



Construisons ensemble & aujourd'hui,
le Saint-Laurent de demain

Révision N°3 du Plan Local d'Urbanisme

1. Rapport de Présentation

Livret 1 - Diagnostic et justifications des choix

- **Approbation révision N°1 du POS et transformation en PLU : 19 mars 2012**
- **Approbation révision N°2 : 08 octobre 2013**
- **Prescription révision N°3 : 17 mai 2017**
- **Débat PADD : 13 juin 2019**
- **Arrêt du Projet de PLU : 22 avril 2021**
- **Mise à enquête publique : du 20 août 2021 au 20 septembre 2021**
- **Approbation révision N°3 :**



TABLE DES MATIERES

1	Préambule	4
1.1	Cadrage réglementaire.....	4
1.1.1	Obligation des communes en matière de PLU	4
1.1.2	Procédure et compétence en matière de PLU	5
1.1.3	Historique des documents de planification de la commune.....	6
1.1.4	Les autres documents réglementaires locaux.....	7
1.2	Contexte communal	8
1.2.1	Présentation générale de la commune	8
1.2.2	Bref historique	9
1.2.3	Le contexte intercommunal	9
1.3	Les enjeux de la révision générale.....	11
1.4	Cadrage méthodologique.....	13
1.4.1	Le rapport de présentation :	13
1.4.2	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :.....	13
1.4.3	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	13
1.4.4	Le règlement.....	14
1.4.5	Les annexes	14
2	Analyse des enjeux du territoire	15
2.1	Principales conclusions du diagnostic territorial (R151-1.1°).....	16
2.1.1	Démographie	16
2.1.2	Habitat.....	17
2.1.3	Economie.....	19
2.1.4	Formes urbaines.....	22
2.1.5	Equipements.....	26
2.1.6	Transport et déplacements	27
2.1.7	Inventaire des capacités de stationnement :	29
2.2	Analyse des capacités de densification et de mutation (R151-1.2°).....	32
2.2.1	Méthodologie employée :	32
2.2.2	Analyse :	33
2.2.3	Conclusion :	39
2.3	Analyse de l'Etat Initial de l'environnement (R151-1.3°)	40
3	Justification du projet.....	41
3.1	Cohérence des OAP avec le PADD (R151-2.1°).....	42
3.2	Justification des dispositions du règlement pour la mise en œuvre du PADD (R151-2.2°) ..	67
3.2.1	Justifications de la délimitation des zones et du règlement	67
3.2.2	Les autres dispositions du règlement.....	87
3.2.3	Les autres dispositions	89
3.3	Complémentarité du règlement avec les OAP (R151-2.3°).....	92
3.4	Justification des délimitations des zones (R151-2.4°)	95
3.4.1	L'évolution de la délimitation des zones.....	95

3.4.2	Quels sont les besoins du territoire en termes de logements, commerces, équipement et les besoins fonciers qui s'y rattachent ?	110
3.4.3	Quelles sont les capacités de mobilisation du foncier dans le PLU actuel ?	110
3.4.4	Quels sont les besoins en foncier constructible « nouveau » ?	112
3.4.5	Quel sont les dimensionnements et les programmations des zones 1AU au regard de ces besoins identifiés ?	112
3.4.6	Justification du zonage au regard des objectifs de modération de consommation de l'espace et des besoins	116
3.4.7	Justification des zones 1AU au regard de leur programmation	118
4	Etude d'entrée de ville (L 111-6)	131
4.1	Objet de l'étude	132
4.1.1	Rappel réglementaire	132
4.1.2	Application sur la commune de Saint-Laurent du Maroni	132
4.1.3	Identification du secteur d'entrée de ville visé par l'étude	133
4.2	La RN 1, une avenue urbaine structurante	134
4.2.1	Contexte géographique et historique :	134
4.2.2	Le réseau viaire :	136
4.2.3	Éléments paysagers :	139
4.2.4	Réglementation	147
4.2.5	Perspectives d'évolution du secteur d'entrée de ville	150
4.3	Orientations et réglementation de l'aménagement de l'entrée de ville « Est »	157
4.3.1	Orientation d'Aménagement et de Programmation	157
4.3.2	Le règlement écrit du PLU	159
4.4	Justifications des règles d'implantation au regard des critères de l'article L111-1-4	160
4.4.1	Justification au regard des nuisances	160
4.4.2	Justification au regard de la sécurité	160
4.4.3	Justification au regard de la qualité architecturale, de l'urbanisme	160
4.4.4	Justification au regard de la qualité des paysages	160

1 Préambule

1.1 Cadrage réglementaire

1.1.1 Obligation des communes en matière de PLU

Le Plan Local d'Urbanisme est le document de planification urbaine à l'échelle locale. À ce titre, il fixe les grandes orientations qui régiront l'évolution du territoire. D'autre part le Plan Local d'Urbanisme est un document réglementaire opposable aux tiers. Il traduit le projet de territoire par des règles d'aménagement et d'utilisation des sols à l'échelle de la parcelle.

Le PLU constitue :

- Le document de la stratégie urbaine de la commune à travers la définition des orientations de son PADD ;
- Un document négocié : la stratégie urbaine est rendue publique à l'ensemble des acteurs du territoire ;
- La possibilité de construire un projet de territoire à l'échelle communale dans une vision intercommunale et transfrontalière ;
- Un document qui offre un panel d'outils réglementaires permettant la mise en œuvre de la stratégie urbaine : règlement écrit et graphique, Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Les PLU ont été institués par la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) du 13 décembre 2000. Ils doivent respecter les principes généraux exprimés aux articles L.110 et L121-1 du code de l'urbanisme. Il détermine les conditions d'un aménagement de l'espace respectueux des principes du développement durable en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction des besoins en matière d'habitat et d'équipements publics, d'activités économiques, commerciales ou touristiques, de sport, et de culture.

Article L.110 du code de l'urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »

Article L.121-1 du code de l'urbanisme :

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville :

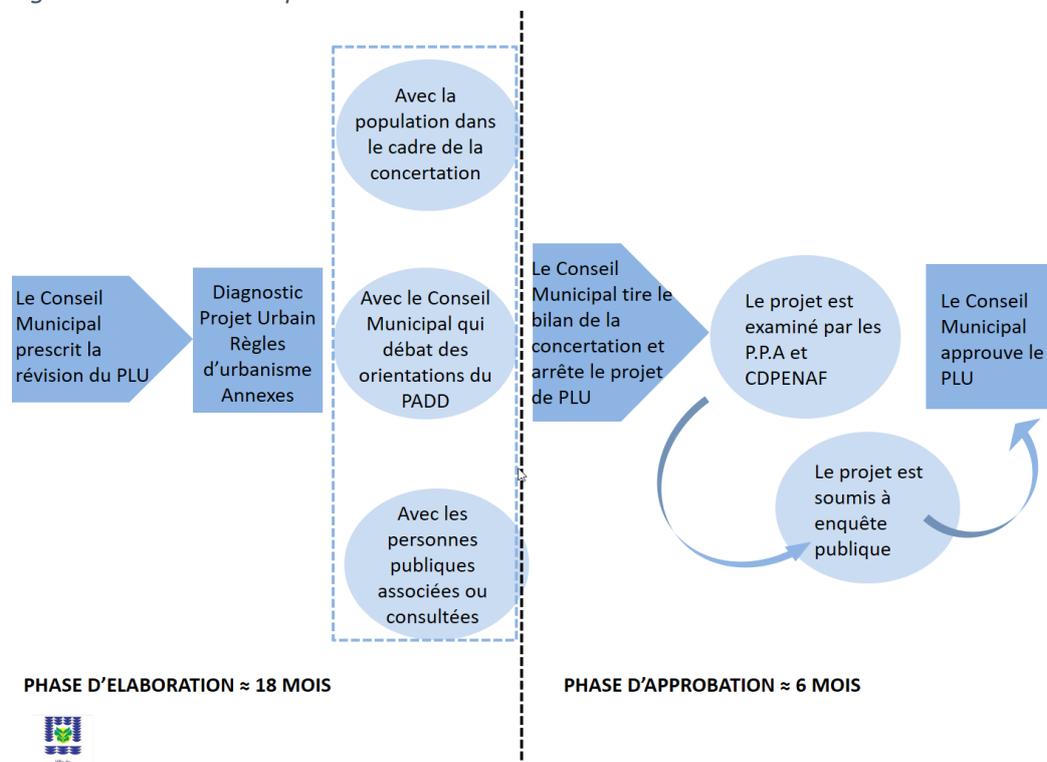
2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

1.1.2 Procédure et compétence en matière de PLU

La procédure d'élaboration du PLU se décompose en deux étapes : la phase d'étude et la phase administrative.

Figure 1: Déroulé de la procédure d'élaboration du PLU



La compétence en matière d'élaboration de PLU, document d'urbanisme tenant lieu de carte communale est du ressort de la commune de Saint-Laurent du Maroni pour sa circonscription administrative. La loi ALUR du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové a rendu obligatoire le transfert de la compétence vers les EPCI dans le cadre de la loi ALUR¹. Ce transfert devait avoir lieu trois ans après la publication de la loi or comme le prévoit « si au moins 25% des communes représentant au moins 20% de la population s'y opposent, ce transfert de compétence n'a pas lieu » (article 136-II). Pour la Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais, 37,5% des communes représentant 68,88% de la population se sont prononcées contre ce transfert de compétence. La commune de Saint-Laurent du Maroni conserve sa compétence pour constituer et appliquer son document d'urbanisme.

1.1.3 Historique des documents de planification de la commune

Saint-Laurent du Maroni a approuvé son premier Plan d'Occupation des Sols le 4 juillet 1986. Le document a évolué depuis cette date pour s'adapter aux enjeux du territoire et aux procédures d'urbanisme. La commune a notamment mis en place des procédures de révision et de révision simplifiée pour modifier l'économie générale du plan d'une part et permettre d'autre part la réalisation d'équipements d'intérêt général :

- 1^{ère} révision approuvée le 16 avril 1999
- 2^{ème} révision approuvée le 20 mars 2002
- 3^{ème} révision approuvée le 3 octobre 2005
- 1^{ère} révision simplifiée approuvée le 22 décembre 2009
- 2^{ème} révision simplifiée approuvée le 22 décembre 2009

Le PLU a été élaboré entre 2005 et 2012. La délibération qui a approuvé le 1er PLU (transformation du POS en PLU) date du 19 mars 2012.

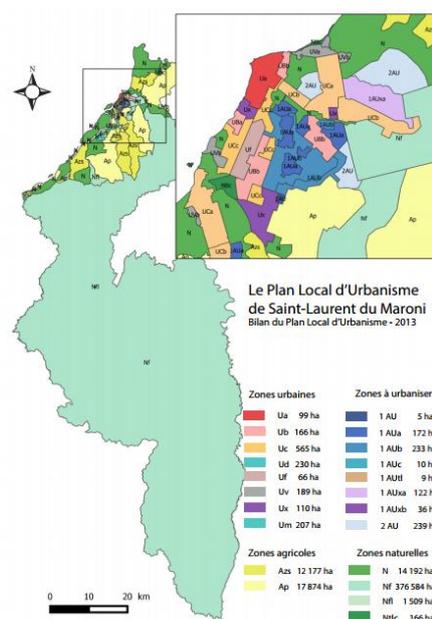
Par délibération en date du 29 juin 2012, la commune a engagé une 2^o révision de son PLU, et a approuvé le PLU en date du 08 octobre 2013.

