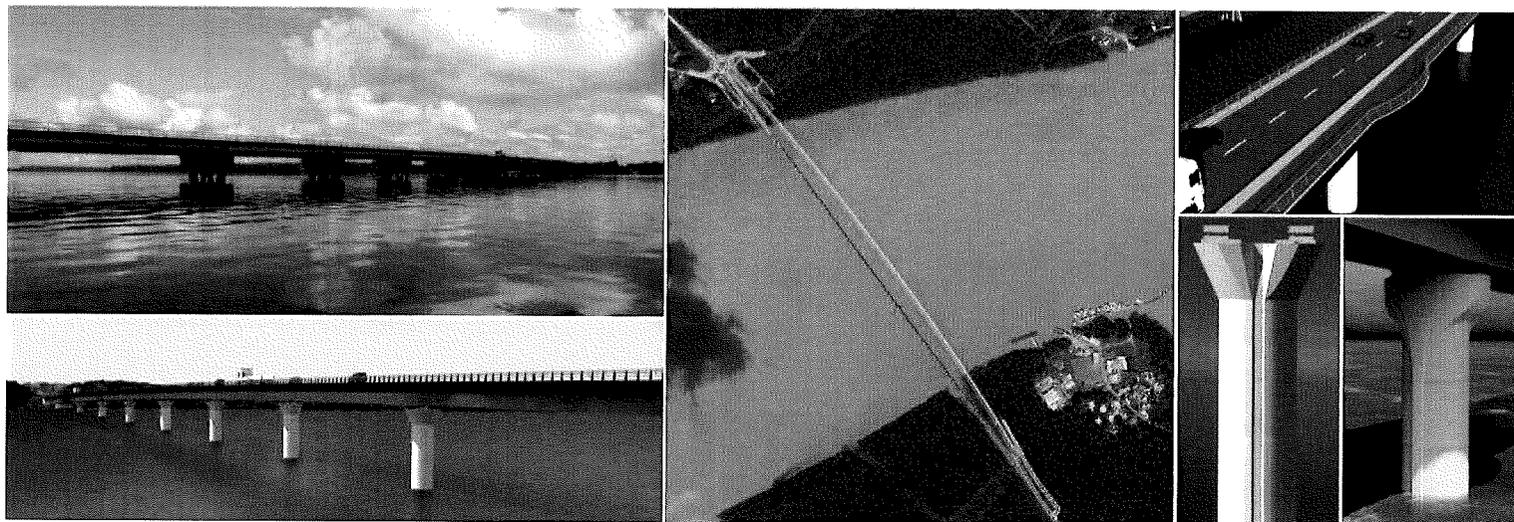


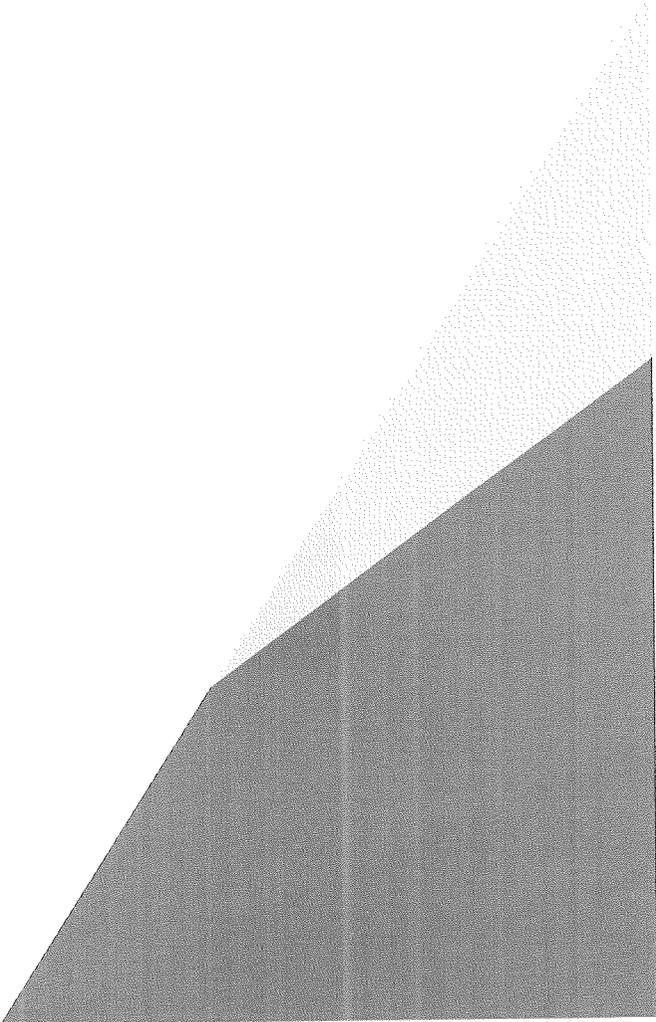
NOUVEAU PONT DU LARIVOT

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

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



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



SOMMAIRE

I GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME6

I.1 MISE EN COMPATIBILITÉ	6
<i>I.1.1 Définition.....</i>	<i>6</i>
<i>I.1.2 Champ d'application</i>	<i>6</i>
I.2 MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU	6
I.3 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	6
I.4 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES.....	7
<i>I.4.1 Déroulement de la procédure</i>	<i>7</i>
<i>I.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité</i>	<i>8</i>

II PRÉSENTATION DU PROJET10

II.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS	10
II.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU NOUVEAU PONT DU LARIVOT.....	11
II.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION DU PROJET INSCRITE DANS LA COMMUNE	15
<i>II.3.1 Territoire communal.....</i>	<i>15</i>
<i>II.3.2 Projet sur le territoire communal.....</i>	<i>15</i>

III ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU EN VIGUEUR EN JUILLET 2020.....18

III.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	18
III.2 COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION	18
III.3 COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	18
III.4 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	20
III.5 PIÈCES RÉGLEMENTAIRES	20
<i>III.5.1 Zone N.....</i>	<i>20</i>
<i>III.5.2 Zone Uport</i>	<i>21</i>

III.6 ANNEXES22

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

IV DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY EN VIGUEUR EN JUILLET 2020 24

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

V COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES 33

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

VI ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY..... 40

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

VII.1 CONTEXTE ET NATURE DE LA DEMANDE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MATOURY LIÉE AU PROJET DE CENTRALE ÉLECTRIQUE DU LARIVOT 41

VII.1.1 Présentation du projet de centrale..... 41

VII.1.2 Objet de la demande de mise en compatibilité 41

VII.1.3 Descriptions des incompatibilités du projet de centrale avec le PLU de Matoury et proposition de mise en compatibilité par EDF PEI..... 41

VII.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET DU NOUVEAU PONT DU LARIVOT AVEC LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LE PROJET DE CENTRALE DU LARIVOT 46

VII.2.1 Règlements graphique et écrit..... 46

VII.2.2 L'OAP 46

VII.2.3 Le PADD..... 46

VII.3 DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ AVEC LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LE PROJET DE CENTRALE DU LARIVOT 47

VII.3.1 Plan de zonage 47

VII.3.2 L'OAP 50

Index des figures

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

Glossaire et définitions

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

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

Pile : appui intermédiaire supportant le tablier

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

Travure : ensemble des éléments porteurs d'une travée

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

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

I.1 Mise en compatibilité

I.1.1 Définition

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

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

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

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

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

I.1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

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

Elle ne s'applique pas aux cartes communales.

I.2 Mise en compatibilité d'un PLU

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

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

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

I.3 Objet du présent dossier

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

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

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

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

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

I.4 Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

I.4.1 Déroulement de la procédure

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

I.4.1.1 Examen du dossier par le préfet

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

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

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

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

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

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

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

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

I.4.1.3 Enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2 Textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

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

▣ Article L. 153-54

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

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

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

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

▣ Article L. 153-55

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

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

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

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

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

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

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

▣ Article L. 153-56

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

▣ Article L. 153-57

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

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

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

▣ Article L. 153-58

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

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

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

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

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

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

▣ **Article L. 153-59**

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

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

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

▣ **Article R. 153-14**

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

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

II PRÉSENTATION DU PROJET

II.1 Contexte et objectifs

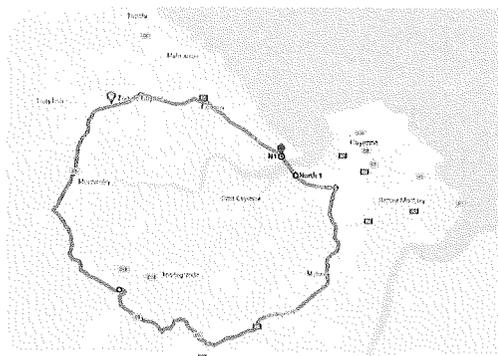
Le projet du nouveau pont du Larivot a pour objectif de sécuriser le franchissement de la rivière de Cayenne du fait d'un ouvrage existant unique sensible, notamment à un accident tel qu'un choc de bateau, sur un itinéraire stratégique, sans itinéraire de substitution équivalent.

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

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

Tout incident ou accident met en péril le maintien de la liaison routière. Son interruption, comme en 2009-2010, a des conséquences lourdes pour la vie économique et sociale guyanaise, et nécessite selon la durée de l'interruption la mise en place de moyens conséquents, tel qu'un dispositif de liaison 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 2 voies et incluant une voie verte bidirectionnelle pour les modes actifs (piétons, cyclistes), en parallèle du pont existant, à 40 m en aval hydraulique de celui-ci.

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

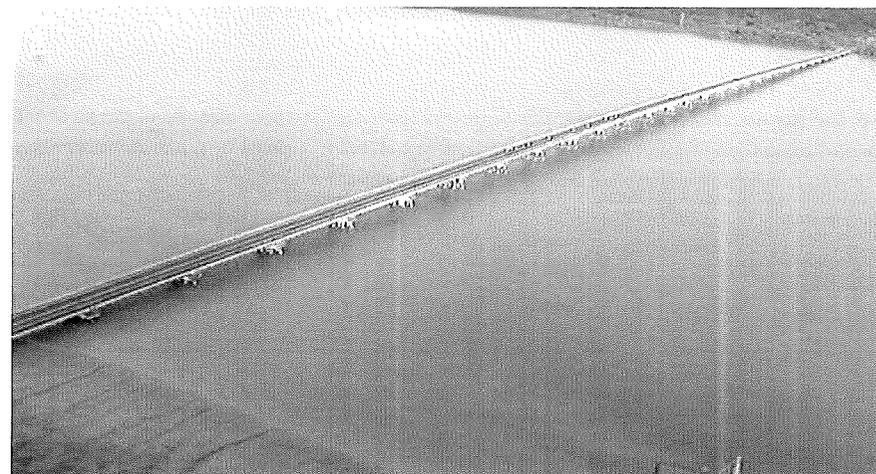


Figure 1 : photos du pont du Larivot actuel

II.2 Caractéristiques générales du nouveau pont du Larivot

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

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

L'ouvrage comportera :

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

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

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

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

À ce stade, deux solutions sont envisagées :

