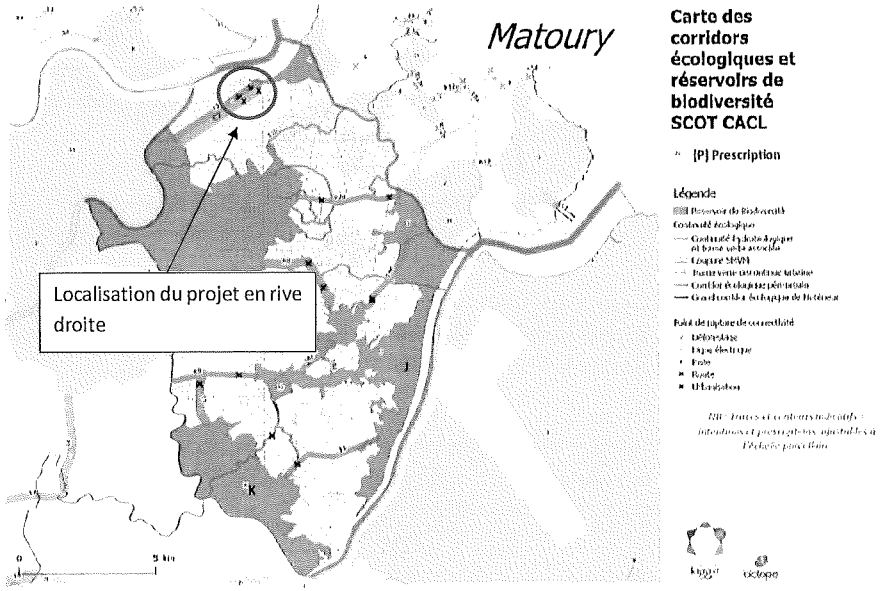


Figure 16 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019

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.

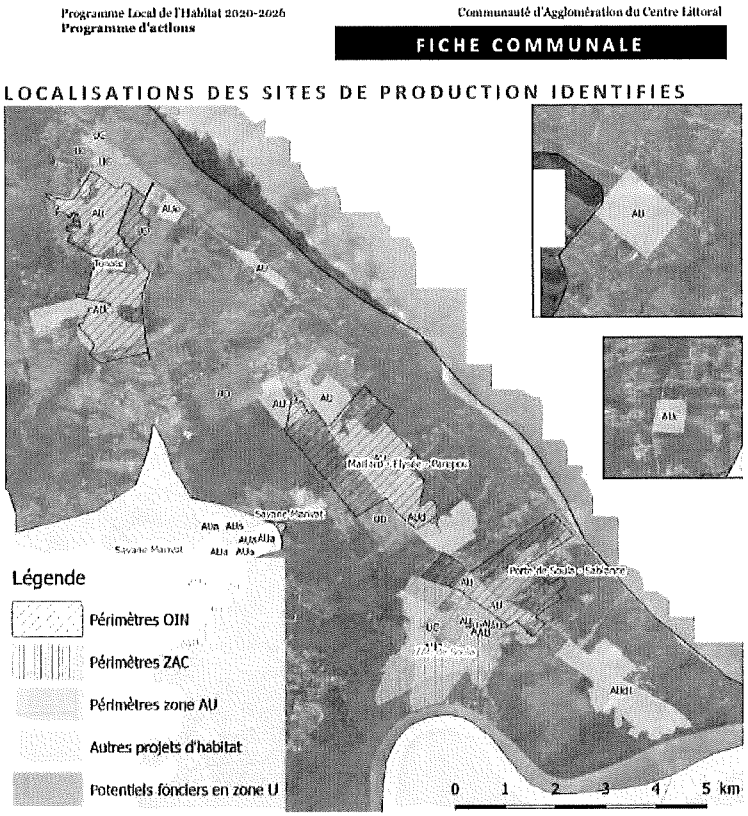


Figure 17 : extrait du PLH de la CACL

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 CACL.

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.**