Depuis l'approbation de ce nouveau plan, plusieurs évolutions du document sont intervenues :

- 1^{ère} modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme approuvée le 12 avril 2016.
- 2^{ème} modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme approuvée le 29 mai 2018.
- Modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme approuvée du 29 mai 2018.

Le 15 mai 2017, la commune a prescrit la 3^o révision du PLU. Cette évolution intervient pour deux raisons essentielles : prendre en compte les nouvelles dispositions réglementaires et législatives d'une part et d'autre part, mettre en œuvre la vision stratégique de la municipalité à travers son document réglementaire pour apporter une réponse aux enjeux du territoire.

Figure 2: Zonage du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Laurent



¹ Loi ALUR : Loi pour l'accès au Logement et à un Urbanisme Rénové

1.1.4 Les autres documents réglementaires locaux

Le principe de la hiérarchie des normes en matière de planification urbaine impose aux Plans Locaux d'Urbanisme d'être compatibles avec les documents de la norme supérieure. La compatibilité implique une cohérence d'ensemble entre les différentes dispositions et ne doit pas avoir pour effet d'entraîner une contradiction. L'article L131-4 du code de l'urbanisme fixe la liste des documents pour lesquels une obligation de mise en compatibilité du PLU est attendue.

Article L131-4 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.»*

Le territoire de la Communauté de Commune de l'Ouest Guyanais n'est pas couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en vigueur. En l'absence de SCOT, le PLU prend alors en compte les « documents énumérés aux 1° à 10 de l'article L131-1 et prennent en compte les documents énumérés à l'article L131-2 [du code de l'urbanisme] »². Cette disposition implique notamment la mise en compatibilité du PLU avec le Schéma d'Aménagement Régional³ (SAR), le Schéma directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI).

Outre la prise en compte des documents de planification supra-communaux, le nouveau PLU s'attache à prendre en compte les documents cadres à l'échelle locale en matière de planification territoriale et en matière réglementaire. Parmi les documents réglementaires, le Schéma Départemental d'Orientation Minière (SDOM) de la Guyane et le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) s'imposent au PLU dans un rapport de conformité. Au travers la politique urbaine de Saint-Laurent du Maroni, le PLU s'attachera à permettre la mise en œuvre des projets cadres du développement local du territoire qui sont :

- L'opération d'Intérêt National (trois secteurs OIN sur le territoire communal)
- Le Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU)
- Le Plan Programme (Plan Guide de programmation urbaine à horizon 2035)

² Article L137-7 du code de l'urbanisme

³ Le SAR de Guyane a été approuvé par décret en Conseil d'Etat du 6 juillet 2016. Il vaut Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) en application de l'article L. 4433 du Code Général des Collectivités Territoriales ainsi que Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

1.2 Contexte communal

1.2.1 Présentation générale de la commune

Saint-Laurent-du-Maroni est la deuxième ville de Guyane. Elle compte officiellement plus de 44 000 habitants⁴ (population municipale en 2018 : 45 576 habitants) et occupe une position particulière au sein de son espace régional. Bâtie sur la rive droite du fleuve Maroni la ville est dans une position « carrefour » vis-à-vis de sa situation frontalière avec le Surinam et vis-à-vis de son rayonnement sur l'Ouest Guyanais (la ville est considérée comme « la capitale de l'ouest »).

Les limites de la commune sont celles de l'ancien territoire pénitentiaire : elle englobait l'agglomération de Saint-Laurent, les camps de Saint-Louis, Saint-Jean, Saint-Maurice Charvein et Nouveau Camp. Les limites administratives de la commune de Saint-Laurent sont constituées :

- Au nord-ouest par le fleuve Maroni, lequel marque la frontière avec le Surinam ;
- Au nord par la crique Vache ;
- Au sud par :
 - ➔ La crique Sparouine, affluent du Maroni qui constitue la limite intercommunale avec Apatou ;
 - ➔ Le massif du Dékou-Dékou qui constitue la limite intercommunale avec la commune de Grand Santi ;
- A l'est par la limite intercommunale avec Mana, constituée par la crique Acarouany, affluent de la Mana, sur près de 100 kilomètres.

Les communes limitrophes sont Mana, Grand Santi et Apatou. Saint-Laurent s'étend sur un vaste territoire de 4 830 km² (données Insee).

Figure 3: Limites communales de Saint-Laurent du Maroni



⁴ Il existe un décalage non négligeable entre la population légale de la commune et la population réelle qui vit sur le territoire

1.2.2 Bref historique

Saint-Laurent-du-Maroni porte les traces de son histoire. Pour comprendre et aborder les questions relatives à ses formes urbaines et architecturales, sa population, son économie, et y compris ses paysages et son environnement, il convient de rappeler succinctement les grandes époques de son histoire :

- Avant l'époque précolombienne, les rives du Maroni étaient déjà occupées par les populations amérindiennes. Le réseau fluvial était le seul moyen de pénétration du territoire. De ces populations amérindiennes ne subsistent aujourd'hui que deux ethnies, les Arawak et les Kalina ;
- Dans le courant des XVII^e et XVIII^e siècles, les berges du Maroni ont vu affluer des colons européens et leurs esclaves, puis les populations Bushinengué, descendants des esclaves rebelles fuyant les plantations du Surinam ;
- Vers 1850, après l'abolition de l'esclavage, la découverte de l'or va modifier profondément la structuration de la société. Les esclaves libérés quittent les plantations pour l'exploitation des mines en forêt, puis les Créoles en provenance des îles de la Caraïbe, s'installent dans la région de Saint-Laurent ;
- À cette même période, la colonisation par la déportation est restaurée avec l'implantation du bagne. Plus tard, pour pallier aux manques de main-d'œuvre, le gouvernement fit appel à des travailleurs portugais, africains et indiens ;
- Saint-Laurent connaîtra ensuite des vagues d'immigration venues d'Asie, dont les Chinois qui constituent le groupe le plus important pour relancer l'agriculture. Il se reconvertiront ensuite dans le commerce.
- Dès les années 1930, les combats pour la fermeture du bagne sont engagés. En 1946, le bagne de Saint-Laurent est définitivement fermé. En 1953, les derniers bagnards quittent le Camp de la Transportation.

Cette riche histoire explique le caractère multiculturel de la ville composée d'une pluralité de communauté d'origines diverses.

1.2.3 Le contexte intercommunal

Saint-Laurent du Maroni est la ville de référence de la Communauté de Commune de l'Ouest Guyanais (CCOG) qui comprend 7 autres communes : Apatou, Awala Yalimapo, Grand Santi, Mana, Maripasoula, Papaïchton et Saül. Cet Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) a été créé en 1994. Il détient plusieurs compétences parmi lesquels le développement économique, l'aménagement, l'électrification rurale, la gestion des déchets, la gestion du port fluvial de l'Ouest Guyanais et le tourisme.

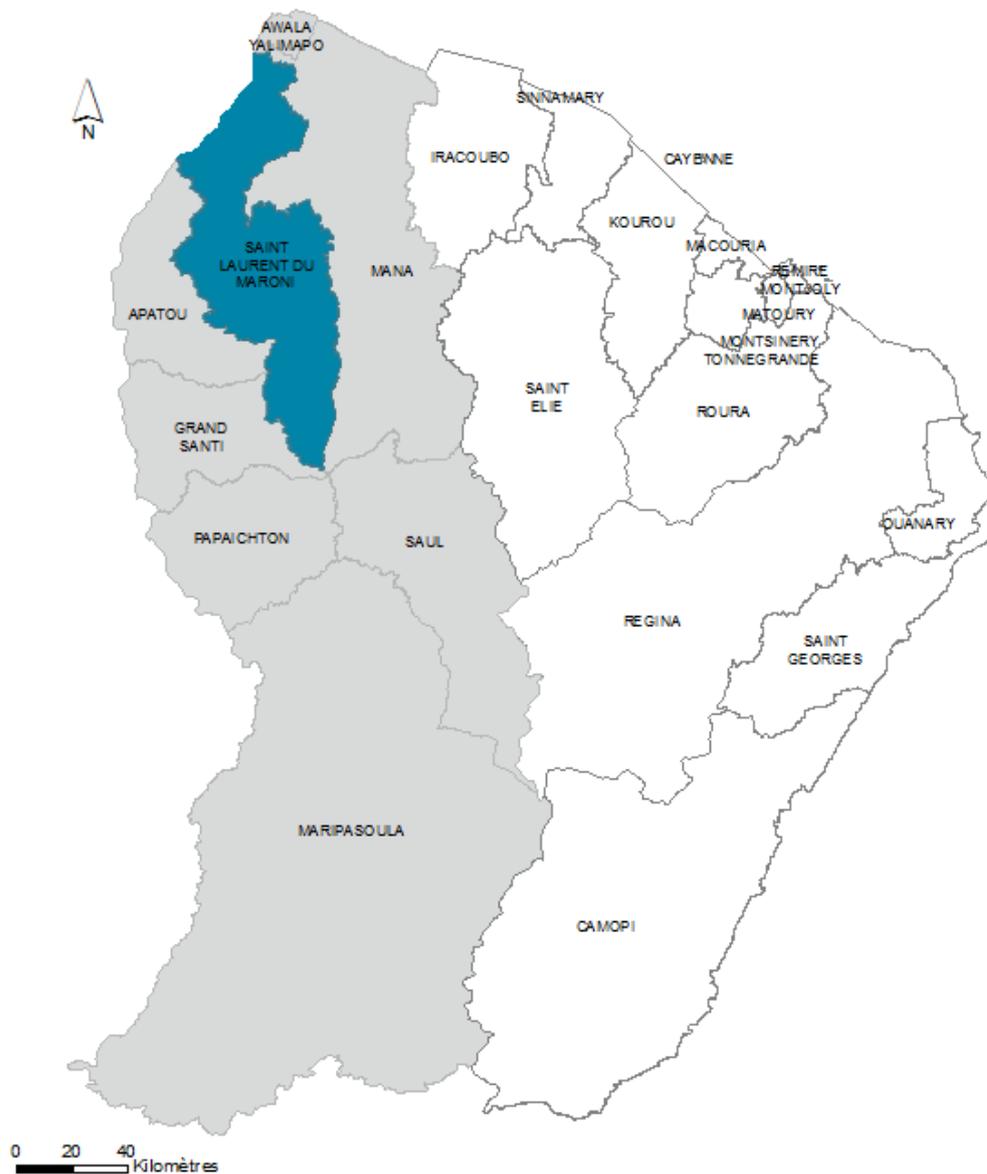
La CCOG couvre 49% de la superficie de la Guyane et compte 87 849 habitants. Le territoire de la CCOG s'étend du littoral jusqu'aux régions du Haut-Maroni. Il couvre ainsi un vaste ensemble caractéristique des régions guyanaises : la frange littorale, la vallée du Maroni et la zone intérieure.