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

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

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

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

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

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

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

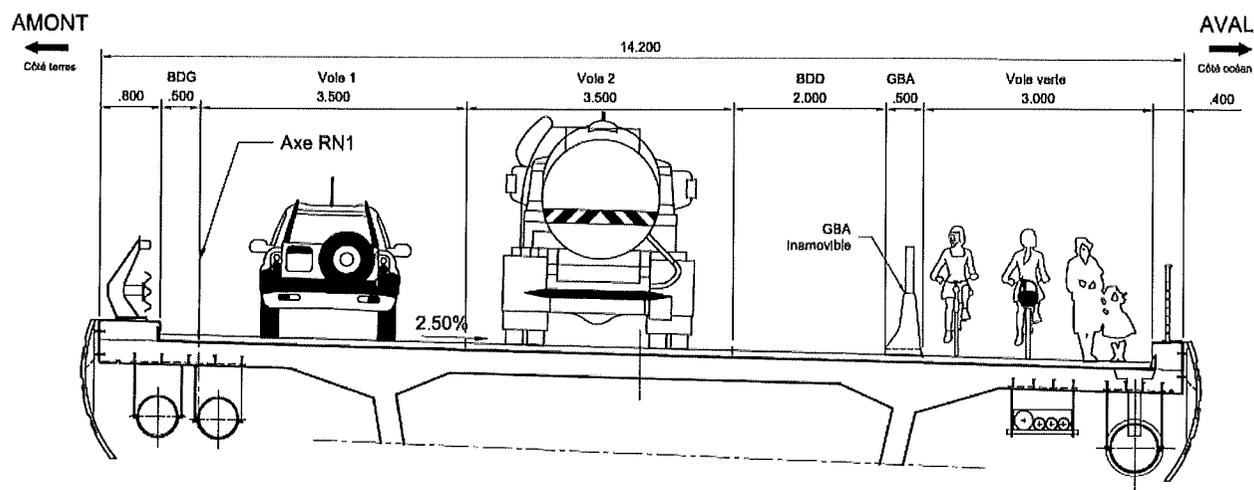


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

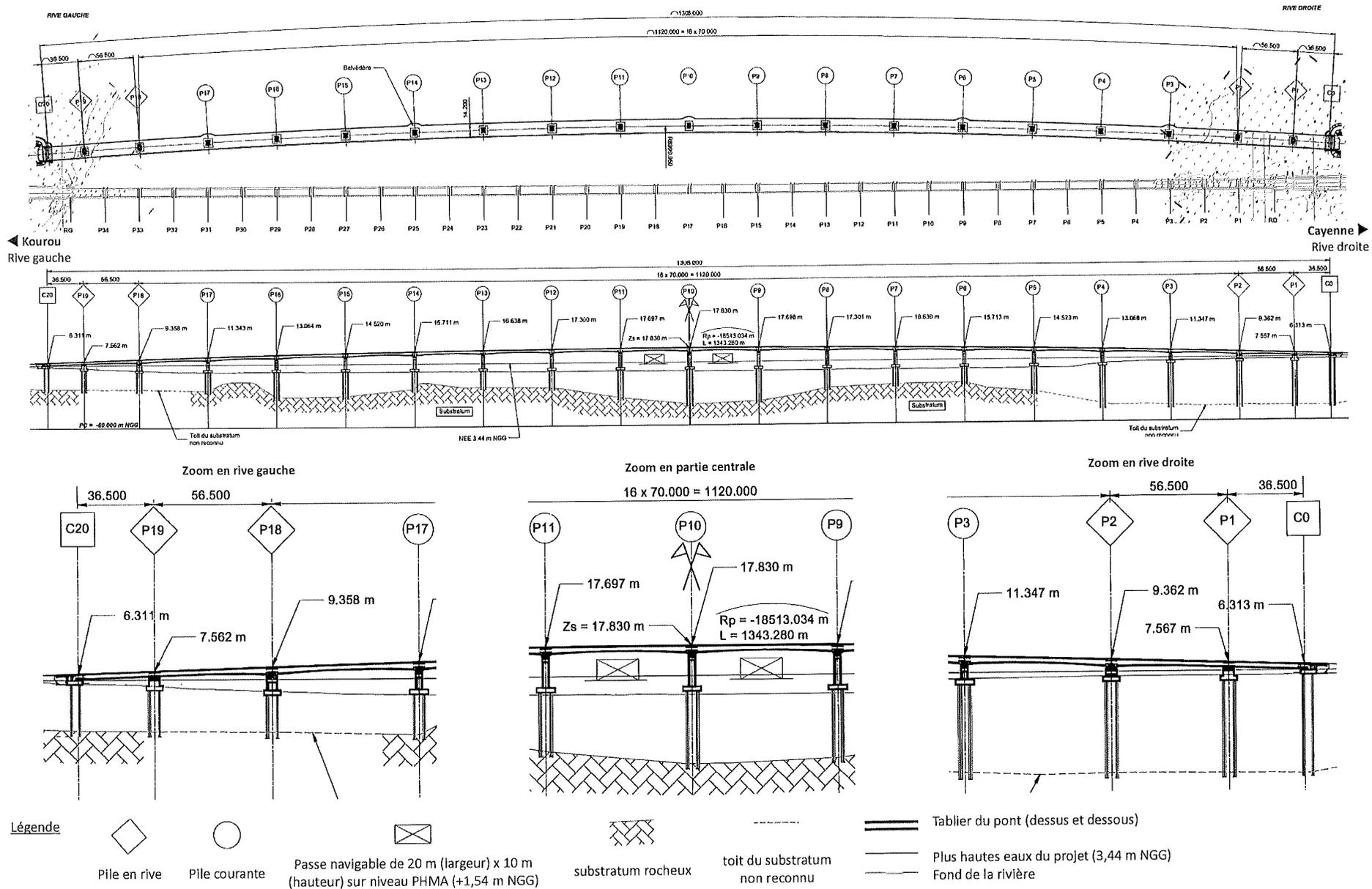


Figure 3 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur variable (source : Egis)

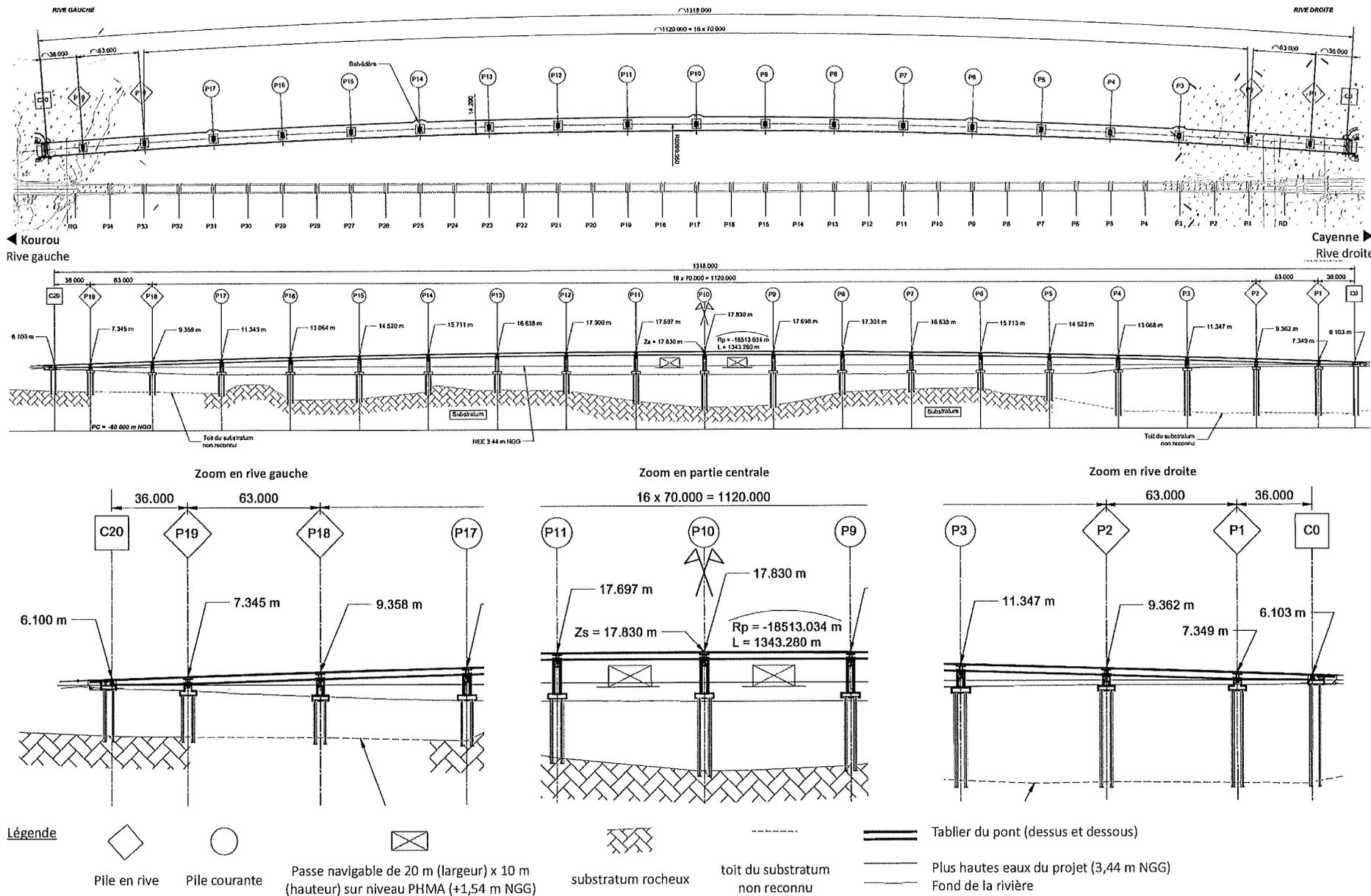


Figure 4 : vue en plan et coupe longitudinale – solution avec tablier en béton de hauteur constante (source : Egis)

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

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

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

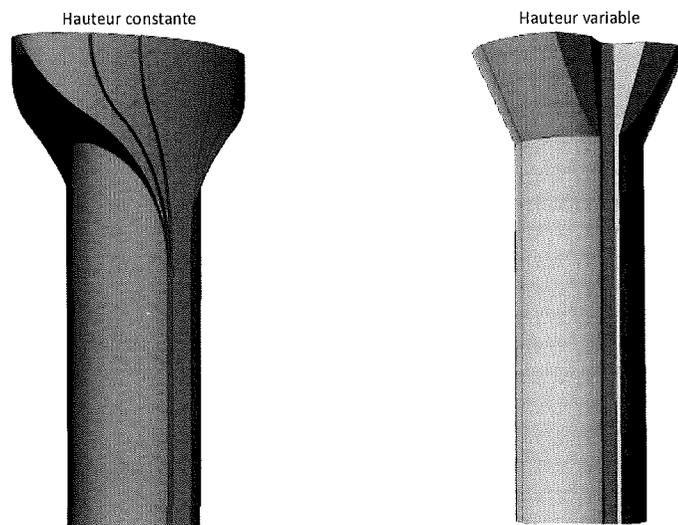


Figure 5 : principe architectural des piles (source : Lavigne & Chéron Architectes)

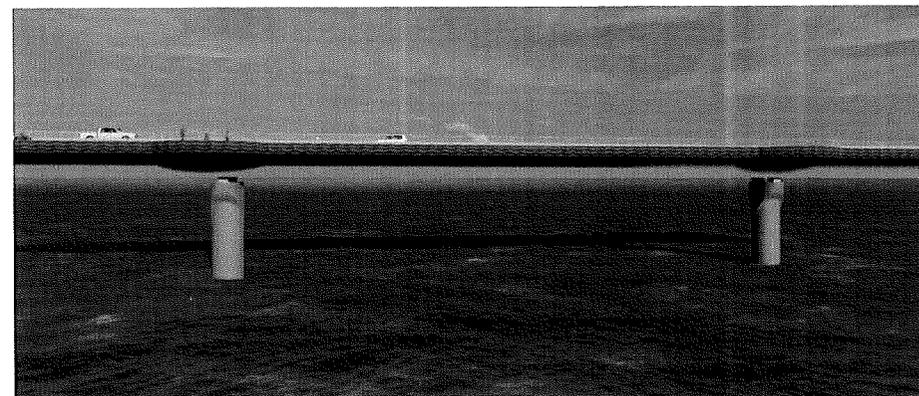


Figure 6 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron architectes)

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

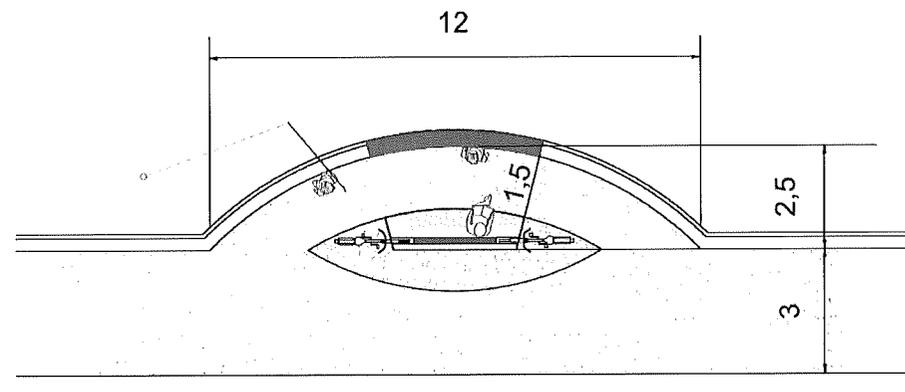


Figure 7 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)

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

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

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

II.3.1 Territoire communal

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

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

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

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

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

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

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

II.3.2 Projet sur le territoire communal

Le projet sur le territoire communal consiste en :

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

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

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

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

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

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

Les ouvrages de collecte des eaux pluviales seront de types :

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

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

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

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

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

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

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

Le fossé de rétention aura ainsi les dimensions suivantes :

Ouvrages	L (m)	l (m)	h_M (m)	V_M (m ³)	H_u (m)	V_u (m ³)	V_{10} (m ³)	Qf (l/s)	ϕ (mm)
FS1	200	5,6	0,60	600	0,70	900	900	60	190

L = longueur de l'ouvrage (m)

l = largeur de l'ouvrage (m)

h_M = hauteur morte (m)

V_M = volume mort (m³)

h_u = hauteur utile (m)

V_u = volume utile (m³)

V_{10} = volume nécessaire pour écrêter une pluie décennale

Qf = débit de fuite (l/s)

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

Ainsi, l'ouvrage de rétention FS1 permettra d'écrêter l'évènement pluvieux de période de retour T = 10 ans (volume de stockage disponible avant surverse $V_u > V_{10}$) et permettra le confinement d'une pollution accidentelle concomitante à une pluie de période de retour T = 2 ans de durée 2 heures (orifice fermé) (volume de stockage disponible avant surverse $V_u \geq S_a \times h_2$ (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 siphonide pour retenir les hydrocarbures libres ou particules moins denses que l'eau ;
- pertuis de sortie permettant la régulation du débit de fuite ;
- système de surverse pour les évènements pluvieux supérieurs à une période de retour T = 10 ans ;
- chemin périphérique et rampe d'accès au fond du bassin permettant l'entretien des talus.