Ainsi la CCOG est le plus vaste EPCI de Guyane en superficie et en nombre de communes. Les autres EPCI du département sont : La communauté de Commune des Savanes, la Communauté d'agglomération du Centre Littoral (CACL), la Communauté de Commune de l'Est Guyanais (CEEG).

Figure 4: Les communes de la CCOG

Commune	Habitants
Apatou	8040
Awala-Yalimapo	1364
Grand-Santi	6656
Mana	9916
Maripasoula	10984
Papaïchton	6572
Saint-Laurent du Maroni	43 600
Saül	148
Total	87849

Figure 5: Circonscription administrative de Saint-Laurent du Maroni et des communes de la CCOG



1.3 Les enjeux de la révision générale

La délibération du conseil municipal du 15 mai 2017, prescrivant la procédure de révision générale du PLU, résume les enjeux tant réglementaires que conjoncturels qui entourent la procédure :

Contexte réglementaire

Au regard de l'ensemble des évolutions législatives et réglementaires intervenues depuis la dernière approbation du PLU, une évolution de ce document paraît indispensable. Parmi celles-ci figurent : la Loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010, la loi Alur (Loi pour l'Accès au logement et à un urbanisme rénové) du 24 mars 2014, la LAAF (Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt) du 13 octobre 2014 ainsi que le décret du 28 décembre 2015 portant sur la modernisation du contenu du Plan Local d'Urbanisme.

De plus, ce document de planification communal doit se mettre en compatibilité avec le Schéma d'Aménagement Régional de Guyane, approuvé le 06 juillet 2016, qui fixe les orientations fondamentales à moyen terme en matière de développement durable et de mise en valeur du territoire régional.

Ce document stratégique doit également prendre en compte l'Opération d'Intérêt National, officialisée par décret ministériel le 14 décembre 2016, actuellement en phase d'amorce et de définition comportant trois périmètres d'intervention sur le territoire Saint-Laurentais.

Contexte Local

Saint-Laurent du Maroni connaît une évolution démographique sans précédent, passant d'une population d'environ 7 000 personnes dans les années 1980 à environ 50 000 habitants aujourd'hui. Selon les dernières estimations issues du rapport du GRET (Professionnels du développement solidaire) publié en 2014, la population Saint-Laurentaise atteindrait environ 135 000 habitants en 2030. Ainsi, cette pression démographique bouleverse l'organisation et les besoins de Saint-Laurent du Maroni à tous les niveaux : l'offre de logement, l'éducation et les infrastructures scolaires, l'emploi et le développement économique, les transports et les déplacements, les équipements publics, l'environnement...

D'une logique de développement expansif, rural et couramment informel, le territoire est amené à s'organiser rapidement pour structurer un tissu urbain cohérent, et ainsi répondre aux nombreux défis à relever issus de l'explosion démographique et à ses conséquences induites sur le cadre de vie de la commune.

Cette urgence démographique a engendré, de fait, un besoin pour la commune de Saint-Laurent du Maroni de développer des réflexions et des outils prospectifs à l'horizon 2030-2060. Ces outils prennent corps au travers de différents projets, notamment un Master Plan 2060, alimenté notamment par le rendu des travaux des Ateliers de Maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy, ainsi qu'un Plan-Programme 2035 piloté conjointement par la commune et l'Etablissement Public Foncier et d'Aménagement de Guyane.

Le premier vise à réfléchir à la stratégie de développement urbain de Saint-Laurent du Maroni à l'horizon 2060 et par conséquent, à imaginer la place que prendrait la commune dans l'équilibre régional Guyanais et dans l'espace transfrontalier qui l'entoure.

Le second est un outil d'aide à la décision qui diagnostique et cartographie le territoire dans une vision, cette fois-ci, à moyen terme à l'horizon 2035. Il constitue un appui pour la commune dans ses réflexions de politique d'aménagement puisqu'il est global et évolutif, il permet ainsi d'anticiper et d'organiser la croissance urbaine. A ce jour, ce document cadre a permis de valider

en conseil municipal du 20 mars 2017 à la fois la trame viaire de la ville à l'horizon 2035, ainsi que l'identification et la priorisation de trois secteurs opérationnels : Margot Sud / Zone Industrielle Nord, Sud et Est Paul Castaing, « Route de la Mine».

Par cette approche prospective en deux temps, la municipalité de Saint-Laurent du Maroni entend clarifier sa vision stratégique et ainsi impulser une nouvelle dynamique de développement de la ville avec d'une part, la mise en œuvre d'outils opérationnels tels que le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) et l'Opération d'Intérêt National (OIN), et d'autre part la révision générale du Plan Local d'Urbanisme, outil réglementaire et document de la stratégie politique urbaine de la commune de Saint-Laurent du Maroni.

En conclusion, la révision générale du PLU est rendue nécessaire pour la mise en compatibilité avec les nouvelles évolutions législatives et réglementaires, prendre en compte les normes supérieures d'urbanisme (et notamment le SAR) et intégrer les grands projets structurants sur le territoire (OIN, NPNRU, ZAC St-Maurice etc.). Cette nécessité est accentuée à Saint-Laurent du Maroni du fait des défis conséquents auxquels la commune doit faire face : démographie en très forte évolution, sous-équipement de la commune, manque de logements, urbanisation informelle, taux de chômage élevé, territoire frontalier, jeunesse de la population etc. Dans ce contexte, la planification territoriale joue un rôle clé car, s'il est urgent de répondre aux besoins de manière quantitative, l'aménagement du territoire doit s'inscrire dans le respect des principes d'un développement durable du territoire.

1.4 Cadrage méthodologique

Conformément à l'article R123.1 du Code de l'urbanisme, le dossier de PLU comprend :

- Le rapport de présentation,
- Le projet d'aménagement et de développements durables (PADD),
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
- Le règlement comprenant la règle écrite et des documents graphiques,
- Les annexes
- Les servitudes d'utilité publique.

1.4.1 Le rapport de présentation :

Articles R151-1 à R151-5 du code de l'urbanisme

Le rapport expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, et précise les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

En outre, il analyse l'état initial de l'environnement, il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, il analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis, il explique les choix retenus pour définir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ainsi que la délimitation des zones. Il expose les motivations des dispositions du règlement.

Enfin, il évalue les incidences des orientations du plan sur l'environnement, et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

1.4.2 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

Le PADD représente le projet d'évolution et de développement d'ensemble de la commune pour les dix à quinze années à venir.

Il définit pour l'ensemble du territoire de la commune des orientations générales en matière de développement économique, démographique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transport, d'équipements et de services.

Ces orientations apportent des réponses aux problèmes mis en évidence dans l'état des lieux (diagnostic) effectué préalablement et prennent en compte les besoins futurs.

Pièce maîtresse du document, les objectifs et orientations définies dans le PADD sont déclinés dans toutes les autres pièces du PLU. Le PADD doit faire l'objet d'un débat en conseil municipal deux mois minimum avant l'arrêt du projet de PLU

1.4.3 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Articles R151-9 à R151-16

Les orientations d'aménagement et de programmation exposent de façon synthétique, sous forme de fiches écrites et de schémas pour les principaux lieux de projet à venir, les enjeux urbains, les principales affectations et orientations de programme, les principes de composition urbaine ainsi que les équipements publics envisagés sur un secteur donné.

Elles sont reportées dans un document spécifique du PLU intitulé. Selon l'article L.151-6 du Code de l'urbanisme : Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements... »

Les orientations d'aménagement s'imposent aux opérations d'aménagement et de construction en termes de compatibilité et non de conformité.

Les orientations d'aménagement sont elles-mêmes en cohérence avec le PADD d'une part (article L.123-1 du Code de l'urbanisme) et avec le règlement et ses documents graphiques d'autre part.

1.4.4 Le règlement

Articles R151-9 à R151-16 du code 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 à l'article L.121-1. Ils peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimiter les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définir, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

Il se compose d'une règle écrite et de documents graphiques. Ces documents composant le règlement s'imposent aux projets en termes de conformité, les règles qu'il énonce seront rigoureusement contrôlées lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Le règlement graphique

R.151-9 à R.151-11, R.151-14 et R.151-15 du code de l'urbanisme

Ces documents précisent et délimitent des zones à l'intérieur desquelles un règlement spécifique s'applique ou qui relèvent de dispositions particulières. Enfin ils délimitent ou identifient des secteurs ou espaces faisant l'objet de règles particulières (emplacements réservés, espaces boisés classés...).

1.4.5 Les annexes

Les annexes comprennent un certain nombre d'indications ou d'informations reportées pour information dans le PLU, et plus particulièrement :

- Les servitudes d'utilité publique (Plan d'exposition au bruit, Plans de prévention des risques),
- Les périmètres reportés à titre informatif, comme les zones d'aménagement concerté ou les zones où un droit de préemption s'applique,
- Les schémas de réseaux d'eau potable et d'assainissement,
- Toutes informations nécessaires à la bonne compréhension des choix faits dans le PLU.

2 Analyse des enjeux du territoire

Article R151-1

Créé par [Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.](#)

Pour l'application de l'article [L. 151-4](#), le rapport de présentation :

1° Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles [L. 153-27 à L. 153-30](#) et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;

2° Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article [L. 141-3](#) ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4 ;

3° Analyse l'état initial de l'environnement, expose la manière dont le plan prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ainsi que les effets et incidences attendus de sa mise en œuvre sur celui-ci.

Il s'agit d'identifier les grands enjeux auxquels le territoire est confronté sur trois points :

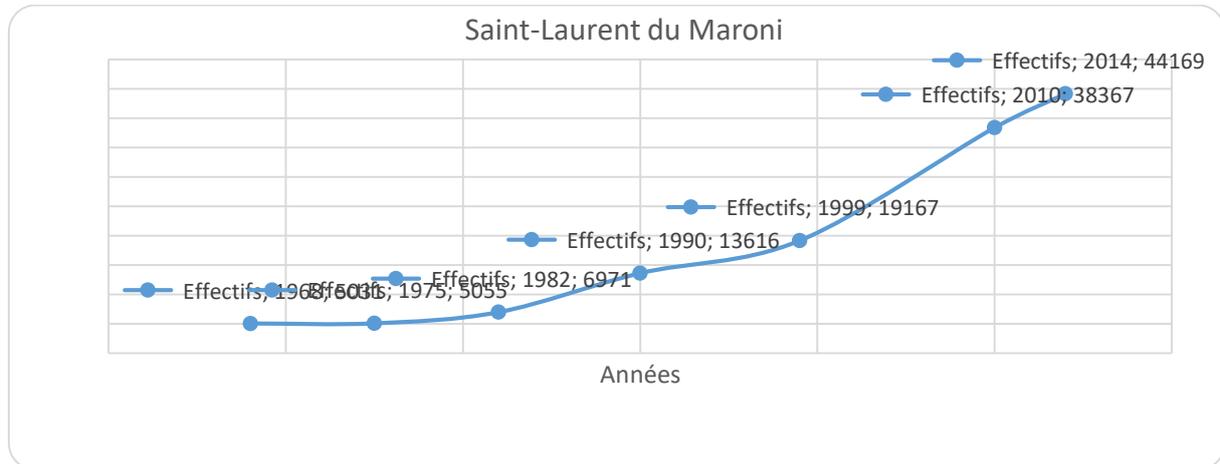
- Les grands enjeux de développement de la ville au regard de la démographie, des besoins en logements, de l'économie, des besoins en équipement, de la structure urbaine de la ville et des déplacements ;
- Les capacités identifiées de densification et de mutation des espaces bâtis ;
- Les grands enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement et les incidences potentielles attendues par la mise en œuvre du plan.

2.1 Principales conclusions du diagnostic territorial (R151-1.1°)

2.1.1 Démographie

Dynamique démographique et composantes :

En 2020, la population de Saint-Laurent-du-Maroni s'établit officiellement à 44 690 habitants pour une densité de 8,8 habitants/km². La population de Saint-Laurent du Maroni connaît une augmentation très forte ces dernières années.



Mise en parallèle avec la croissance démographique guyanaise, l'ouest guyanais connaît une croissance démographique supérieure au reste du territoire.

Plusieurs facteurs sont explicatifs de cela :

- Le taux brut de natalité est haut : 40‰ contre 30‰ en Guyane
- Le taux brut de mortalité est de 4‰ à Saint-Laurent et 8‰ en France métropolitaine
- Les migrations : l'histoire de Saint-Laurent du Maroni est fortement corrélée aux mouvements de populations. Les migrations de populations contribuent à accroître la croissance démographique portée par le solde naturel. Sur la période 1999/2009, le solde migratoire était estimé à 2,7%/an contre 1%/an en Guyane.

En conséquence de ce dynamisme démographique, la société saint-laurentaise est extrêmement jeune : 43% de la population a moins de 15 ans, la moitié a moins de 20 ans et seulement 3,5% à plus de 60 ans.

La répartition de cette population sur le territoire communal fait apparaître une dynamique de délaissement des quartiers centraux au profit des secteurs plus périphériques de la commune. Le centre-ville a enregistré une baisse de 21% de sa population entre 2008 et 2015.

Projection démographique :

La commune a enregistré une augmentation de sa population encore plus forte que la moyenne enregistrée sur l'ensemble de la Guyane au cours des dernières décennies, puisque celle-ci a été multipliée par plus de sept entre les recensements de 1967 et 2010, par près de trois ces vingt dernières années (1990-2010), et enfin a doublé sur la dernière période intercensitaire, soit en seulement onze ans (1999-2010). Ainsi, Saint-Laurent-du-Maroni est la deuxième ville de Guyane après Cayenne, et son poids dans la population de la Guyane ne cesse d'augmenter au fil des recensements.

Au vu de la tonne de déchets produits, on considère que la population réelle est d'environ 60 000 habitants, correspondant aux études prospectives établies en 2016.

Au titre du Schéma d'Aménagement Régional, la commune est comprise au sein d'un bassin de vie estimé à 192 000 habitants en 2030.

Situation socio-économique :

En moyenne, 3,5 personnes composent un ménage pour la Guyane. Ce chiffre est porté à 4,7 pour Saint-Laurent du Maroni et il atteint 6,5 dans les quartiers d'habitat spontanés.

Les deux tiers de la population sont éligibles aux prestations sociales (en 2015, 66% de la population était couverte par les prestations de la CAF).

La population se compose d'une diversité de communautés. Chacune de ces communautés possède une identité qui lui est propre : créoles, amérindiens, noirs Marrons, Hmongs, métropolitains, brésiliens, haïtiens, chinois, Guyaniens etc.

Le taux de chômage est de 28%, soit près de la moitié de la population en âge de travailler. La création d'emploi augmente sur le territoire mais reste insuffisante pour réduire le déficit de travail sur la commune.

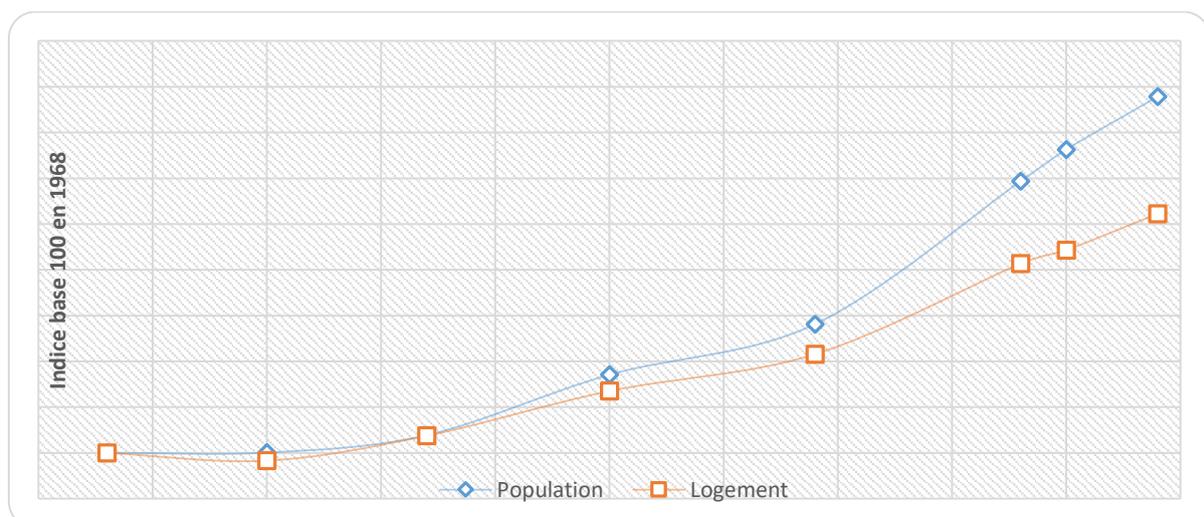
Les effectifs scolaires sont en progression constante chaque année. Les effectifs du premier degré ont progressé de 4,3% dans les écoles publiques entre 2016 et 2017. Le niveau d'étude de la population est faible. Deux tiers de la population ne possède aucun diplôme et seulement 11% possède un diplôme de l'enseignement supérieur.

2.1.2 Habitat

Données sur le parc de logements

Alors que le parc de logements est de 344 pour 1000 habitants en Guyane, il est de 235 à Saint-Laurent. Le manque de logement pour loger la population est une problématique majeure de la ville. Cela participe à l'augmentation de l'urbanisation informelle et à la surpopulation des logements.

Figure 6: Evolution du nombre de logements et de la population



Le parc de logements est constitué à 74% de maisons et de 24% d'appartements. Les habitations en dur représentent plus de la moitié du parc de logements. Ce parc de logements est relativement récent puisque 75% des résidences ont été construites après 1990.

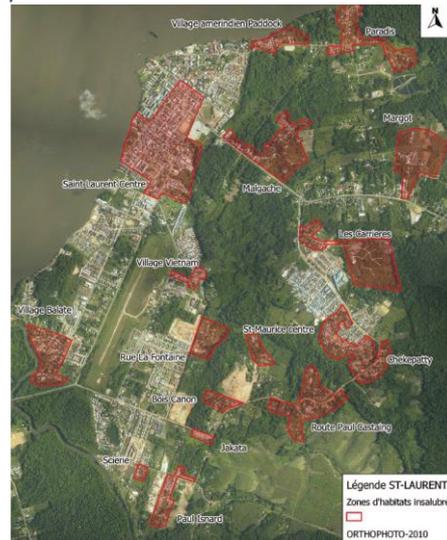
Le parc de logements guyanais a la particularité de contenir moins de pièces que d'habitants avec un peu plus de 1 personne par pièce. Cet indicateur est de 1,3 à Saint-Laurent du Maroni contre 0,6 en France hexagonale.

Les logements insalubres :

17 secteurs regroupant 1797 logements potentiellement insalubres sont identifiés. 10 625 habitants résident dans ces logements. Parmi ces logements, plus de 900 sont qualifiés d'insalubres irrémédiables.

90% des bâtis insalubres ont plus de 15 ans dont 60% plus de 25 ans. Les difficultés d'accès aux réseaux urbains sont également un trait caractéristique de l'insalubrité à Saint-Laurent du Maroni. En effet, l'augmentation de l'insalubrité des logements est liée au développement des quartiers informels.

Figure 7 : Localisation des secteurs potentiellement insalubres



Le parc de logements sociaux :

Le parc de logement locatif social s'élève à plus de 2000 logements. Il a progressé à un rythme de 25% par an entre 2012 et 2015. Parmi l'offre locative sociale, les LLS (Logement Locatif Sociaux) composent 65% du parc social contre 18% pour les LLTS, tandis que 90% des demandes relèvent du LLTS.

Les Logements Evolutifs Sociaux (LES) ont été développés à Saint-Laurent dans les années 1980 et 1990. Le LES est un dispositif d'aide financière d'accession sociale à la propriété individuelle. Durant cette période 1200 LES ont été construits sur la commune. Plusieurs quartiers de la ville contemporaine sont apparus à l'occasion d'opération de LES : Sables-Blancs, Les écoles, Moucaya et Flamboyant, Les Cultures.

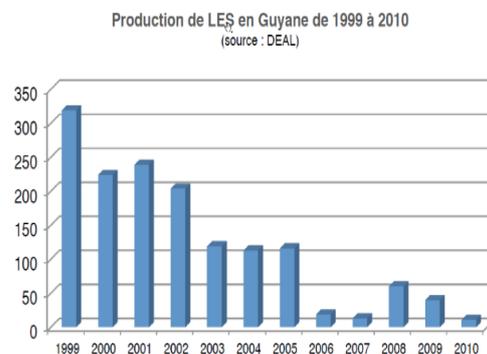
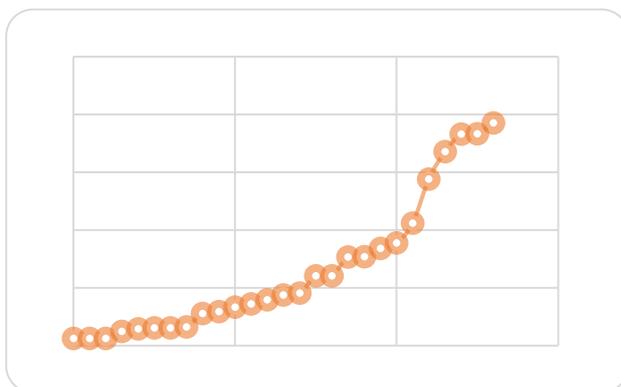


Tableau 1: Evolution du nombre de logements locatifs sociaux à Saint-Laurent du Maroni

L'habitat informel :

Le nombre de constructions spontanées sur la commune est estimé à 8 463 en 2015⁵. Durant, les années 2000 le phénomène s'est considérablement développé puisque le chiffre a quasiment doublé entre 2001 et 2011. Au total, on estime que le bâti spontané représente 59% du bâti total à Saint-Laurent contre 41% pour la Guyane en 2015.

Parmi les constructions n'ayant pas fait l'objet d'autorisation d'urbanisme, un recensement exhaustif des quartiers d'habitats spontanés⁶ au sein de la partie agglomérée de la ville, a permis d'identifier 2169 logements informels pour 13451 habitants en 2015⁷. Au vu du rythme de croissance, ces quartiers ont assurément dépassé les 15 000 habitants en 2019.