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

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

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

Nouveau pont du Larivot

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

MACOURIA



Légende :

●-●-● Trait de côte

▭ Emprise projet

▭ Emprise travaux

Cadastré

▭ Limites communales

— Projet

— Déblais

— Remblais

— Fossé / cunette

▭ Bassin

▨ Bassin FS1 fossé subhorizontal

▭ Piste d'accès

▭ Route et Tablier

▭ Terre-plein

▭ Voie verte

▭ BDD-bas-côté

⊕ Tablier hauteur constante

⊖ Tablier hauteur variable

Date : 15/07/2020

0 25 50 100 m

Fond de plan : IGN©Scan25

egis

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

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

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

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

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

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

III.1 Principes généraux

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

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

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

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

III.2 Compatibilité du rapport de présentation

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

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

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

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

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

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

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

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

Les orientations générales du PADD sont les suivantes :

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

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

Le projet se situe en dehors de ces espaces délimités.

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

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

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

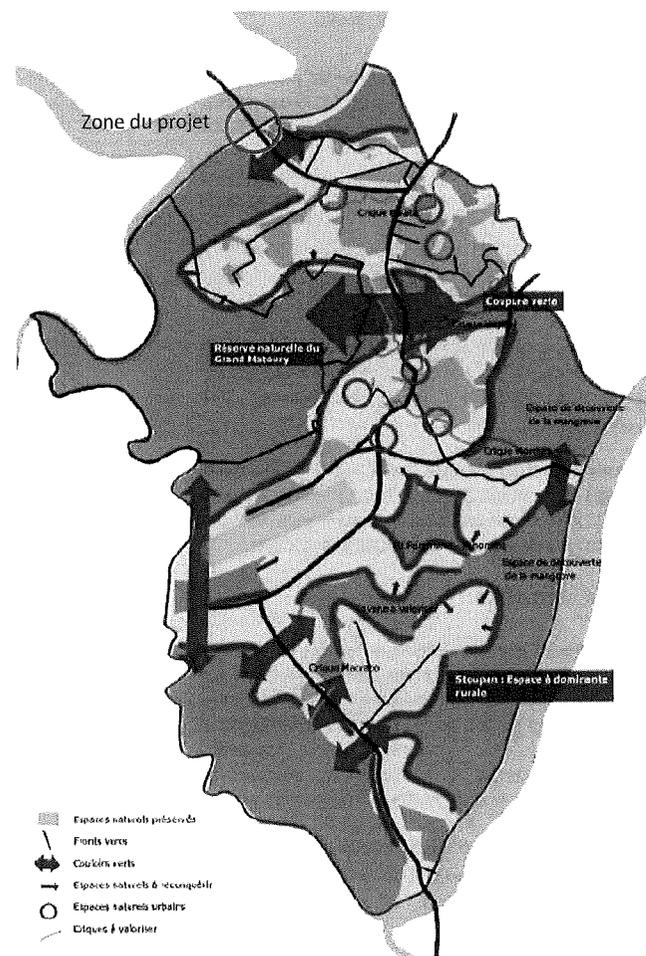


Figure 9 : extrait du PADD du PLU de Matoury

III.4 Orientations d'aménagement et de programmation

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

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

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

Aujourd'hui les OAP sont 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 Matoury en vigueur a été approuvé le 5 février 2013.

Deux orientations d'aménagements sont définies :

- le secteur Cogneau Lamirande ;
- le secteur du Parkway.

Ces deux secteurs ne recoupent par la zone du projet.

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

III.5 Pièces réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

- zone N : zone ayant pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques. La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.

- zone Uport : zone correspondant au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Le nouvel emplacement réservé va également se superposer sur l'extrémité d'un emplacement réservé déjà défini (ER 1) de 70 m de largeur.

III.5.1 Zone N

Le caractère de la zone N défini par le règlement du PLU est le suivant :

« *La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.*

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte. »

L'article 1 interdit toutes constructions non visées à l'article 2 et en particulier :

- « toute nouvelle construction
- tout déboisement et défrichement
- tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public »
- [...]

L'article 2, définissant les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières autorise ainsi :

« La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement. »

III.5.2 Zone Uport

Le caractère général de la zone Uport est le suivant :

« La zone Uport correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Il s'agit d'une zone équipée :

- d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
- de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
- de lieux de stockage de carburant

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire. »

L'article 1 interdit les occupations et utilisations des sols suivantes :

- « l'ouverture et l'exploitation de carrières,
- les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,

- les terrains de camping et de caravaning,
- les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone »

L'article 2, définissant les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières autorise ainsi :

« [...]

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

1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet amis dans cette zone

[...] »

Concernant les voiries, le paragraphe 2 de l'article 3 précise que :

« Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, etc.

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir : elles auront une emprise de 12 m au moins. Cette largeur pourra être réduite à 6m lorsque la voie ne dessert qu'une seule parcelle.

La longueur de voies en impasse peut être limitée pour des raisons de sécurité.

Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrières. »

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

III.6 Annexes

III.6.1 Annexe 1 : schéma directeur d'assainissement

Le projet n'implique aucune modification du schéma directeur d'assainissement (SDA). Il est de plus à noter que les ouvrages d'assainissement pluvial prévus dans le cadre du projet sont dimensionnés pour une pluie de retour 10 ans, ce qui est conforme au SDA.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 1 du PLU de Matoury.

III.6.2 Annexe 2 : plans de prévention des risques

Cette annexe reprend les plans de prévention des risques d'inondation, littoraux et de mouvements de terrain.

Le projet se conforme à ces plans de préventions en adéquation avec la réglementation.

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 2 du PLU de Matoury.

III.6.3 Annexe 3 : plan d'exposition au bruit – plan de dégagement

Cette annexe définit les zonages et règlements relatifs au plan d'exposition au bruit (PEB) et au plan de dégagement de l'aéroport de Cayenne-Félix Éboué (ex Cayenne-Rochambeau).

Le périmètre du projet n'est pas intercepté par les périmètres bruit et de dégagement aéronautiques (cf. plan des servitudes du PLU de Matoury).

Le projet n'a pas d'incidence sur l'annexe 3 du PLU de Matoury.

III.6.4 Annexe 4 : emprises réservées, droit de préemption urbain, servitudes diverses et autres contraintes

L'emprise réservée n° 1 concerne le recalibrage et la mise à 2 x 2 voies à terme de la RN1. Cette emprise réservée est définie au profit de l'État.

Comme précisé dans le paragraphe III.5, l'emprise réservée qu'il est prévu de définir pour le projet du nouveau pont du Larivot et aménagements connexes se superpose à l'extrémité ouest de l'ER 1. Toutefois les deux projets ne sont pas incompatibles, le nouveau pont venant se raccorder à la RN1 existante. De plus le nouveau pont tel que conçu est compatible avec un futur doublement de la RN1. La modification de l'ER 1 nécessitée par le projet n'a de répercussion que sur le plan de zonage et non sur la définition de l'ER 1 dans la liste.

La liste ne prend par contre pas en compte l'emprise réservée définie pour le projet.

Le projet n'a pas d'incidence sur le document définissant les secteurs de droit de préemption urbain.

Concernant les servitudes, une servitude I4 liée à une ligne électrique est comprise dans l'emprise du projet inscrite sur le territoire de la commune de Matoury.

Bien que non matérialisée sur le plan des servitudes, cette annexe prévoit une servitude SDOM1 de libre passage en bordure des cours d'eau.

Le projet prend en compte ces servitudes.

CODE DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Chapitre III : Servitudes

Article 28

(Décret n° 80-567 du 18 juillet 1980 Journal Officiel du 23 juillet 1980)

(Décret n° 85-956 du 11 septembre 1985 art. 25 Journal Officiel du 12 septembre 1985 en vigueur le 1er octobre 1985)

(Décret n° 89-989 du 29 décembre 1989 art. 1 Journal Officiel du 31 décembre 1989 en vigueur le 1er janvier 1990)

(Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 art. 28 Journal Officiel du 4 janvier 1992)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Il est interdit :

1. De jeter dans le lit des rivières et canaux domaniaux ou sur leurs bords des matières insalubres ou des objets quelconques, ni rien qui puisse embarrasser le lit des cours d'eau ou canaux ou y provoquer des atterrissements ;
2. D'y planter des pieux ;
3. D'y mettre rouir des chanvres ;
4. De modifier le cours desdits rivières ou canaux par tranchées ou par quelque moyen que ce soit ;
5. D'y extraire des matériaux ;
6. D'extraire à moins de 11,70 m de la limite desdites rivières ou des bords desdits canaux, des terres, sables et autres matériaux.

Le contrevenant sera passible d'une amende 150 à 12000 euros et devra, en outre, remettre les lieux en état ou, à défaut, payer les frais de la remise en état d'office par l'administration.

Concernant la servitude liée au domaine public fluvial et à la navigation interne exposée ci-dessus, la limite transversale de la mer étant à l'heure actuelle établie au niveau du pont du Larivot existant, le projet de nouveau pont se situe en domaine maritime et non fluvial. La servitude ne s'applique donc pas au projet.

Pour finir, cette annexe présente la réglementation en matière d'archéologie préventive.

L'annexe 4 devra être mise en compatibilité pour intégrer dans la liste des emprises réservées la nouvelle emprise réservée définie pour le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes.

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

III.6.5 Annexes 5, 6 et 7

Ces annexes concernent respectivement la ZAD de Cogneau Lamirande, la ZAC de Copaya et la ZAC de Concorde, qui ne sont pas interceptées par le projet.

Le projet n'a pas d'incidence sur les annexes 5, 6 et 7.

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

IV.1 Plan de zonage

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

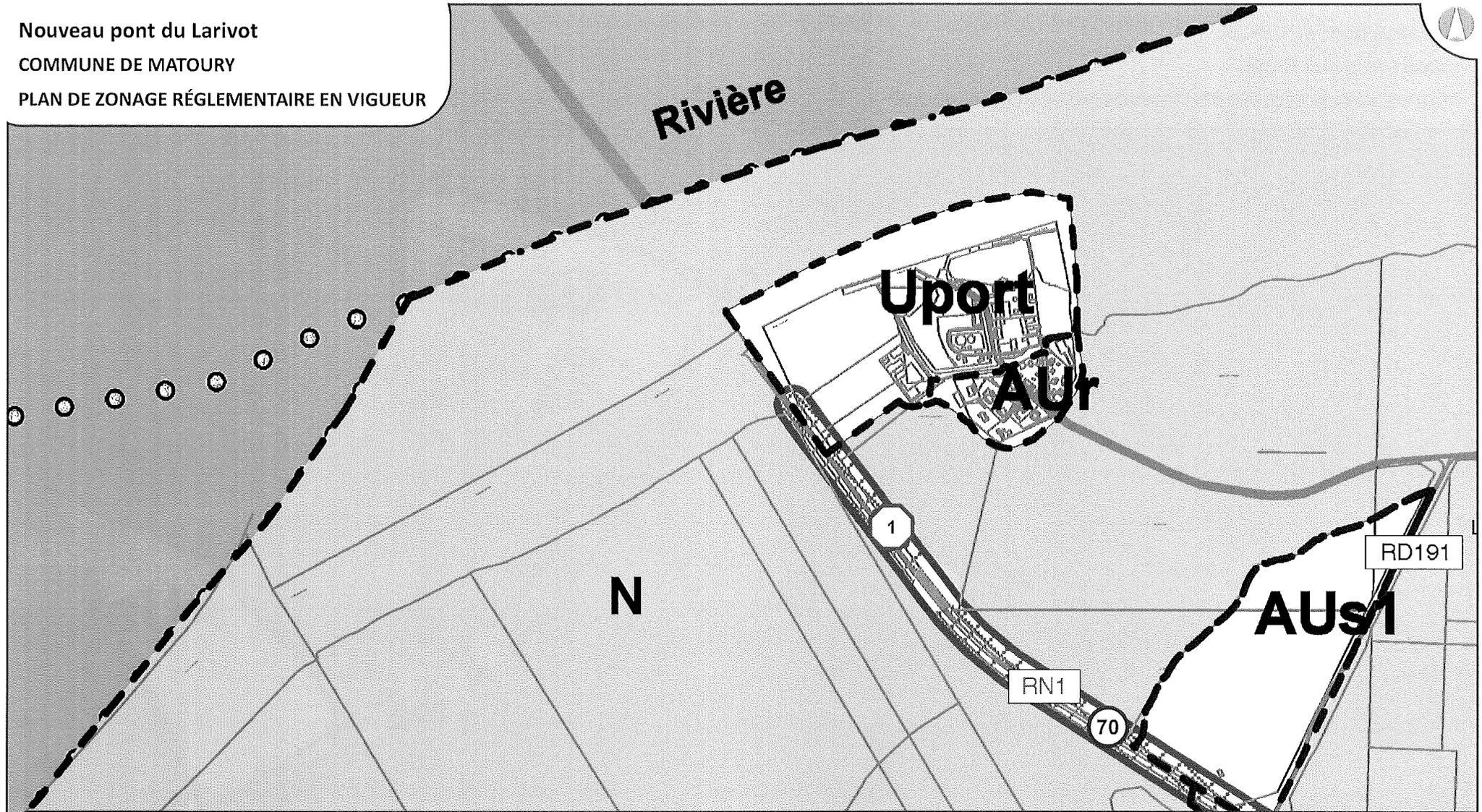
Après mise en service de l'ouvrage, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

Les planches ci-après présentent :

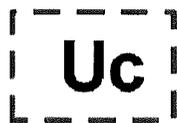
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot avant la mise en compatibilité du PLU (Figure 10) ;
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de nouveau pont du Larivot après la mise en compatibilité du PLU. Cette planche fait apparaître l'emprise réservée pour le projet ainsi que l'adaptation de l'emprise réservée n°1 relative au projet de réaménagement de la RN1 (Figure 11).