En définitif, l'habitat spontané recouvre une diversité de réalités à Saint-Laurent du Maroni :

- Villages urbains ou périurbains denses, sites bidonvillisés, agrégats diffus ou isolés, lotissements informels, habitat urbain et périurbain de fond de cour ;
- Des logements précaires aux maisons de bonne qualité ;
- Des propriétaires occupants ou bailleurs, des locataires dans des situations légales ou illégales, des occupants de constructions illégales sur terrain d'autrui etc.

Toutefois, dans leur majorité, ces zones d'habitat sont marquées par :

- L'insalubrité ;
- L'exclusion, la forte précarité économique et un fort taux de chômage de leurs habitants ;
- Le manque d'intégration à la ville, la faiblesse, voire l'absence d'accès aux services essentiels (eau, assainissement, énergie, transport), aux équipements publics et aux services de proximité ;
- Des populations françaises et/ou d'origine étrangère, régularisées, régularisables ou clandestines.

Estimation des besoins

Les besoins sont estimés entre 11 300 et 13 400 logements d'ici 2030, soit plus de 10 000 nouveaux logements. Le phasage prévoit la réalisation d'environ un quart des logements durant les premières années et la réalisation des $\frac{3}{4}$ restants sur la période 2022/2030. 80% des logements devront être aidés en raison de l'inefficacité du secteur libre à subvenir aux besoins.

2.1.3 Economie

Structuration de l'économie

L'économie Saint-Laurentaise dépend essentiellement du secteur public : 60% des 7299 emplois sont concentrés dans la sphère publique contre 47,6% en Guyane. À l'inverse, les secteurs : agricole (2,1%), industriel (9,4%) et de la construction (6,3%) représentent qu'une faible part des salariés. La répartition des établissements ne suit pas celle des emplois. Le secteur des commerces, transports et services divers représentent 60% des entreprises.

150 emplois ont été créés en 2015 à Saint-Laurent du Maroni, soit à peine 8% des créations de poste de Guyane. Les créations d'entreprises concernent en majorité les services à la personne (82% des

⁵ Chiffre rapporté de la sous-préfecture de Saint-Laurent du Maroni.

⁶ Dans le cadre de l'élaboration du contrat de ville.

⁷ Ces chiffres portent sur les quartiers présentés dans le tableau ci-dessus. Certains quartiers n'ont pas été repris dans l'enquête comme par exemple le village haïtien comptant portant une centaine de logements ou le secteur du « carrefour Margot ».

créations). La répartition des emplois ne suit pas celle de la population, créant structurellement du chômage. Le secteur productif de l'économie, autrefois développé dans le bois, les rumeries et les mines est aujourd'hui faiblement représenté dans l'économie du territoire.

À l'inverse, l'économie informelle est présente partout. Les activités de service et de commerce, ainsi que le secteur de la construction sont les plus concernés par cette dynamique. La position frontalière de la ville favorise grandement le développement des activités commerciales informelles.

Commerce et ZAE :

Avec 767 établissements actifs officiellement, le commerce est le plus important secteur privé de l'économie communale.

La commune de Saint-Laurent accueille 8% des enseignes pour 7% des surfaces commerciales. L'armature commerciale est complètement déséquilibrée entre ces deux villes. Cela influence les flux de déplacement à l'échelle régionale et illustre le déficit d'attractivité de la « capitale de l'ouest » vis-à-vis du chef-lieu, Cayenne.

La commune est également concernée par une Zone Franche Urbaine (ZFU). Sont inclus dans la ZFU actuelle, les secteurs du centre-ville, la zone d'activités de Saint Jean, le secteur de Saint-Maurice.

L'agriculture

Près de 10% des exploitations recensées en Guyane pour près de 8% de la Surface Agricole Utile (SAU⁸) du département avec 2018 hectares en 2010 sont sur territoire communal de Saint-Laurent du Maroni. Le secteur agricole est en progression. La SAU et le nombre d'exploitations agricoles augmente chaque année. Dans l'ensemble, l'agriculture saint-laurentaise se caractérise par des exploitations de petites tailles témoignant d'un marché de l'agriculture vivrière qui côtoie l'agriculture professionnelle et moderne.

Le marché de Saint-Laurent du Maroni est le deuxième plus important de Guyane.

Quatre secteurs agricoles se distinguent sur le territoire communal : le CD9, la piste de Paul Isnard, le Plateau des mines, la route d'Apatou.

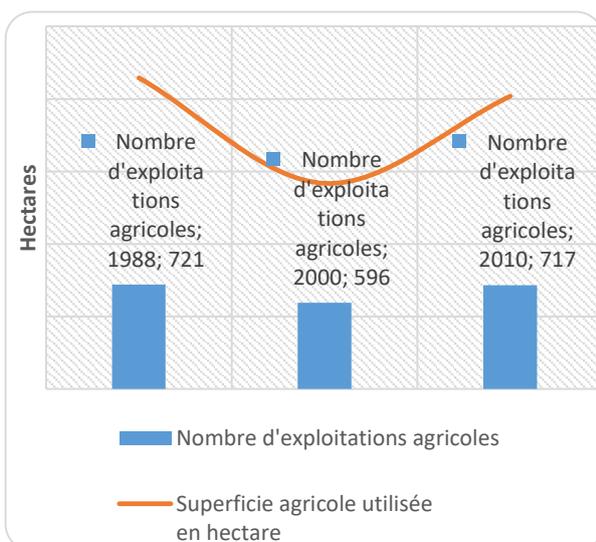


Figure 8 Evolution de la SAU et du nombre d'exploitation agricole sur le territoire

Par ailleurs, les installations illégales sur les secteurs agricoles et/ou sans rapport avec l'activité agricole nuit au développement de la filière agricole sur la commune.

Cela grève le foncier et participe au mitage des terres agricoles par l'urbanisation.

⁸ La superficie agricole utilisée (SAU) est utilisée pour évaluer la surface du territoire dévolue à la production agricole. Elle comprend les terres arables, les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes.

Le secteur touristique :

Le secteur touristique s'appuie sur deux facettes du territoire : la culture et le patrimoine naturel du territoire.

La ville jouit d'un patrimoine architectural et urbain remarquable et reconnu par le label « ville d'Art et d'Histoire ». Ce patrimoine est lié à l'ancienne ville pénitentiaire, aussi bien de par les bâtiments emblématiques de cette ville que sur le plan de son urbanisme même avec la délimitation très marquée des anciens quartiers.

Le patrimoine naturel quant à lui s'appuie sur plusieurs sites reconnus : les forêts Malgaches et Saint-Jean, les chutes Voltaire et son inselberg, les différentes criques, l'îlet lépreux et divers autres sites.

L'hébergement touristique est un des points noirs de l'attractivité du territoire auprès des touristes. L'offre d'hébergement est insuffisante comparativement aux communes de Guyane et au potentiel qu'offre le territoire en clientèle.

Les ressources naturelles

Trois carrières de latérite, trois de sable et une carrière de roche sont exploitées sur le territoire. Les ouvertures de carrières sont règlementées par le Schéma Départemental des Carrières.

De la même manière, le secteur minier est règlementé par un SDOM en Guyane. Le territoire de Saint-Laurent présente une ressource aurifère non négligeable. L'exploitation de cette ressource représente un enjeu économique et environnemental fort pour le territoire. En parallèle, une grande partie de l'or exporté de Guyane provient de l'orpaillage illégal, avec les conséquences sociales et environnementales que cette activité entraîne.

Filières économiques à potentiel de développement sur le territoire

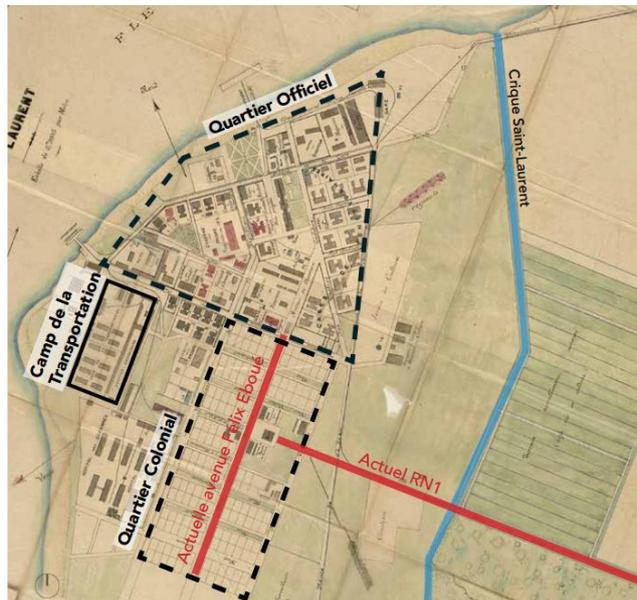
Un certain nombre de filières encore sous-développées sur le territoire présentent d'importants potentiels pour l'économie locale :

- La filière du bois : la ressource est abondamment présente sur le territoire mais le développement de cette filière nécessite une meilleure structuration.
- La pêche : le positionnement de la ville sur le fleuve Maroni en fait un lieu propice au développement d'un véritable port de pêche.
- Le transport fluvial : le trafic de fret enregistré au port de l'ouest est relativement faible mais il présente un potentiel de développement important avec l'accroissement de la population de l'ouest guyanais.
- L'agro transformation : le nouveau pôle agroalimentaire de Mana constitue un outil intéressant dans la perspective d'une meilleure structuration de filières de l'agroalimentaire.
- Le numérique : l'attractivité économique de Saint-Laurent du Maroni passera aussi par une mise aux normes numériques des infrastructures.
- L'énergie, l'eau et la gestion des déchets : l'accroissement de la population et le retard infrastructurel du territoire font de ces secteurs des marchés à fort potentiel pour une gestion plus durable des ressources.

2.1.4 Formes urbaines

Evolution du tissu urbain, de la ville historique à la ville contemporaine

Figure 9: Organisation de la ville historique



Le premier plan de la ville, date de 1878. L'unique commune pénitentiaire de France s'organise alors au travers de trois principaux quartiers bien distincts : le quartier officiel, le camp de la transportation et le quartier colonial.

La commune de Saint-Laurent du Maroni est officiellement créée le 9 novembre 1949. Durant le XXème siècle, plusieurs phases de constitution de la ville vont se succéder :

- De la ville pénitentiaire à l'exode rural
- La construction des villages amérindiens
- Politique de relogement des réfugiés pendant la guerre
- L'explosion démographique dans les années 90

La guerre du Surinam et les opérations successives de RHI des berges du fleuve sont des événements essentiels de l'histoire de Saint Laurent du Maroni qui ont façonné jusqu'à l'organisation même de la ville actuelle.

Depuis les années 2000, toujours marquées par une croissance démographique très forte, le développement de la commune se fait suivant une logique de comblement par des opérations d'aménagement d'ensemble tel que la ZAC Saint-Maurice, par une augmentation et une densification des quartiers informels ou encore par une urbanisation de plus en plus marquée aux abords des axes de communication structurants du territoire.

Dynamiques urbaines :

Le centre-ville quartier support de l'activité commerciale de la ville, enregistre une baisse de dynamisme vis-à-vis des périphéries : perte de population, dégradation de l'habitat, déménagement du CHOG, paupérisation du quartier du Village Chinois etc. Afin d'enclencher une réappropriation du centre-ville la commune a enclenché la mise en œuvre du programme NPNRU et « Action Cœur de Ville ».

La ville de Saint-Laurent du Maroni prise dans son ensemble s'apparente quant à elle à une pluralité de différents quartiers, aux communautés et aux formes urbaines diverses. Deux principales tendances sont cependant à l'œuvre dans la production de la ville : la ville planifiée et la ville spontanée. Le tissu urbain reste dans son ensemble relativement bas en hauteur de bâti : peu de R+3, souvent du REZ-DE-CHAUSSÉE/R+1.

Plusieurs villages sont comptabilisés à l'extérieur de la ville agglomérée :

- Cinq villages reliés par la route (Terre-Rouge, Espérance, Pierre, Prospérité, Sparouine et Saint-Jean, Prospérité) ;
- D'autres lieux de vie de moindre importance sont localisés le long du fleuve et accessible via la pirogue.

Les communautés autochtones bénéficient de différents outils juridiques pour l'occupation du foncier. Il s'agit notamment des ZDUC (Zones de Droit d'Usage Collectifs) et des concessions collectives. Le territoire communal est concerné par cinq ZDUC, trois concessions collectives ainsi qu'une cession collective au profit d'une association pour la gestion du foncier du village de Balaté.

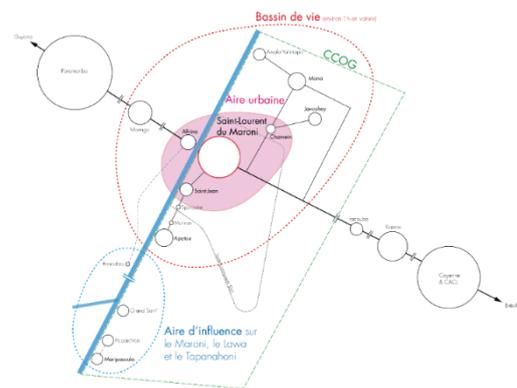
Fonctionnement du système urbain

Figure 10: Représentation de Saint-Laurent dans son ensemble régional

l'ouest » jouit d'une position de « carrefour » entre deux axes : le fleuve Maroni et l'axe transaméricain entre le Brésil et le Venezuela. Différents ensembles régionaux et limites administratives régissent l'organisation et le fonctionnement du territoire entre l'aire urbaine de Saint-Laurent et le bassin de vie de l'ouest Guyanais.

Avec la présence de la ville d'Albina sur la rive Surinamaïse, l'aire urbaine de Saint-Laurent est transfrontalière. Les différents quartiers de la ville structurent cette aire urbaine composée alors d'une multitude de polarités. Le développement urbain de la ville conduira à l'émergence de nouvelles polarités, pour certaines à vocation économique. Le lien de la ville avec Albina est pris en compte dans les schémas de développement à travers le réaménagement des berges et au travers les hypothèses de tracé d'un futur franchissement du Maroni.

Saint-Laurent du Maroni, « capitale de



Perspectives d'évolution de la trame urbaine

La croissance démographique soutenue du territoire a amené la commune à développer des outils prospectifs et opérationnels pour planifier l'aménagement de son territoire.

Parmi ces outils prospectifs, la mise en place des ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine en 2016 a permis de faire émerger des sources d'inspiration et d'expérimentation pour intégrer les quartiers informels à la ville. D'autre part, la ville s'est dotée d'un plan guide d'aménagement par l'intermédiaire du Plan Programme. Cet outil est pensé comme une démarche stratégique de programmation urbaine de la ville de Saint-Laurent qui se veut évolutif et collaboratif.



Figure 11 : Le Plan Programme

Parmi les opérations identifiées pour l'aménagement du territoire la stratégie communale s'appuie sur différents programmes, tous à différents degrés d'avancement :

- La ZAC Saint-Maurice : cette opération constitue le projet urbain le plus structurant du territoire car pensé dès ses début à l'échelle de la ville. Le projet se heurte à un mitage progressif du périmètre de la ZAC par les quartiers d'habitats informels. Moins de 2800 logements sont aujourd'hui prévus sur le périmètre de la ZAC et la programmation des équipements s'en trouve profondément modifiée.
- L'OIN : Trois secteurs de la ville sont couverts par des périmètres de l'Opération d'Intérêt National, secteurs d'intervention privilégiés de l'Etat pour l'aménagement du territoire. Au total, cela représente plus de 1300 hectares. La mise en place de ces périmètres s'accompagne de quelques modifications de la législation au niveau du droit des sols, de la gestion du foncier.
- L'opération Balaté Nord : plus de 900 logements seront construits sur ce nouveau quartier au sud de la ville. Le quatrième lycée de la ville y sera également édifié.
- Le projet Cultures Fatima : sur un secteur urbain à fort enjeu au sein de la ville, le projet est au stade des études de programmation. Ce secteur constituera à moyen/ long terme le support d'une part non négligeable de nouveaux logements et équipements publics.
- Le projet du NPNRU se veut également très structurant pour la ville. Il vise à agir sur l'espace public et le bâti sur un périmètre opérationnel allant du centre-ville au quartier de la charbonnière. Un des axes majeurs du programme sera la réappropriation des locaux de l'ancien CHOG.

Analyse de la consommation foncière

Figure 12: Evolution de la croissance de la consommation foncière

	Consommation foncière moyenne (ha/an)		
	2005-2008	2008-2011	2011-2015
territoire artificialisé	101,53	78,97	60,82
territoire agricole	309,00	268,63	217,00
Consommation foncière	410,53	347,60	277,83
Forêts	-379,20	-232,30	-162,35
Milieus naturels dégradés	-31,27	-113,87	-91,93
Foncier consommé	-410,47	-346,17	-254,28

D'une façon générale, la consommation des espaces naturels est très importante à Saint-Laurent du Maroni et supérieure aux moyennes guyanaises. Cela est dû à la croissance démographique qui s'accompagne d'une augmentation rapide des espaces agricoles (doublement des surfaces agricoles en 10 ans).

Cette consommation foncière s'effectue de part et d'autre des quatre liaisons routières structurantes du territoire. Elle s'appuie notamment sur les 2048 constructions spontanées situées en zone A du PLU. Ainsi, une grande partie de la consommation foncière porte sur des espaces classés en zone agricole au PLU. Les zones naturelles et le Domaine Forestier Permanent restent relativement peu impactés par le phénomène.

Analyse des besoins fonciers

Typologie	Besoin identifié	Opérations déjà programmé	Besoins fonciers restant à mobiliser
Habitat	725	332	393
Activités économiques (non agricole)	500	41	459
Equipements structurants	78,5	12,5	66
Total	1303,5	385,5	903

Au regard des besoins identifiés en termes d'habitat, d'activités économiques et d'équipements structurants, les besoins en foncier apparaissent considérables.

Un certain nombre d'opérations est aujourd'hui programmé à court terme et permettra de combler en partie ces besoins. Ceci étant, 900 hectares restent à mobiliser pour assurer un développement en rapport avec les besoins réels de la ville.

Evaluation des potentialités foncières du territoire

Typologie	Besoin identifié	Opérations déjà programmées	Besoins fonciers restant à mobiliser	Foncier mobilisable au sein de l'OIN	Différentiel (foncier mobilisable - besoin)
Habitat	725	332	393	228	-165
Equipements publics	78,5	13	66	163	97
Activités économiques	500	41	459	196	-263
Total	1303,5	386	933	587	-331

Au total, les périmètres OIN couvriront environ deux tiers des besoins fonciers sur Saint-Laurent. Le différentiel met en évidence **la nécessité de mobiliser plus de 300 hectares supplémentaires pour combler le déficit de logements**, rattraper le retard structurel en équipements publics et permettre l'implantation d'activités économiques en phase avec l'évolution démographique de la commune.

2.1.5 Equipements

Education

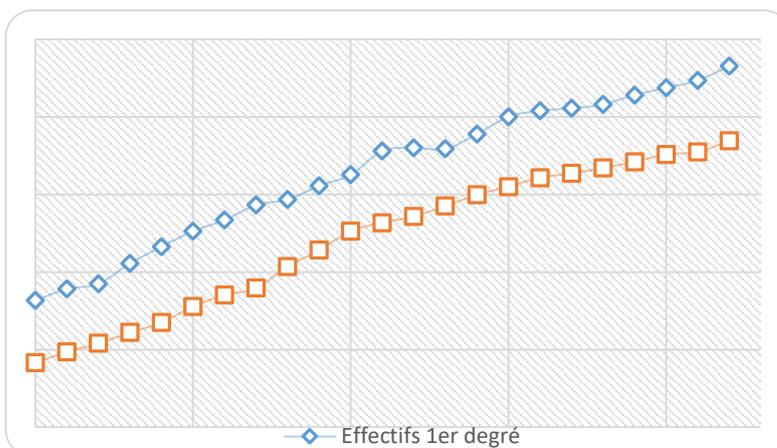
Près de 18 000 enfants et adolescents sont scolarisés dans la commune.

Depuis 1995, le nombre d'élèves a progressé de 6% par an en moyenne.

Le parc d'équipements scolaires de la commune se compose de 32 écoles maternelles et élémentaires, 5 collèges et 3 lycées.

L'enseignement supérieur est très peu présent à Saint-Laurent du Maroni.

Figure 13: Evolution des effectifs scolaires



Les besoins en termes d'équipements scolaires sont extrêmement conséquents pour la ville. Sur la base des prévisions démographiques, plus de 40 infrastructures scolaires devront être construites en 2030. La commune se fixe comme objectif la construction d'une école par an d'ici 2025.

Santé et action sociale

Le CHOG constitue l'unique offre de soins du bassin du Maroni pour les femmes enceintes, permettant plus de 2500 accouchements par an. Le nouvel hôpital apporte une offre de soins plus élargie. L'immigration pèse sur les structures de santé de Saint-Laurent du Maroni : entre 1985 et 2003, le nombre d'accouchements a augmenté de 400%.

L'offre de santé est complétée par :

- 5 structures en addictologie : un CAARUD, 2 CSAPA et 2 ACT ;
- Etablissements et services pour personnes handicapées : CMPP, SESSAD "Makandra", le centre médico-psychologique et le centre d'accueil thérapeutique du CHOG ;
- Un EHPAD⁹ pour l'accompagnement des personnes âgées ;
- Un laboratoire d'analyses.

Les équipements culturels

Les structures culturelles du territoire sont l'école de musique, la bibliothèque départementale, un cinéma, un centre de culture et de loisirs dans le centre-ville, plusieurs maisons de quartiers (Les Cultures, Village Pierre, Sparouine, Sables-Blancs, Village Chinois etc.) et quelques salles polyvalentes au sein des quartiers périphériques (Balaté, Paddock, Terre Rouge). Le Camp de la Transportation, équipement culturel d'envergure du territoire, accueille, en son sein, la bibliothèque municipale, le Centre d'Interprétation d'Architecture et du Patrimoine (CIAP) et le musée du baigne.