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

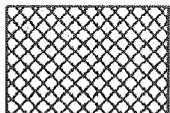
Nouveau pont du Larivot
 COMMUNE DE MATOURY
 PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies
 et équipements divers



Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



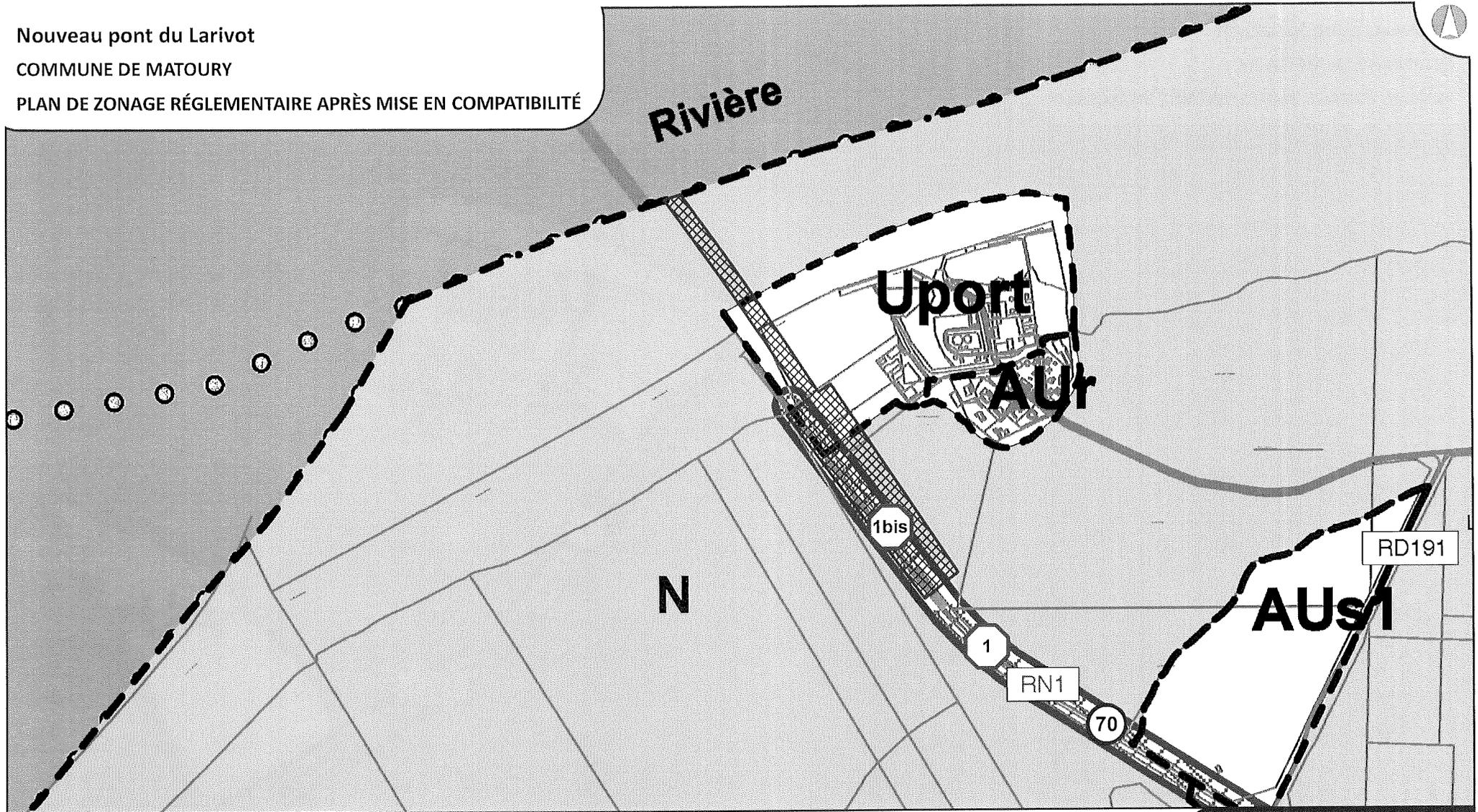
Numéro d'opération

Date : 08/07/2020
 0 50 100 200 m
 Fond de plan : IGN©Scan25
 egis

Nouveau pont du Larivot

COMMUNE DE MATOURY

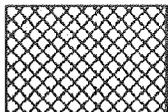
PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies et équipements divers



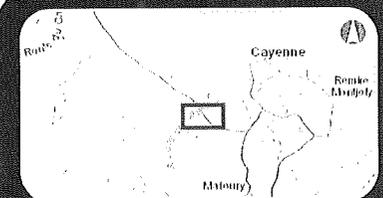
Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération



Date : 08/07/2020

0 25 50 100 m

Fond de plan : IGN©Scan25

egis

IV.2 Extraits du règlement

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

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

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

IV.2.1 Zone N**☐ ZONE N – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2****DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N****CARACTERE DES ZONES**

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
 La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte.
 La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.

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

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article N 2.

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- Toute construction nouvelle.
- Tout déboisement et défrichement
- Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux
- Les dépôts et décharges
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes,

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

- 1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.

Zone N

81

☐ ZONE N – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2**DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N****CARACTERE DES ZONES**

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.
 La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte. Elle accueillera toutefois en partie le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes en parallèle du pont actuel, moyennant mesures de réduction et de compensation des impacts.
 La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.

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

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article N 2.

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- Toute construction nouvelle, exception faite du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées)
- Tout déboisement et défrichement, autres que ceux nécessaires à la réalisation du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (ouvrages d'assainissement pluvial, ouvrages de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées)
- Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux
- Les dépôts et décharges
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes,

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,

I- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

- 1- Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.
- 2- le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial, de raccordements à la RN1 et toutes sujétions liées, sous réserve de leur bonne insertion et de la mise en place de mesures d'évitement, réduction ou compensation de l'impact sur l'environnement.

Zone N

81

IV.2.2 Zone Uport

☐ ZONE Uport – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE U_{PORT}

CARACTERE DES ZONES

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Sloupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Il s'agit d'une zone équipée :

- d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
- de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
- de lieux de stockage de carburant

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire

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

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,
- Les terrains de camping et de caravaning,
- Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation ;
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du code de l'urbanisme ;

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

1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone
2. Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ne sont admises que sous les conditions suivantes :
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone ;
 - qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux activités et établissements auxquels elles sont liées,

Zone U_{PORT}

57

☐ ZONE Uport – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ – CARACTÈRE DES ZONES, ARTICLES 1 ET 2

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE U_{PORT}

CARACTERE DES ZONES

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime du Larivot ainsi qu'à la zone militaire du débarcadère de Sloupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi qu'une partie du nouveau pont du Larivot et de ses aménagements connexes.

Il s'agit d'une zone équipée :

- d'ensembles administratifs liés au port et aux activités militaires
- de centre de stockage de marchandise ou d'entrepôts
- de lieux de stockage de carburant

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire

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

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont Interdits :

- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Les constructions à usage d'habitation sauf celles liées au gardiennage et aux activités militaires,
- Les terrains de camping et de caravaning,
- Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone, notamment ceux liés au nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation ;
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du code de l'urbanisme ;

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

1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt ;
2. Les équipements d'intérêt collectif, ou les infrastructures susceptibles d'être liées à la zone ;
3. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone ;
4. Toute installation liée et nécessaire aux activités portuaires et militaires
5. Le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial ou les ouvrages de raccordements à la RN1

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone
2. Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ne sont admises que sous les conditions suivantes :
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone ;
 - qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux activités et établissements auxquels elles sont liées,

Zone U_{PORT}

57

IV.2.3 Mise en cohérence des dispositions générales

☒ DISPOSITIONS GÉNÉRALES – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES URBAINES D'APPELLATION « U »

Les secteurs concernés par le zonage U₂ :

- Sud de la Levée,
- Lotissement YARD,
- Stoupan.

Les secteurs concernés par le zonage U₃ :

- Chemin Gibelin.

La zone U₁ correspond aux zones d'activités. En fonction de leurs caractéristiques, trois zones US ont été définies à savoir :

- la zone US 1 : zone d'activités industrielles et artisanales
- la zone US 2 : zone d'activités artisanales, commerciales et de services,
- la zone US 3 : zone de commerces, de bureaux et de services

La zone U₁ est exclusivement constituée par le secteur dit « Le Plateau » de la future ZAC La Chaumière – Le Plateau est constitué par le norme de La Chaumière et est strictement délimité par une voirie primaire existante réalisée en 2002 et achevée en 2004.

Le Plateau sera exclusivement destiné à recevoir des occupations et utilisation du sol à usage d'activités tertiaires et d'équipements (bureaux, services, activités tertiaires, activités libérales, équipements).

La zone U_{aéroport} correspond au secteur aéroportuaire de Rochambeau.

Cette zone est destinée à recevoir des activités liées à l'aéroport ainsi que des établissements industriels et techniques, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi que les activités militaires de la base aérienne 367. Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone aéroportuaire et militaire.

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime de Larivot ainsi qu'à la zone militaire de débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales.

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire.

LES ZONES À URBANISER D'APPELLATION « AU »

Les zones à urbaniser se définissent comme étant celles dans lesquelles la capacité de la desserte et les équipements publics existants ou en cours de réalisation, ne permettent pas la construction immédiate de logements.

Ces zones, auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement, sont délimitées au plan conformément à la légende ci-après :

La zone AU₁ est constituée à partir d'une zone naturelle située dans la continuité de la trame urbaine. Elle se situe à proximité du centre ville de Matoury sur sa partie ouest (les Ecartés de la Désirée) à Concorde et aux Loussais.

Elle vise à mettre en œuvre les principes de mixité et de diversité dans l'objectif d'un renforcement du pôle de vie du Centre ville et du quartier de Concorde.

Sont autorisées les constructions groupées et les constructions individuelles sous réserve :

- Du respect des orientations définies,
- De la réalisation par la commune ou un aménageur des voiries et réseaux publics nécessaires,
- Du respect du règlement de la zone Ub du présent règlement.

La vocation dominante de cette zone, l'habitat, est affirmée sur la base du dispositif réglementaire de la zone U₁ : densité élevée, une implantation continue ou discontinue, etc.

Les secteurs concernés par ce zonage :

- Entrée de la Chaumière,
- Chemin de la Levée,
- Extension de Concorde,
- Ouest Bourg.

La zone AU₂ comporte un secteur AU_{2c} qui couvre la zone de développement urbain de Concorde Nord et une partie du secteur Ouest-Bourg. Les dispositions générales du règlement de la zone Ub/AU₂ s'appliqueront dans le secteur AU_{2c} avec des dérogations et variations indiquées dans le présent règlement.

☒ DISPOSITIONS GÉNÉRALES – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES URBAINES D'APPELLATION « U »

Les secteurs concernés par le zonage U₂ :

- Sud de la Levée,
- Lotissement YARD,
- Stoupan.

Les secteurs concernés par le zonage U₃ :

- Chemin Gibelin.

La zone U₁ correspond aux zones d'activités. En fonction de leurs caractéristiques, trois zones US ont été définies à savoir :

- la zone US 1 : zone d'activités industrielles et artisanales
- la zone US 2 : zone d'activités artisanales, commerciales et de services,
- la zone US 3 : zone de commerces, de bureaux et de services

La zone U₁ est exclusivement constituée par le secteur dit « Le Plateau » de la future ZAC La Chaumière – Le Plateau est constitué par le norme de La Chaumière et est strictement délimité par une voirie primaire existante réalisée en 2002 et achevée en 2004.

Le Plateau sera exclusivement destiné à recevoir des occupations et utilisation du sol à usage d'activités tertiaires et d'équipements (bureaux, services, activités tertiaires, activités libérales, équipements).

La zone U_{aéroport} correspond au secteur aéroportuaire de Rochambeau.