Les équipements sportifs et de loisirs

Le centre-ville concentre une grande partie des équipements sportifs de la commune. Malgré l'implantation de plateaux sportifs ou de terrains de football dans certains quartiers, l'offre est insuffisante, poussant les habitants à improviser de nouvelles aires de jeux. Le Schéma Directeur

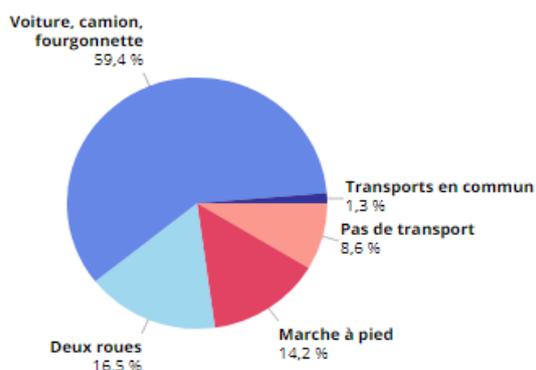
⁹ Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes

d'équipements sportifs prévoit la construction d'infrastructures sportives dans plusieurs lieux de vie, ainsi que des aménagements pour favoriser le tourisme sportif.

2.1.6 Transport et déplacements

Le réseau viaire

Figure 14: Moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2014



Le taux de motorisation des ménages est relativement faible mais est en augmentation. Ainsi 45 % des ménages ont au moins une voiture (contre 59% à l'échelle de la Guyane), ceci étant entre 2009 et 2014, les ménages possédant une voiture ont progressé de 5%.

Trois axes routiers structurent les déplacements de la commune à l'échelle du bassin de vie de Saint-Laurent du Maroni :

- La RN1 pour les trajets Saint- Laurent/ Cayenne ;
- La RD9 pour les trajets Saint-Laurent / Mana
- L'axe sud pour la desserte de Saint-Jean et liaison Saint-Laurent/Apatou (RD11).

À l'échelle de la ville en elle-même, plusieurs axes permettent une desserte inter-quartier : le chemin de Fatima, l'axe Félix Eboué/Charbonnière/Balaté, la route de Saint-Maurice et l'avenue Paul Castaing.

Enfin, le Bac international de « la Gabrielle » assure la liaison routière entre le Suriname et la France de 7h à 17h30.

La programmation du réseau viaire s'inscrit à deux échelles de temporalité liées à la réalisation de la ZAC Saint-Maurice d'une part et aux voies inscrites au Plan Programme :

- A court/moyen terme : l'avenue du port, la liaison CHOG/quartier des écoles, liaison Sables-Blancs/Les Ecoles, les voies de distribution des pôles d'habitat Nord et sud de la ZAC, la requalification de la piste Paul Castaing.
- A long terme, les extensions du réseau viaire sont conditionnées par différents projets impactant l'organisation du territoire avec notamment le contournement du pôle aggloméré, la desserte nord entre la RN1 et la RND9, la route « Margot » entre le carrefour Margot et la route de Paul Isnard.

Modes de déplacement durable

Au total, 20 kms d'aménagement cyclable sont répertoriés sur l'ensemble de la ville, ce qui fait de ce réseau cyclable le plus dense des communes de Guyane¹⁰ avec 0,44 mètre linéaire cyclable par habitant. À titre d'exemple, l'essentiel des équipements scolaires est desservi par le réseau cyclable.

Les enjeux autour des aménagements cyclables concernent :

10 Source : DEAL ; Etude sur la connaissance des usages et aménagements cyclable en Guyane ; juin 2018

- Une amélioration du confort et de la sécurisation des aménagements cyclables existants (exemple de la double traversée cyclable au carrefour de Paul Castaing ou le long de la route de St-Maurice) ;
- Une extension du réseau le long des deux principaux axes d'entrée de ville : la RN1 et le CD11 (en direction de Saint-Jean) ;
- Les liaisons transversales aux axes en places (le village Balaté et les Malgaches) ;
- L'extension du réseau cyclable sur les futurs secteurs ouverts à l'urbanisation ;
- La mise en place de liaisons cyclables le long de la crique Saint-Laurent et des berges ;

La valorisation des berges du Maroni vise, entre autres, à privilégier l'installation de cheminements piétons le long de cet espace.

L'absence d'un réseau de transport en commun constitue un frein à la bonne circulation des populations sur le territoire. Un réseau de transports collectifs a circulé de 2002 à 2008. Ce réseau de bus n'a pas réussi à se pérenniser. Aujourd'hui les « taxi-pirate » ou « taxi-co » se substituent à l'absence d'offre de transport formel et assure une offre de transport dans la ville qui échappe à tout contrôle.

Le transport scolaire est assuré par la collectivité territoriale sur des lignes bien définies par voie terrestre et fluviale pour les « kampus » accessibles par le fleuve.

Les infrastructures aéroportuaires

La fréquentation de l'aérodrome a considérablement augmenté avec la mise en place des lignes régionales en 2010 et 2012. La fréquentation totale de l'infrastructure était de 9458 déplacements par an en 2015. L'infrastructure dispose d'une piste en enrobé de 1,2 kilomètre de long ne pouvant pas accueillir les gros porteurs. Ce foncier est potentiellement extrêmement intéressant dans la perspective d'un développement au sein de l'enveloppe urbaine. À cet égard, le déplacement de cette infrastructure doit être envisagé pour permettre un maillage équilibré du territoire. Plusieurs hypothèses de relocalisation de cette infrastructure seront mises à l'étude.

Les infrastructures portuaires

Support des déplacements pour les populations, le Maroni est le fleuve le plus dynamique de Guyane, jouant le rôle « d'autoroute » pour les populations des communes de l'intérieur qui peuplent ses rives. Saint-Laurent est la plaque tournante de cette circulation sur le Maroni.

Le port de l'ouest, propriété de la CCOG (Communauté de Commune de l'Ouest Guyanais) est constitué de trois zones d'activité : le port de commerce pour le transport de marchandise, la zone internationale d'accostage du bac « la Gabrielle » et le port piroguier. Mis à part les infrastructures du port de l'ouest, les nombreuses pirogues naviguant sur le Maroni accostent sur trois principaux quartiers de la ville : la cale du village chinois, sur le secteur de la Glacière (lieu de regroupement des taxis collectifs) et à la charbonnière. L'aménagement d'un terminal industriel et énergétique sur le secteur de l'embouchure de la crique Margot conduira, à terme, au déplacement du port maritime.

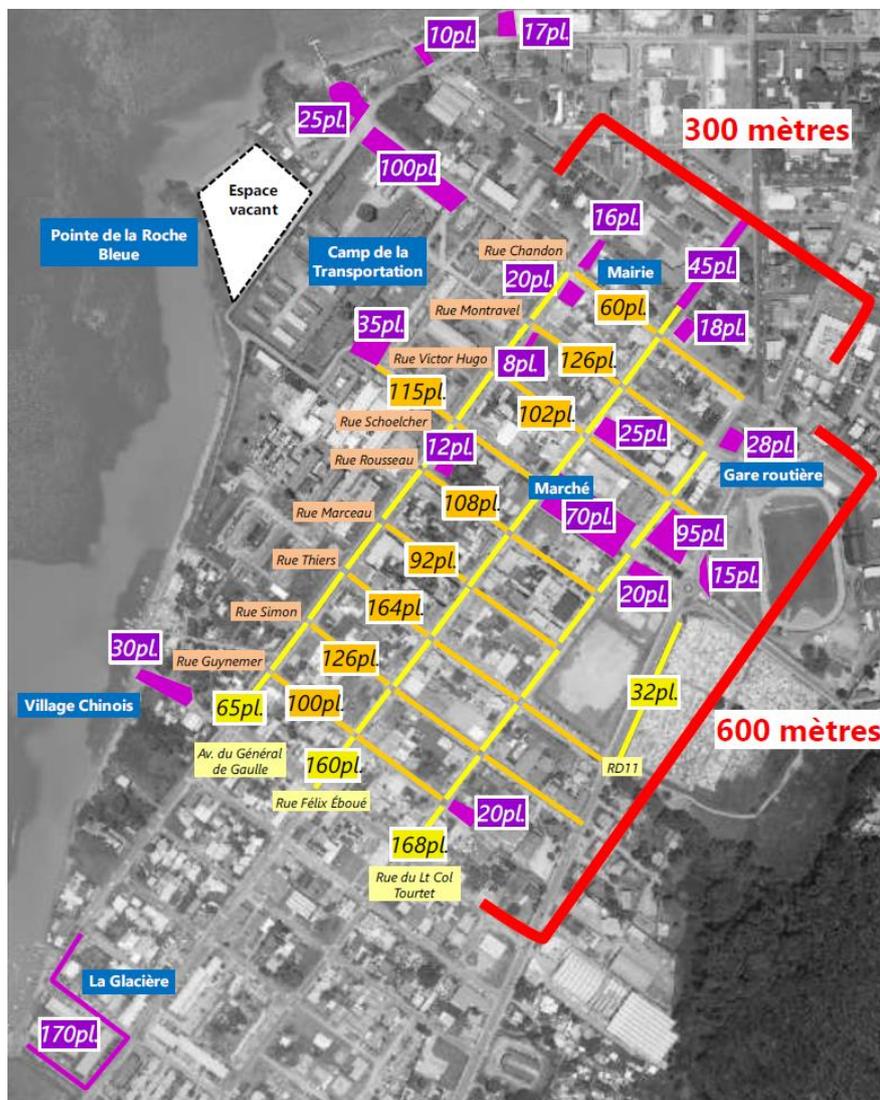
2.1.7 Inventaire des capacités de stationnement :

Article L151-4 du code de l'urbanisme : « Il [le rapport de présentation] établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités »

L'enjeu du stationnement à Saint-Laurent du Maroni porte principalement sur le centre-ville. Un recensement des capacités de stationnement a été réalisé de manière non-exhaustive sur le périmètre du centre-ville. Près de 2500 places y ont été recensées à cette occasion, dont 1000 places sur les artères longitudinales Est-Ouest. Le stationnement n'est pas réglementé sur cet espace.

En dehors du centre-ville, l'offre s'avère conséquente dans les établissements scolaires mais peu matérialisée ailleurs.

Figure 15: Etude stationnement en centre-ville



Source : NPNRU, Etude de déplacement et de mobilité, mars 2019

Les capacités de stationnement sont utilisées à 50% le jour de marché qui est le jour d'affluence le plus important et régulier. Les rues concentrent suffisamment d'espaces publics en bordure des voies pour répondre aux besoins.