Cette zone est destinée à recevoir des activités liées à l'aéroport ainsi que des établissements industriels et techniques, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi que les activités militaires de la base aérienne 367. Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone aéroportuaire et militaire.

La zone U_{port} correspond au secteur du port maritime de Larivot ainsi qu'à la zone militaire de débarcadère de Stoupan. Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels, techniques, et militaires, des entrepôts et des activités artisanales, ainsi qu'une partie du nouveau pont de Larivot et de ses aménagements connexes tels que les ouvrages d'assainissement pluvial et les ouvrages de raccordement à la RN1.

Les conditions d'occupation du sol sont déterminées en fonction des contraintes et des servitudes liées aux activités de la zone portuaire et militaire.

LES ZONES À URBANISER D'APPELLATION « AU »

Les zones à urbaniser se définissent comme étant celles dans lesquelles la capacité de la desserte et les équipements publics existants ou en cours de réalisation, ne permettent pas la construction immédiate de logements.

Ces zones, auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement, sont délimitées au plan conformément à la légende ci-après :

La zone AU₁ est constituée à partir d'une zone naturelle située dans la continuité de la trame urbaine. Elle se situe à proximité du centre ville de Matoury sur sa partie ouest (les Ecartés de la Désirée) à Concorde et aux Loussais.

Elle vise à mettre en œuvre les principes de mixité et de diversité dans l'objectif d'un renforcement du pôle de vie du Centre ville et du quartier de Concorde.

Sont autorisées les constructions groupées et les constructions individuelles sous réserve :

- Du respect des orientations définies,
- De la réalisation par la commune ou un aménageur des voiries et réseaux publics nécessaires,
- Du respect du règlement de la zone Ub du présent règlement.

La vocation dominante de cette zone, l'habitat, est affirmée sur la base du dispositif réglementaire de la zone U₁ : densité élevée, une implantation continue ou discontinue, etc.

Les secteurs concernés par ce zonage :

- Entrée de la Chaumière,
- Chemin de la Levée,
- Extension de Concorde,
- Ouest Bourg.

La zone AU₂ comporte un secteur AU_{2c} qui couvre la zone de développement urbain de Concorde Nord et une partie du secteur Ouest-Bourg. Les dispositions générales du règlement de la zone Ub/AU₂ s'appliqueront dans le secteur AU_{2c} avec des dérogations et variations indiquées dans le présent règlement.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES NATURELS D'APPELLATION « N »

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.

La zone N, est dite naturelle de loisirs.

Elle permet d'accueillir toutes activités liées aux loisirs, au tourisme au sport et à la culture tout en maintenant le caractère paysager du site.

L'aménagement de ces sites ne doit pas compromettre la qualité de ces sites, et le rapport à la nature doit être préservé. Ainsi, il se fera dans le cadre d'un projet d'ensemble approuvé par la commune.

Elle se décompose en sous zones :

La zone NL1 : zone destiné à l'accueil d'activités de loisirs à grande échelle

La zone NL2 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs ponctuels

La zone NL1 comprend les secteurs de :

- Débarcadère de Stoupan,
- Bordure tour de l'île,
- Bordure Nord de la Coupure verte,
- Entrée de Cogneau Lamirande,
- Bordure Sud de la Coupure verte,
- Entrée de Cogneau Lamirande,
- Entrée plate forme de compostage,
- Fort Trio,
- Débarcadère de la Levée,
- Calfourchon.

La zone NL2 comprend les secteurs de :

LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Les emplacements réservés destinés à l'implantation de voies d'ouvrages publics, d'installations d'intérêt général et d'espaces verts, bien que situés dans des zones urbaines ou des zones naturelles, ne peuvent être construits ou recevoir une autre destination que celle prévue au P.L.U.

Le document graphique fait apparaître les emplacements réservés tandis que leur destination, leur superficie et leur bénéficiaire sont consignés dans la liste annexée au présent règlement, conformément à l'article R 123-24 du Code de l'Urbanisme.

Les emplacements réservés visés à l'article R 123-18 (II, 3°) sont déduits de la superficie prise en compte pour le calcul des possibilités de construction. Toutefois, le propriétaire d'un terrain dont une partie est comprise dans un de ces emplacements et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la Collectivité bénéficiaire de la réserve, peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du coefficient d'occupation du sol affectant la superficie du terrain qu'il cède gratuitement à la collectivité. Cette autorisation est instruite et, le cas échéant, accordée comme en matière de dérogations.

LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Les espaces boisés classés constituent une catégorie particulière d'espaces boisés urbains ou périurbains protégés par le PLU, qui présentent un intérêt tel que la législation générale résultant du code forestier a paru insuffisante pour assurer leur préservation, sans compter que leur finalité est aussi de prévoir les boisements futurs.

Les règles de protection des EBC sont contenues dans les articles L. et R. 130-1 et s. du code de l'urbanisme, ainsi que l'article L.146-6 du code de l'urbanisme intéressant plus particulièrement les espaces boisés du littoral. Ce régime est aujourd'hui utilisé comme la règle d'inconstructibilité la plus draconienne.

Le champ d'application de la réglementation est large. L'article L.130-1 du code de l'urbanisme vise les bois, forêts ou parc, enclos ou non, attenants ou non à des constructions, soumis ou non au régime forestier. Il peut donc s'agir d'espaces boisés urbains ou périurbains. Cette législation concerne aussi bien les espaces boisés à conserver ou à protéger, qu'à créer.

Utilisations du sol autorisées. Toutes les utilisations du sol qui risqueraient de porter atteinte au boisement sont interdites. Il en est ainsi des permis de construire, autorisation de lotir, installations classées, camping, clôtures, défrichements, etc. Par contre des autorisations de coupe ou d'abattage d'arbre peuvent être autorisées.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES – APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ - CHAPITRE 3 DIVISION DU TERRITOIRE COMMUNAL EN ZONES – LES ZONES NATURELS D'APPELLATION « N »

La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisations du sol susceptibles d'y porter atteinte. Elle accueillera toutefois en partie le nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes en parallèle du pont actuel, moyennant mesures de réduction et de compensation des impacts.

La zone N correspond au secteur de Stoupan, de la Levée, et de la « coupure verte » et intègre les espaces naturels les plus remarquables : mangrove, criques, savane, etc.

La zone N, est dite naturelle de loisirs.

Elle permet d'accueillir toutes activités liées aux loisirs, au tourisme au sport et à la culture tout en maintenant le caractère paysager du site.

L'aménagement de ces sites ne doit pas compromettre la qualité de ces sites, et le rapport à la nature doit être préservé. Ainsi, il se fera dans le cadre d'un projet d'ensemble approuvé par la commune.

Elle se décompose en sous zones :

La zone NL1 : zone destiné à l'accueil d'activités de loisirs à grande échelle

La zone NL2 : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs ponctuels

La zone NL1 comprend les secteurs de :

- Débarcadère de Stoupan,
- Bordure tour de l'île,
- Bordure Nord de la Coupure verte,
- Entrée de Cogneau Lamirande,
- Bordure Sud de la Coupure verte,
- Entrée de Cogneau Lamirande,
- Entrée plate forme de compostage,
- Fort Trio,
- Débarcadère de la Levée,
- Calfourchon.

La zone NL2 comprend les secteurs de :

LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Les emplacements réservés destinés à l'implantation de voies d'ouvrages publics, d'installations d'intérêt général et d'espaces verts, bien que situés dans des zones urbaines ou des zones naturelles, ne peuvent être construits ou recevoir une autre destination que celle prévue au P.L.U.

Le document graphique fait apparaître les emplacements réservés tandis que leur destination, leur superficie et leur bénéficiaire sont consignés dans la liste annexée au présent règlement, conformément à l'article R 123-24 du Code de l'Urbanisme.

Les emplacements réservés visés à l'article R 123-18 (II, 3°) sont déduits de la superficie prise en compte pour le calcul des possibilités de construction. Toutefois, le propriétaire d'un terrain dont une partie est comprise dans un de ces emplacements et qui accepte de céder gratuitement cette partie à la Collectivité bénéficiaire de la réserve, peut être autorisé à reporter sur la partie restante de son terrain un droit de construire correspondant à tout ou partie du coefficient d'occupation du sol affectant la superficie du terrain qu'il cède gratuitement à la collectivité. Cette autorisation est instruite et, le cas échéant, accordée comme en matière de dérogations.

LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Les espaces boisés classés constituent une catégorie particulière d'espaces boisés urbains ou périurbains protégés par le PLU, qui présentent un intérêt tel que la législation générale résultant du code forestier a paru insuffisante pour assurer leur préservation, sans compter que leur finalité est aussi de prévoir les boisements futurs.

Les règles de protection des EBC sont contenues dans les articles L. et R. 130-1 et s. du code de l'urbanisme, ainsi que l'article L.146-6 du code de l'urbanisme intéressant plus particulièrement les espaces boisés du littoral. Ce régime est aujourd'hui utilisé comme la règle d'inconstructibilité la plus draconienne.

Le champ d'application de la réglementation est large. L'article L.130-1 du code de l'urbanisme vise les bois, forêts ou parc, enclos ou non, attenants ou non à des constructions, soumis ou non au régime forestier. Il peut donc s'agir d'espaces boisés urbains ou périurbains. Cette législation concerne aussi bien les espaces boisés à conserver ou à protéger, qu'à créer.

Utilisations du sol autorisées. Toutes les utilisations du sol qui risqueraient de porter atteinte au boisement sont interdites. Il en est ainsi des permis de construire, autorisation de lotir, installations classées, camping, clôtures, défrichements, etc. Par contre des autorisations de coupe ou d'abattage d'arbre peuvent être autorisées.

IV.3 Liste des emplacements réservés (annexe 4 du PLU)

ANNEXE 4 - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

EMPRISES RESERVEES

NUMERO DE L'EMPRISE	NOM DE L'EMPRISE	CARACTERISTIQUES DE L'EMPRISE	AFFECTATAIRE
1	RN 1	Recalibrage et mise à 2*2 voies à terme	Etat
2	RN 2	Mise à 2*2 voies	Etat
3	Voie de contournement de l'usine de Lamirande	Nouvelle voie à créer pour permettre l'évitement de l'usine et sa mise en valeur	Etat
4	Voie de contournement du Centre Ville	Nouvelle voie de déviation à créer pour éviter la traversée du centre Ville	Etat
5	Liaison Giratoire PROGT/ futur giratoire de La Chaumière	Nouvelle voie pour la desserte de tout le secteur de Balata. Du carrefour de la Chaumière jusqu'à son entrée sur la parcelle AB 62, l'emprise a une largeur de 40 m, et au-delà, jusqu'au giratoire du PROGT sa largeur passe à 60m.	Commune
7	Liaison Lamirande / RN2	Nouvelle voie de jonction à partir du giratoire	Commune
8	Liaison Lamirande / Crique Fouillée	Voie de désenclavement du quartier Lamirande support de l'aménagement du nord de la zone	Commune
9	Liaison Balata Est / Crique Fouillée	Voie de jonction et de désenclavement du secteur : Parcelles concernées : AD 364, 365 AH 1 247, 814, 82, 126, 194, 184, 185, 195, 190, 1119, 1069, 1123,1124	Commune
10	Rocade du Centre Ville	Voie en continuité de la voie Primaire de Barbantine II venant rejoindre le giratoire d'entrée du Centre Ville	Commune
11	Liaison Copaya / RN4	Nouvelle et ultime voie de desserte du Centre Ville sur la Matourienne	Commune
12	Liaison Levée / RN4	Voie reliant la Levée à la RN4 et au centre ville de Maloury	Commune
13	Liaison Copaya / Route de la Levée	Voie permettant le désenclavement de Copaya et l'ouverture d'une zone d'activité	Commune
14	Giratoire de la Chaumière	Situé à l'intersection de la Route de la Chaumière et de la RN1	Etat
15	Echangeur de Balata	Sous dimensionné, le giratoire actuel doit évoluer vers un échangeur	Etat
16	Carrefour de la Cotonière	Point d'échange inter quartiers sur la RN2 situé entre le chemin Samuel et la voie d'accès à la Cotonière ouest	Etat
17	Porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant permettre l'accès à la déviation de la RN2, et l'accès à la rocade	Etat
18	Deuxième porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant rejoindre la déviation de la RN2, le boulevard du centre ville, et le nouveau quartier du sud	Etat

3

ANNEXE A - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS – AVANT MISE EN COMPATIBILITÉ

EMPRISES RESERVEES

NUMERO DE L'EMPRISE	NOM DE L'EMPRISE	CARACTERISTIQUES DE L'EMPRISE	AFFECTATAIRE
1	RN 1	Recalibrage et mise à 2*2 voies à terme	Etat
1bis	Nouveau pont du Larivot	Nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes (raccordement à la RN1, ouvrages d'assainissement pluvial...)	Etat
2	RN 2	Mise à 2*2 voies	Etat
3	Voie de contournement de l'usine de Lamirande	Nouvelle voie à créer pour permettre l'évitement de l'usine et sa mise en valeur	Etat
4	Voie de contournement du Centre Ville	Nouvelle voie de déviation à créer pour éviter la traversée du centre Ville	Etat
5	Liaison Giratoire PROGT/ futur giratoire de La Chaumière	Nouvelle voie pour la desserte de tout le secteur de Balata. Du carrefour de la Chaumière jusqu'à son entrée sur la parcelle AB 62, l'emprise a une largeur de 40 m, et au-delà, jusqu'au giratoire du PROGT sa largeur passe à 60m.	Commune
7	Liaison Lamirande / RN2	Nouvelle voie de jonction à partir du giratoire	Commune
8	Liaison Lamirande / Crique Fouillée	Voie de désenclavement du quartier Lamirande support de l'aménagement du nord de la zone	Commune
9	Liaison Balata Est / Crique Fouillée	Voie de jonction et de désenclavement du secteur : Parcelles concernées : AD 364, 365 AH 1 247, 814, 82, 126, 194, 184, 185, 195, 190, 1119, 1069, 1123,1124	Commune
10	Rocade du Centre Ville	Voie en continuité de la voie Primaire de Barbantine II venant rejoindre le giratoire d'entrée du Centre Ville	Commune
11	Liaison Copaya / RN4	Nouvelle et ultime voie de desserte du Centre Ville sur la Matourienne	Commune
12	Liaison Levée / RN4	Voie reliant la Levée à la RN4 et au centre ville de Maloury	Commune
13	Liaison Copaya / Route de la Levée	Voie permettant le désenclavement de Copaya et l'ouverture d'une zone d'activité	Commune
14	Giratoire de la Chaumière	Situé à l'intersection de la Route de la Chaumière et de la RN1	Etat
15	Echangeur de Balata	Sous dimensionné, le giratoire actuel doit évoluer vers un échangeur	Etat
16	Carrefour de la Cotonière	Point d'échange inter quartiers sur la RN2 situé entre le chemin Samuel et la voie d'accès à la Cotonière ouest	Etat
17	Porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant permettre l'accès à la déviation de la RN2, et l'accès à la rocade	Etat
18	Deuxième porte d'entrée du centre ville	Giratoire devant rejoindre la déviation de la RN2, le boulevard du centre ville, et le nouveau quartier du sud	Etat

3

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

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

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

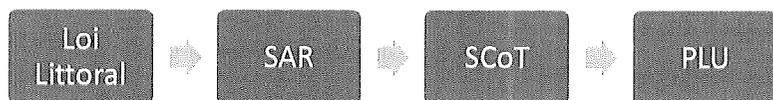
- 1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;
 - 2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 ;
 - 3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;
 - 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L.302-1 du code de la construction et de l'habitation ;
 - 5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4. »
- Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu prennent en compte le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement. »

V.1 Articulation et hiérarchisation des documents de planification

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

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

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



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

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

V.2.1 La loi Littoral

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Beque c/ C. de Saint-Leu, n° 97001284 et 9900291 qui indique que le dédoublement d'une route nationale sur quelques centaines de mètres et la création d'une place giratoire ne peuvent être assimilés à la réalisation d'une nouvelle route mais constituent un simple aménagement de la route existante.

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

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

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

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

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

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

Extrait (page 252) :

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

« En matière routière, le SAR vise :

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

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

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

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

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

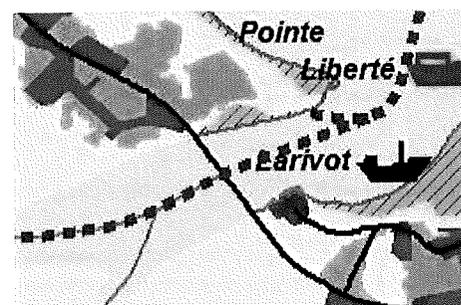


Figure 12 : extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SAR

DESTINATION DES SOLS

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

Ainsi, sur la commune de Matoury, le SAR localise le projet en espace naturel de conservation durable. Concernant ces espaces, le SAR y permet notamment (page 233) :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figure 13 : extraits du SMVM

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

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

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

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

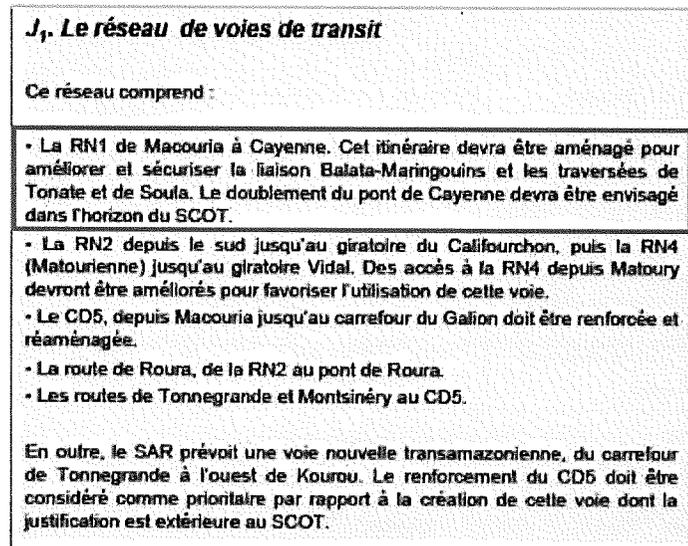


Figure 14 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

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

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

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

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

Sa localisation répond donc à une nécessité technique impérative.

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

Le DOG du SCoT prévoit également de :

- limiter les constructions et installations dans la bande littorale :

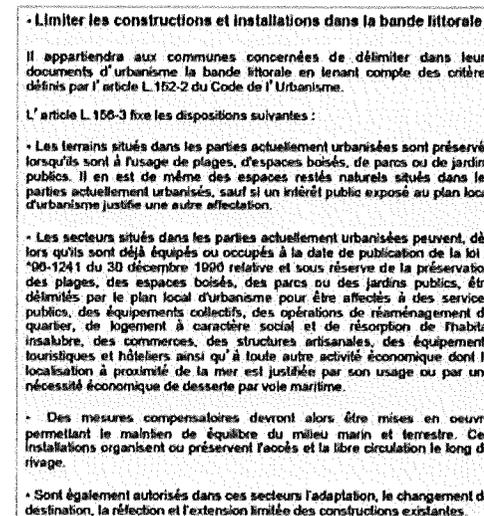


Figure 15 : extrait du SCoT de la CACL en vigueur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- préserver les rivières, criques et zones humides

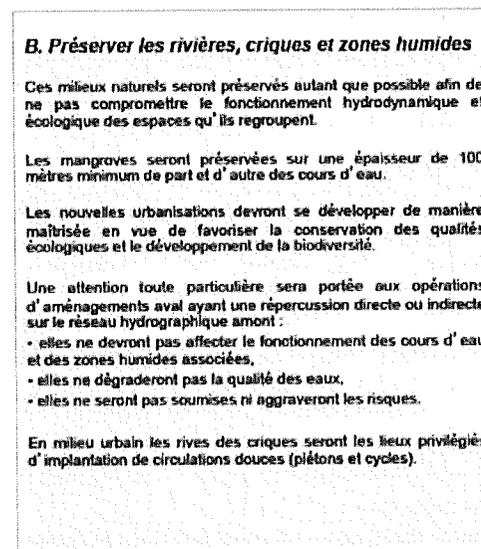


Figure 16 : extrait du Scot de la CAEL en vigueur

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

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

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

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

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

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

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

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

Extrait :

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

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

Les axes structurants

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

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

Aménagement du giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne.

Les axes secondaires

[...].

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

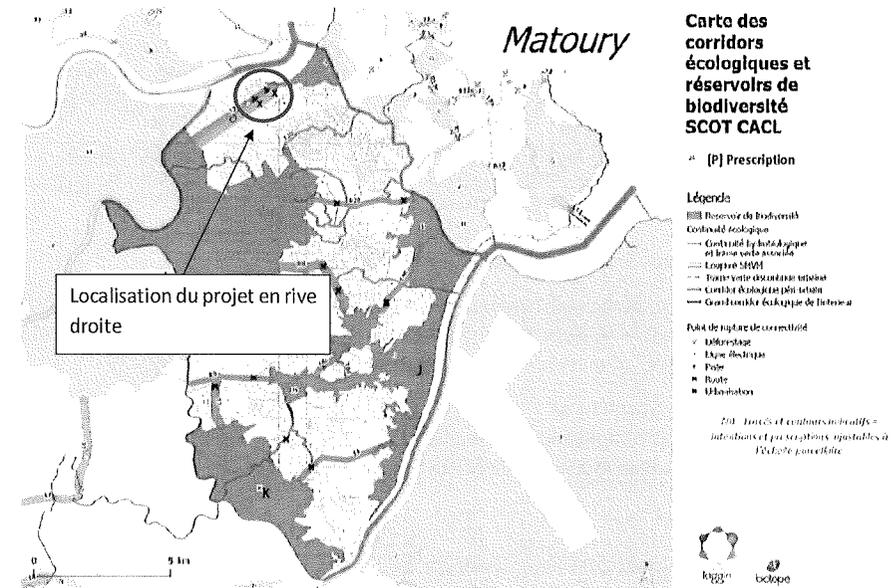


Figure 17 : extrait de la TVB du projet de SCoT de la CACL arrêté en juillet 2019

Il s'agit :

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

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

■ P44 :

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

■ P45 :

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

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

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

Ces corridors sont bien maintenus, entre le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes et le projet de centrale thermique, par la préservation de cette zone en zone naturelle dans le cadre de ces deux projets (cf. chapitre VII).

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

- P53, concernant les aménagements autorisés dans les espaces remarquables du littoral :
« [...] Ces aménagements possibles sont définis à l'article R121.5 du CU et concernent notamment : [...] les équipements d'intérêt général nécessaires à la sécurité des populations et à la préservation des espaces et milieux [...] »
- P54, concernant les exceptions relatives à l'interdiction de construction dans les espaces proches du rivage :
« [...] Cette disposition connaît quelques exceptions pour :
- les constructions et installations nécessaires aux services publics, à des activités économiques ou à des équipements collectifs, lorsqu'ils sont liés à l'usage de la mer. Ces installations organisent ou préservent l'accès et la libre circulation le long du rivage. »

Comme déjà évoqué au paragraphe V.2.1, le projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes répondent à ces 2 conditions.

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

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

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

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

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

La zone du projet du doublement du pont du Larivot est inscrite dans le périmètre du secteur 4 de l'OIN. Toutefois le projet ne recoupe pas le périmètre opérationnel pressenti, tel que défini dans le projet de révision du SCoT de la CACL.



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

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

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

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

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII.1 Contexte et nature de la demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury liée au projet de centrale électrique du Larivot

VII.1.1 Présentation du projet de centrale

Le projet de centrale électrique du Larivot, mené par EDF PEI, est situé en bordure de la RN1, au croisement avec la RD191, en rive droite de l'estuaire de la rivière de Cayenne, sur la commune de Matoury.

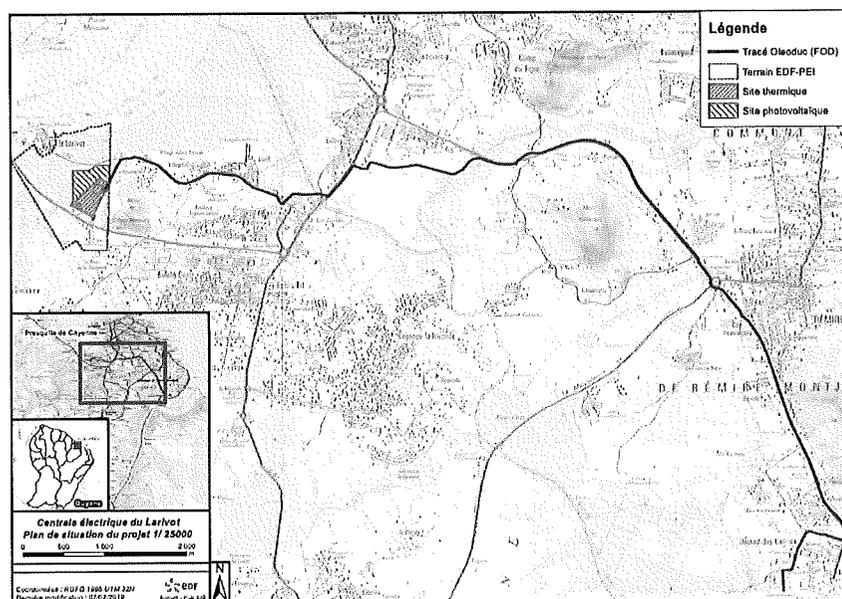


Figure 18 : plan de situation du projet de centrale EDF (source : dossier de DUP – EDF PEI)

Il comprend :

- un site thermique (aussi appelé « centrale thermique ») d'une puissance totale d'environ 120 MWe, fonctionnant au fioul domestique ;
- un oléoduc permettant d'acheminer le fioul domestique depuis le port de Dégrad des Cannes jusqu'à la centrale du Larivot ;
- un site photovoltaïque (aussi appelé « centrale photovoltaïque ») constitué de panneaux photovoltaïques sans stockage d'une puissance totale de 10 MWc ;
- un poste d'évacuation et de répartition de l'électricité (aussi appelé « poste HTB ») sur le réseau électrique haute tension 90 000 V ;
- une canalisation de rejet des eaux du site vers l'estuaire de la rivière de Cayenne.

VII.1.2 Objet de la demande de mise en compatibilité

Ce projet s'insère sur deux zones du PLU de Matoury :

- la zone AUs1 dédiée à l'installation d'activités industrielles et artisanales ;
- la zone N qui a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

Le règlement associé à ces deux types de zones ne permet pas la réalisation du projet de centrale et c'est pourquoi son maître d'ouvrage, EDF PEI, a procédé à une demande de mise en compatibilité.

VII.1.3 Descriptions des incompatibilités du projet de centrale avec le PLU de Matoury et proposition de mise en compatibilité par EDF PEI

VII.1.3.1 Incompatibilités

VII.1.3.1.1 Sur le PADD

Le PADD du PLU de Matoury en vigueur prévoit sur le secteur du projet « une zone d'activité liée entre autres aux produits de la pêche » avec « l'implantation d'un pôle d'activité le long de la CD191 pour accueillir des activités de transformation liées aux produits de la pêche ».

Le projet de centrale n'entre pas dans cette catégorie d'activité.

VII.1.3.1.2 Sur le règlement écrit

☑ Zone AU1

Nota : le règlement de cette zone renvoie à celui de la zone Us.

Règlement	Nature de l'incompatibilité
<p>OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépôts et décharges ▪ Stockage de matériel, matériaux et marchandises 	<p>Stockage des déblais et du bois de défrichage sur la zone complémentaire chantier</p> <p>Bâtiment de stockage de matériaux industriels prévu au niveau du site thermique</p>
<p>OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les parcs de stationnement à condition qu'ils soient plantés à raison d'un arbre de haute tige pour deux 	<p>Plantations non prévues au niveau des parcs de stationnement</p>
<p>EMPRISE AU SOL</p> <p>L'emprise au sol ne pourra excéder 70 % de la surface de la parcelle</p>	<p>L'emprise au sol des constructions (bâtiments, routes, artificialisation,...) est supérieure à 70 % de la surface des parcelles concernées.</p>
<p>HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS</p> <p>En US1 : la hauteur à l'égout du toit ne pourra excéder 15 m.</p> <p>En US2-US 3 : la hauteur à l'égout du toit ne pourra excéder 9 m.</p>	<p>La hauteur de certaines installations sera supérieure à 15 m. C'est en particulier le cas des cheminées qui s'élèveront à environ 30 m.</p>
<p>ASPECT EXTÉRIEUR</p> <p>Les saillies des climatiseurs sont interdites, à moins qu'elles ne soient intégrées à la façade par des éléments d'architecture.</p> <p>Les clôtures pourront être édifiées à 1,80 m sur façade. Cette hauteur pourra être portée à 2 m en limite séparative ou en mitoyenneté.</p>	<p>Des ventilateurs, des installations de climatisation et des aérofrigorifères seront situés en toiture de bâtiments.</p> <p>La clôture du site centrale aura une hauteur supérieure à 2 m.</p>
<p>ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS</p> <p>Les surfaces libres de toute construction devront être entretenues, ainsi que les aires de stationnement qui doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour deux places.</p>	<p>Plantations non prévues au niveau des parcs de stationnement</p>

☑ Zone N

Règlement	Nature de l'incompatibilité
<p>CARACTÈRE DES ZONES</p> <p>La zone N a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.</p> <p>La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.</p> <p>La zone N se développe notamment sur les secteurs de Stoupan, de la Levée et autour de la coupure verte.</p>	<p>Le projet est une installation industrielle, il n'est donc pas compatible avec l'usage et la destination prévus au titre de la zone N.</p>
<p>OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toute construction nouvelle ▪ Tout déboisement et défrichage ▪ Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public ▪ L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux ▪ Les dépôts et décharges 	<p>Les installations prévues d'être implantées sur la zone N sont des constructions nouvelles, elles nécessitent un défrichage, le dépôt de terres issues des déblais et le dépôt du bois issu du défrichage.</p>
<p>OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIÈRES</p> <p>La régularisation, la réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation existantes avant le présent PLU, à condition qu'elles soient édifiées sur une profondeur de 100 m à compter à l'axe du RD6 et de la RN2,</p> <p>Les installations nécessaires aux télécommunications et aux transports d'énergie de leur bonne insertion et de leur faible impact sur l'environnement.</p>	<p>Les installations du projet prévues sur la zone N ne sont pas des extensions de construction à usage d'habitation existantes avant le présent PLU.</p> <p>Les installations prévues d'être installées sur la zone N ne sont pas des installations de télécommunications ou de transport d'énergie.</p>
<p>EMPRISE AU SOL</p> <p>L'emprise au sol de l'extension n'excèdera pas 30 % de l'emprise totale de la construction existante.</p>	<p>L'emprise au sol de la centrale photovoltaïque est supérieure à 30 % de la surface des parcelles concernées.</p>

VII.1.3.2 Propositions de mise en compatibilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

La demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury avec le projet de centrale du Larivot prévoit :

- 1) Modification du projet d'aménagement et de développement durable du PLU ;
- 2) Création d'une zone AUx permettant la construction du site thermique, du site photovoltaïque et la mise en place de la zone complémentaire chantier ;
- 3) Création d'une zone Ns en lieu et place de la zone N du terrain du Larivot située entre la RD19 et la RN1, dont le règlement sera cohérent avec les engagements de sanctuarisation de la zone au titre des mesures ERC du projet et compatible avec la mise en place de l'ouvrage de rejet ;
- 4) Création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le site du projet.

VII.1.3.2.1 Le PADD

L'évolution du PADD consiste en la suppression de la mention suivante : « l'implantation d'un pôle d'activité le long de la CD191 pour accueillir des activités de transformation liées aux produits de la pêche ».

VII.1.3.2.2 Le règlement graphique

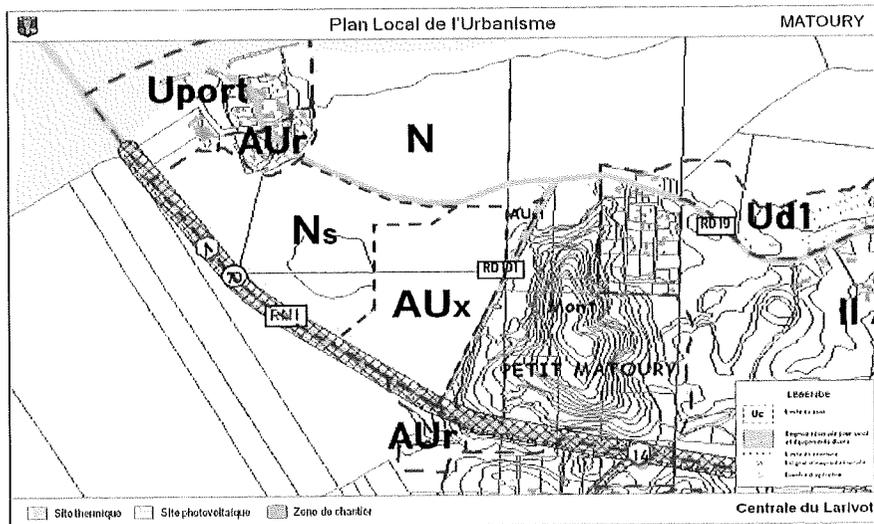


Figure 19 : proposition de règlement graphique modifié pour le projet de centrale du Larivot

VII.1.3.2.3 Le règlement écrit

Proposition de règlement de la zone AUx pour le projet de centrale du Larivot

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AUX

CARACTERE DES ZONES

Il s'agit d'une zone destinée à la production d'électricité.

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

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites dans l'ensemble de la zone, les constructions non autorisées à l'article 2.

- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes,
- Les carrières,
- Les affoulements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou avec l'aménagement paysager des espaces libres.

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

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R.442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

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

1. Les constructions, à destination d'activités industrielles, d'artisanat, de bureau et d'entrepôt directement liés à la centrale électrique;
2. Les constructions à destination d'habitation à condition d'être strictement nécessaires à l'activité de production d'énergie
3. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liés à la production d'énergie,
4. Les installations classées dès lors que le niveau de nuisance reste compatible avec la vocation de la zone.

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les exhaussements et affoulements de sol nécessaires à la réalisation d'un projet de production d'énergie

SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

1. Accès

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de sécurité et de défense contre l'incendie.

Les accès seront adaptés aux besoins des opérations et aménagés de façon à ne pas apporter la moindre gêne à la circulation publique. Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

2. Voie

Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, etc.

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir : elles auront une emprise de 6m au moins.

Elles doivent être aménagées afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie,) de faire demi-tour aisément.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées au réseau d'eau potable

2. Assainissement eaux usées

Un dispositif d'assainissement individuel ou collectif pourra être créé dans le respect du règlement sanitaire départemental et conformément au schéma directeur d'assainissement.

Les rejets d'eaux usées sont interdits dans le réseau de collecte des eaux pluviales, les puits perdus, marécages et cours d'eau.

3. Eaux pluviales

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales seront à la charge exclusive du constructeur qui devra réaliser des dispositifs adaptés à l'opération, au terrain et aux contraintes d'entretien.

4. Autres réseaux

Lorsque la parcelle est desservie par des réseaux enterrés, les branchements privés devront être réalisés en souterrain.

ARTICLE 5 FORME ET SURFACE DES PARCELLES

La loi ALUR du 24 mars 2014 a supprimé la possibilité de fixer une surface minimale de parcelle dans les PLU.

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES

Les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route nationale, à l'exception des constructions et installations suivantes : constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux réseaux d'intérêt public.

Les constructions ne pourront être édifiées à moins de 10 m des autres voies.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions ne pourront être édifiées à moins de 3 m des limites séparatives.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet.

ARTICLE 9 HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est limitée à 35 m.

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

Par leur situation, leur dimension, leur architecture ou leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol doivent être compatibles avec les caractères des lieux avoisinants.

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Sans objet

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Sans objet

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATIONS DU SOL (C.O.S)

La notion du coefficient d'occupation du sol a été supprimée par la Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014.

Analyse de la compatibilité et dispositions proposées pour assurer la compatibilité du PLU après modification de celui-ci suite à sa mise en compatibilité pour le projet de centrale électrique

■ Proposition de règlement de la zone Ns pour le projet de centrale du Larivot

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NS

CARACTERE DES ZONES

La zone Ns est site zone naturelle sanctuarisée.

Elle a pour vocation la préservation d'ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques.

La zone N en privilégiant la pérennité des unités naturelles et paysagères, interdit toutes les occupations ou utilisation du sol susceptibles d'y porter atteinte.

La zone Ns est située entre le port du Larivot et la route Départementale 191.

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

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article 2 notamment

- Les réhabilitations et les extensions de construction existantes,
- Toute construction nouvelle,
- Tout déboisement et défrichement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- Tout remblai et exhaussement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux,
- Les dépôts et décharges,
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes.

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

Sont autorisées les installations nécessaires à l'évacuation des eaux pluviales et eaux usées industrielles traitées, sous réserve :

- qu'elles concernent des installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif,
- qu'elles respectent les caractéristiques, les seuils d'acceptabilité et les volumes imposés par la réglementation, qu'elles ne modifient pas les écoulements de la zone.

Sont autorisés les sentiers non bituminés ayant pour but de permettre la sensibilisation du public à l'environnement de la zone. Sous réserve de préserver la fonction de corridor écologique principale de la zone et lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, sont autorisés :

- les équipements légers et démontables nécessaires à leur préservation et à leur restauration, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune.

SECTION II – CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

Sans objet

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

Sans objet

ARTICLE 5 FORME ET SURFACE DES PARCELLES

Sans objet

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES

Sans objet

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Sans objet

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet

ARTICLE 9 HAUTEUR MAXIMIM DES CONSTRUCTIONS

Sans objet

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

Sans objet

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Sans objet

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

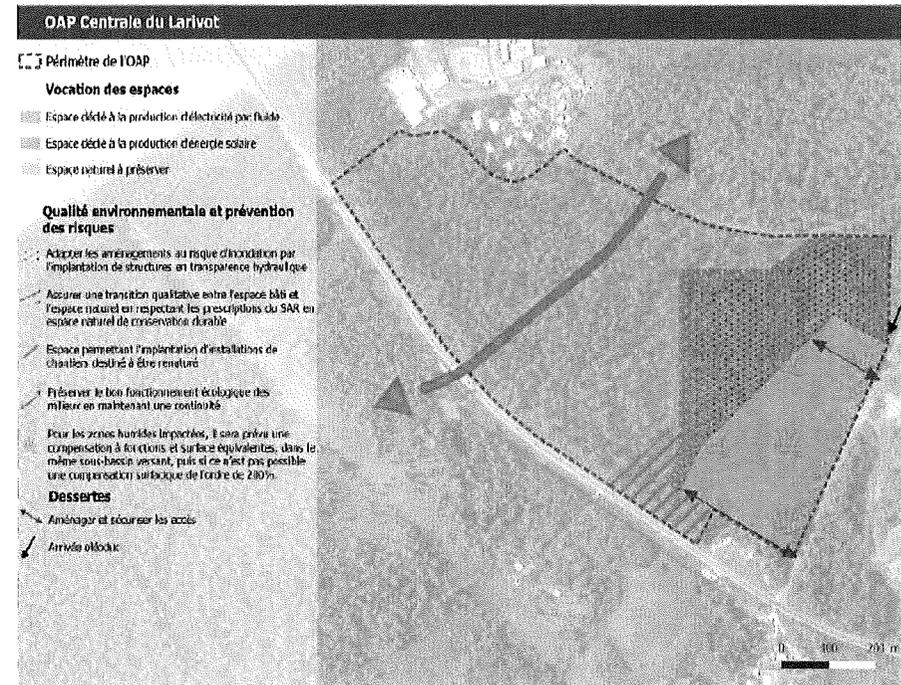
Sans objet

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATIONS DU SOL (C.O.S)

Sans objet

VII.1.3.2.4 La création d'une OAP



VII.2 Analyse de la compatibilité du projet du nouveau pont du Larivot avec la proposition de mise en compatibilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

VII.2.1 Règlements graphique et écrit

Le projet du nouveau pont du Larivot présente des emprises qui vont déborder sur la proposition de zone Ns liée à la demande de mise en compatibilité du PLU de Matoury avec le projet de centrale du Larivot.

Or, la proposition de règlement associé à cette zone Ns, qui constituera une zone naturelle sanctuarisée dont la vocation sera de préserver des ensembles naturels de grandes valeurs patrimoniales et écologiques interdit :

- *« les réhabilitations et les extensions de construction existantes,*
- *toute construction nouvelle,*
- *tout déboisement et défrichement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,*
- *tout remblai et exhaussement à l'exception de ceux rendus nécessaires par les travaux autorisés à l'article 2,*
- *l'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux,*
- *les dépôts et décharges,*
- *les campings, caravanages et dépôts de caravanes. »*

Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières prévues par la proposition de règlement sont les suivantes :

« Sont autorisées les installations nécessaires à l'évacuation des eaux pluviales et eaux usées industrielles traitées, sous réserve :

- *qu'elles concernent des installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif,*
- *qu'elles respectent les caractéristiques, les seuils d'acceptabilité et les volumes imposés par la réglementation, qu'elles ne modifient pas les écoulements de la zone.*

Sont autorisés les sentiers non bituminés ayant pour but de permettre la sensibilisation du public à l'environnement de la zone.

Sous réserve de préserver la fonction de corridor écologique principale de la zone et lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, sont autorisés :

- *les équipements légers et démontables nécessaires à leur préservation et à leur restauration, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune. »*

Ainsi, le projet du nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes, en particulier les ouvrages de raccordements à la RN1 (remblai technique, voirie) n'entrent pas dans les occupations et utilisations autorisées.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (fossé subhorizontal) et fossé de rejet dans l'estuaire de la rivière de Cayenne semblent en revanche compatibles.

VII.2.2 L'OAP

Le projet du nouveau pont du Larivot présente des emprises qui vont s'insérer dans l'espace naturel à préserver de l'OAP proposée par EDF PEI dans le cadre de sa demande de mise en compatibilité.

Les aménagements prévus dans le cadre du nouveau pont du Larivot ne sont pas compatibles avec l'orientation de préservation de l'espace naturel.

VII.2.3 Le PADD

La proposition de modification du PADD par EDF PEI pour le mettre en compatibilité avec le projet de centrale thermique du Larivot concerne une zone dans laquelle ne s'insère pas le projet du nouveau pont du Larivot, aussi aucune mise en compatibilité n'est à prévoir quant à cette modification pour les besoins du projet du nouveau pont du Larivot.

VII.3 Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité avec la proposition de mise en comptabilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot

VII.3.1 Plan de zonage

En vue d'assurer la compatibilité du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes avec la proposition de mise en comptabilité du PLU avec le projet de centrale du Larivot, il est proposé de rétablir la zone Ns recoupée par les emprises travaux du projet de nouveau pont du Larivot en zone N.

Les planches ci-après présentent :

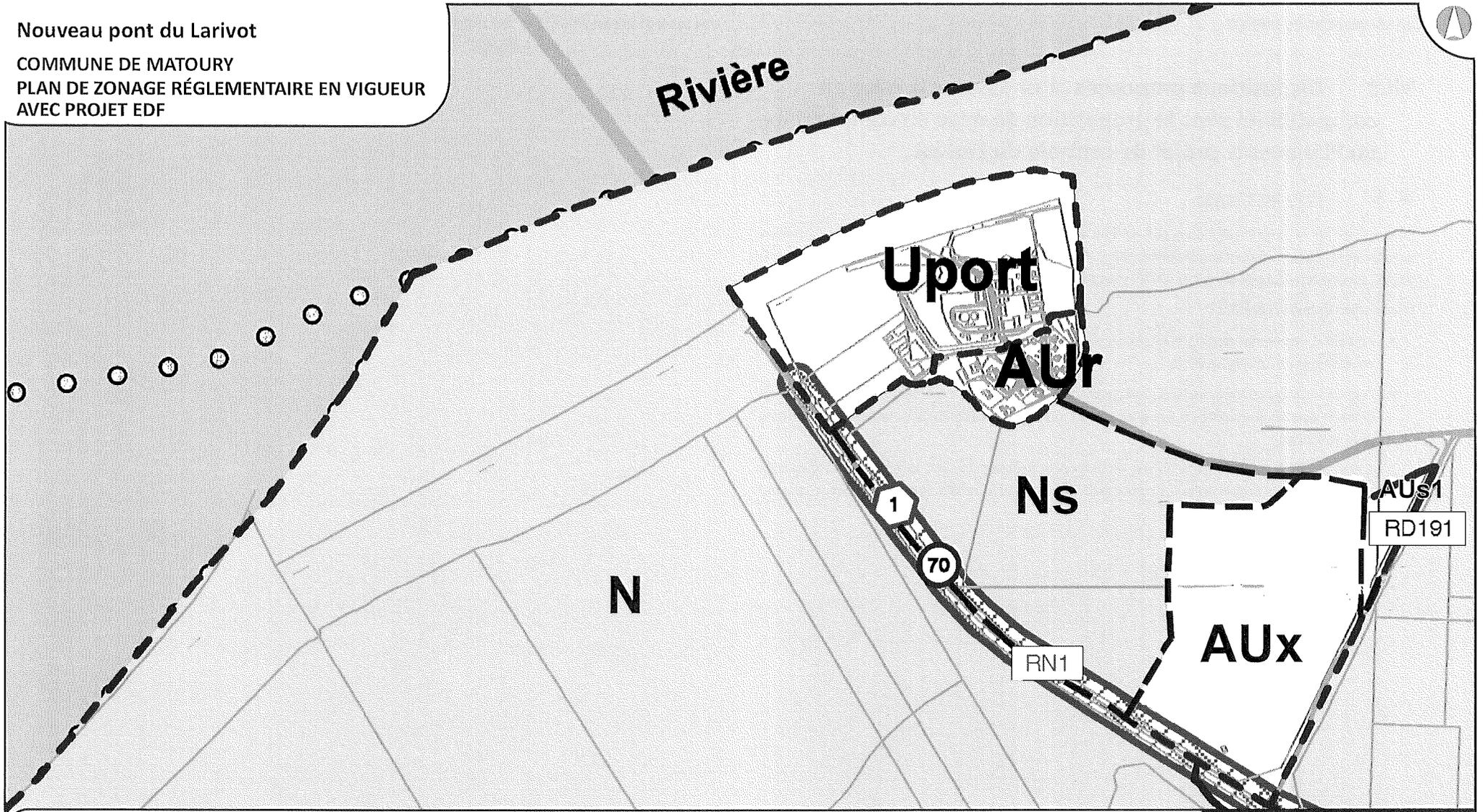
- l'extrait du document graphique de zonage proposé pour la mise en compatibilité avec le projet de centrale du Larivot (Figure 20) ;
- l'extrait du document graphique de zonage proposé pour la mise en compatibilité avec le projet de centrale du Larivot modifié en vue d'assurer sa mise en compatibilité avec le projet du nouveau pont de Larivot.

Cette planche fait apparaître l'emprise réservée pour le projet ainsi que le rétablissement en zone N de l'emprise du projet de nouveau pont recoupant la zone Ns proposée pour le projet de centrale (Figure 21).

Nouveau pont du Larivot

COMMUNE DE MATOURY

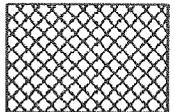
PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR
AVEC PROJET EDF



Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies
et équipements divers



Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération

Date : 16/07/2020
0 50 100 200 m
Fond de plan : IGN©Scan25
egis

Nouveau pont du Larivot

COMMUNE DE MATOURY

PLAN DE ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ AVEC PROJET EDF

Rivière

Upont
AUs

N

Ns

AUx

AUs1
RD191

1bis

1

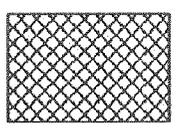
RN1

70

Légende :



Limite de zone



Emprise réservée pour voies et équipements divers



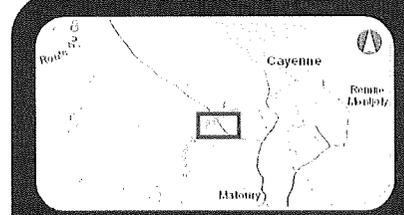
Limite de commune



Largeur d'emprise réservée



Numéro d'opération



Date : 08/07/2020

0 25 50 100 m

Fond de plan : IGN©Scan25



VII.3.2 L'OAP

En vue d'assurer la compatibilité du projet de nouveau pont du Larivot et ses aménagements connexes avec la proposition d'OAP relative au projet de centrale du Larivot, il est proposé d'exclure du périmètre de l'OAP la zone recoupée par les emprises travaux du projet de nouveau pont du Larivot.

Les planches ci-après présentent :

- l'OAP proposée dans le cadre du projet de centrale du Larivot (Figure 22) ;
- l'OAP revue pour les besoins du projet de nouveau pont du Larivot (Figure 23).

Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MATOURY
OAP CENTRALE DU LARIVOT
AVANT MISE EN COMPATIBILITE



Légende :

Limites communales
Desserte

Aménager et sécuriser les accès
 Arrivée oléoduc

Préserver le bon fonctionnement écologique des milieux en maintenant une continuité

Contour du site

Vocation des espaces

Espace dédié à la production d'électricité par fluide
 Espace dédié à la production d'énergie solaire
 Espace naturel à préserver

Qualité environnementale et préservation des risques

Espace permettant l'implantation d'installation de chantiers destiné à être
 Adapter les aménagements au risque d'inondation par l'implantation de structures en transparence hydraulique
 Assurer une transition qualitative entre l'espace bâti et l'espace naturel en respectant les prescriptions du SAR en espace naturel de conservation durable
 Pour les zones humides impactées, il sera prévu une compensation à fonctions et surface équivalentes, dans le même sous-bassin versant, puis si ce n'est pas possible une compensation surfacique de l'ordre de 200%



Date : 08/07/2020
 0 50 100 200 m
 Fond de plan : IGN@Scan25



Nouveau pont du Larivot
COMMUNE DE MATOURY
OAP CENTRALE DU LARIVOT
APRÈS MISE EN COMPATIBILITE



Légende :

--- Limites communales

Emprise projet pont = nouvel ER

Desserte

↔ Aménager et sécuriser les accès

← Arrivée oléoduc

↔ Préserver le bon fonctionnement écologique des milieux en maintenant une continuité

Contour du site

Vocation des espaces

Espace dédié à la production d'électricité par fluide

Espace dédié à la production d'énergie solaire

Espace naturel à préserver

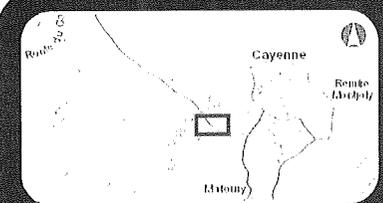
Qualité environnementale et préservation des risques

Espace permettant l'implantation d'installation de chantiers destiné à être

Adapter les aménagements au risque d'inondation par l'implantation de structures en transparence hydraulique

Assurer une transition qualitative entre l'espace bâti et l'espace naturel en respectant les prescriptions du SAR en espace naturel de conservation durable

Pour les zones humides impactées, il sera prévu une compensation à fonctions et surface équivalentes, dans le même sous-bassin versant, puis si ce n'est pas possible une compensation surfacique de l'ordre de 200%



Date : 08/07/2020

0 50 100 200 m

Fond de plan : IGN@Scan25