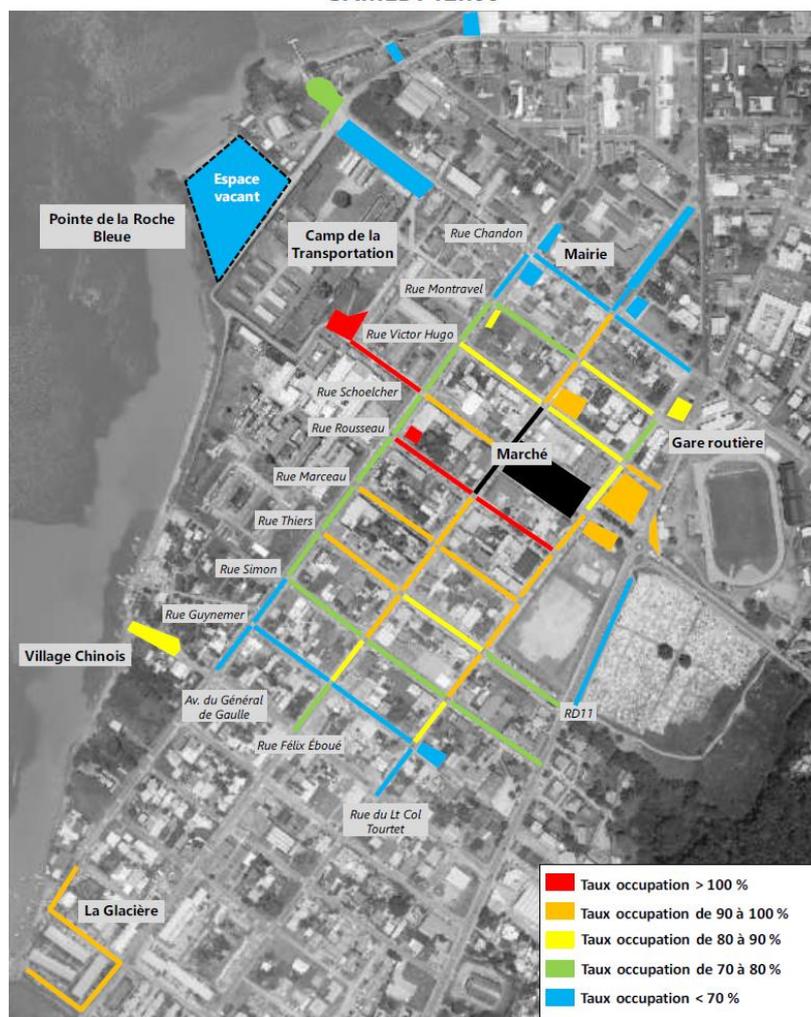
L'analyse du taux d'occupation des places de stationnement un jour de marché permet d'identifier que les espaces de stationnement du centre-ville sont bien dimensionnés. Le taux d'occupation des espaces de stationnement n'atteint presque jamais 100%. En définitif, **le stationnement n'est aujourd'hui pas en tension dans la commune**. Cela peut s'expliquer notamment par :

- Une forte rotation du stationnement,
- L'absence de stationnement ventouse,
- L'existence de pratique de stationnement limité dans le temps, de type « Stop and Go ».

En revanche, plusieurs dysfonctionnements caractérisent le parc de stationnement :

- Emplacements peu matérialisés (faiblesse de la signalisation et du marquage),
- Faible différenciation entre le stationnement public et sur terrain privé,
- Quelques points de saturation autour des principaux équipements collectifs (mais des places sont toujours disponibles dans un rayon de 100 à 200 mètres).

TAUX D'OCCUPATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SAMEDI 12h00



Source : NPNRU, Etude de déplacement et de mobilité, mars 2019

La réflexion doit porter sur la mutation des espaces de stationnement informels identifiés. La parcelle AD 280 en entrée de ville par exemple présente un important potentiel dans la perspective du renouvellement urbain du centre-ville (densification du tissu urbain et mise en valeur de l'entrée de ville).

D'une manière générale, le stationnement se caractérise par un manque de clarté dans la réglementation : absence de marquage au sol et de signalisation, mauvaise différenciation entre le stationnement public et privé, réglementation non apparente ou contradictoire. Cette absence de clarté se traduit par une emprise forte de la voiture dans l'espace public. La question de la limitation et de la réglementation à appliquer est un enjeu crucial dans la gestion des déplacements et de l'espace public qu'il s'agisse du centre-ville, des quartiers périphériques ou des espaces résidentiels.



2.2 Analyse des capacités de densification et de mutation (R151-1.2°)

2.2.1 Méthodologie employée :

L'article R151-1 du code de l'urbanisme alinéa 2 stipule que le rapport de présentation "Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article L. 141-3 ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4". En revanche, lorsque le territoire sur lequel s'applique le PLU n'est pas couvert par un SCOT, c'est le PLU qui délimitera les espaces offrant des possibilités de densification ou de mutation. Dans un premier temps, la présente enquête s'est attachée à identifier les espaces bâtis servant à l'analyse des capacités de densification et de mutation.

Les espaces bâtis repris ici-même pour l'analyse correspondent aux zones U du PLU. Les zones U du PLU désigne « les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter » (article R123-5 du code de l'urbanisme article R123-5 du code de l'urbanisme). Le règlement du PLU distingue huit types de zones U, parmi lesquelles certains secteurs seront exclus de l'analyse :

- La zone UM : correspond au quartier militaire Némé de Saint-Jean
- La zone UV correspondant aux secteurs spécifiques des villages où l'organisation et l'occupation de l'espace sont particulières. Il s'agit ici de permettre aux villages de préserver leur organisation traditionnelle.
- Le secteur correspondant à la parcelle de l'aérodrome (une partie de la zone Uf) sur lequel ne sont autorisées que les activités et installations liées au fonctionnement de l'aérodrome.

Ainsi, l'urbanisation spontanée en diffus a été écartée de l'analyse car ces secteurs ne sont aucunement concernés par un besoin de densification. De la même manière, les secteurs d'habitat spontanés de la ville agglomérée ne sont pas intégrés à l'analyse mais correspondent de fait à des secteurs urbains de la ville. Enfin, les espaces concernés par les servitudes du PLU et notamment les zones inondables ont été retirés du périmètre d'analyse.

Ensuite les espaces susceptibles de densification ou de mutation portent sur deux types de foncier :

- Les parcelles non bâties (ou dents creuses)
- Les parcelles bâties dont le bâti est dégradé

Pour le premier type de parcelle, l'identification du foncier a été effectuée à partir d'imageries aériennes¹¹ sur l'ensemble du périmètre d'étude. Il porte sur le foncier libre. Concernant le foncier bâti, les données utilisées ici-même sont issues d'un travail de terrain portant sur le quartier colonial¹². L'enjeu de la rénovation du bâti dégradé à Saint-Laurent porte essentiellement sur cet espace central porteur d'une identité urbaine de la ville. Le périmètre d'analyse des parcelles bâties se limitera au périmètre de l'enquête en question sur le quartier colonial.

Par ailleurs, la contrainte inondation a été intégrée à l'analyse pour le calcul des surfaces constructibles. Les espaces classés en zones inconstructibles au titre du PPRI, ont ainsi été soustraits aux superficies des parcelles identifiées dans le cadre de l'étude.

¹¹ Les ortho photos utilisée dans le cadre de cette étude datent de 2015 et 2017.

¹² Sources : EPAG, la restructuration de l'habitat dégradé du centre-ville historique, Février 2016

2.2.2 Analyse :

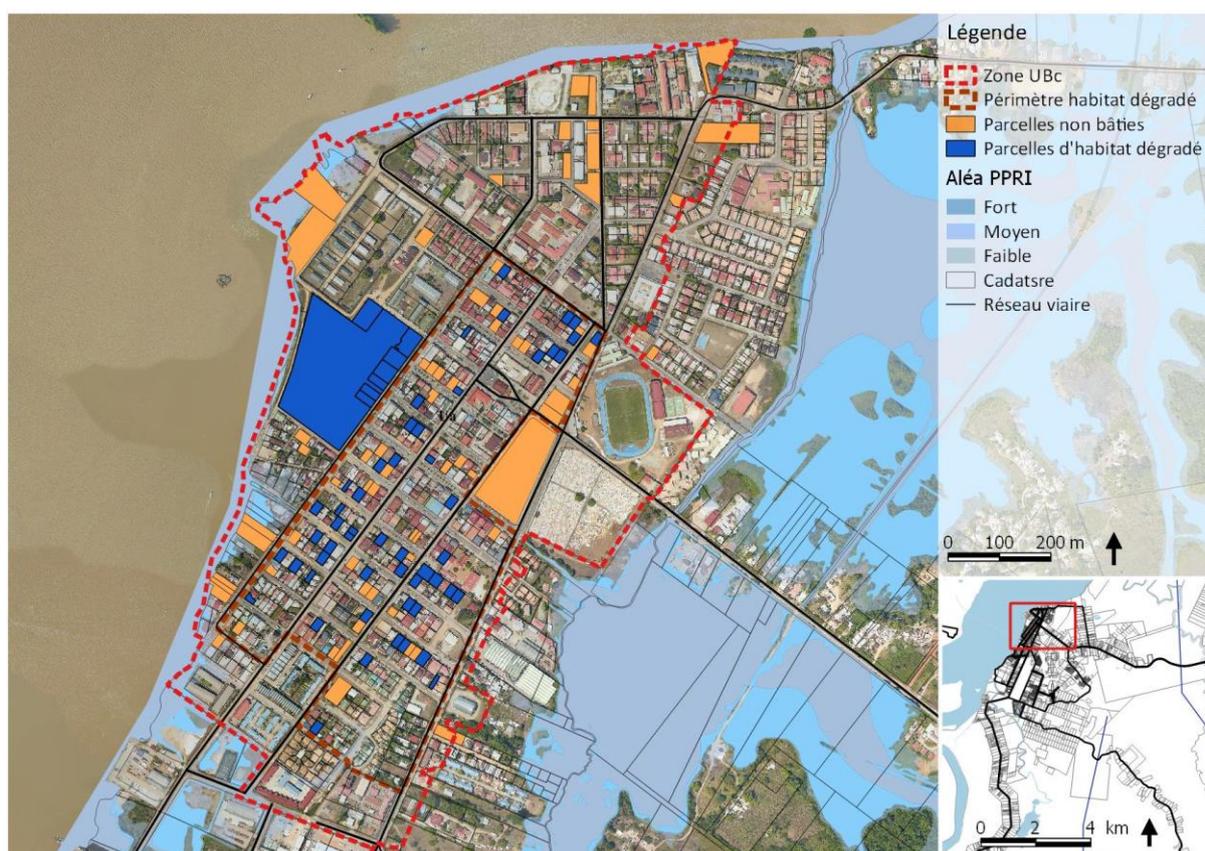
Les différents zonages U du PLU sont définis selon une typologie des secteurs d'urbanisation. Cette typologie se base sur différents critères pour différencier les espaces urbanisés :

- La situation géographique des lieux : éloignement vis-à-vis du centre-ville ;
- La structuration du tissu urbain : formes urbaines, architecture, densité ;
- Autres spécificités des lieux : présence d'un camp militaire par exemple.

Chacun de ces espaces doit alors être analysé selon ses logiques d'organisation urbaine car la nécessité de densifier le tissu urbain ne sera pas la même entre le pôle urbain, les pôles de proximité ou les quartiers périphériques. Également, l'enjeu de la densification ne sera pas le même selon la typologie des zones U.

Ainsi, l'analyse portera sur les quatre sous-secteurs de la zone U sur le périmètre d'étude : UA, UB, UC, UD et Ux.

Zone UA : "La zone UA correspond au centre historique de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni. Il est constitué d'une urbanisation dense et continue, implantée selon une trame orthogonale sur un découpage parcellaire régulier."



	Foncier non bâti (ha)	Foncier bâti (ha)
UA		
Nombre de parcelles	71	65
Superficie	7,5	7

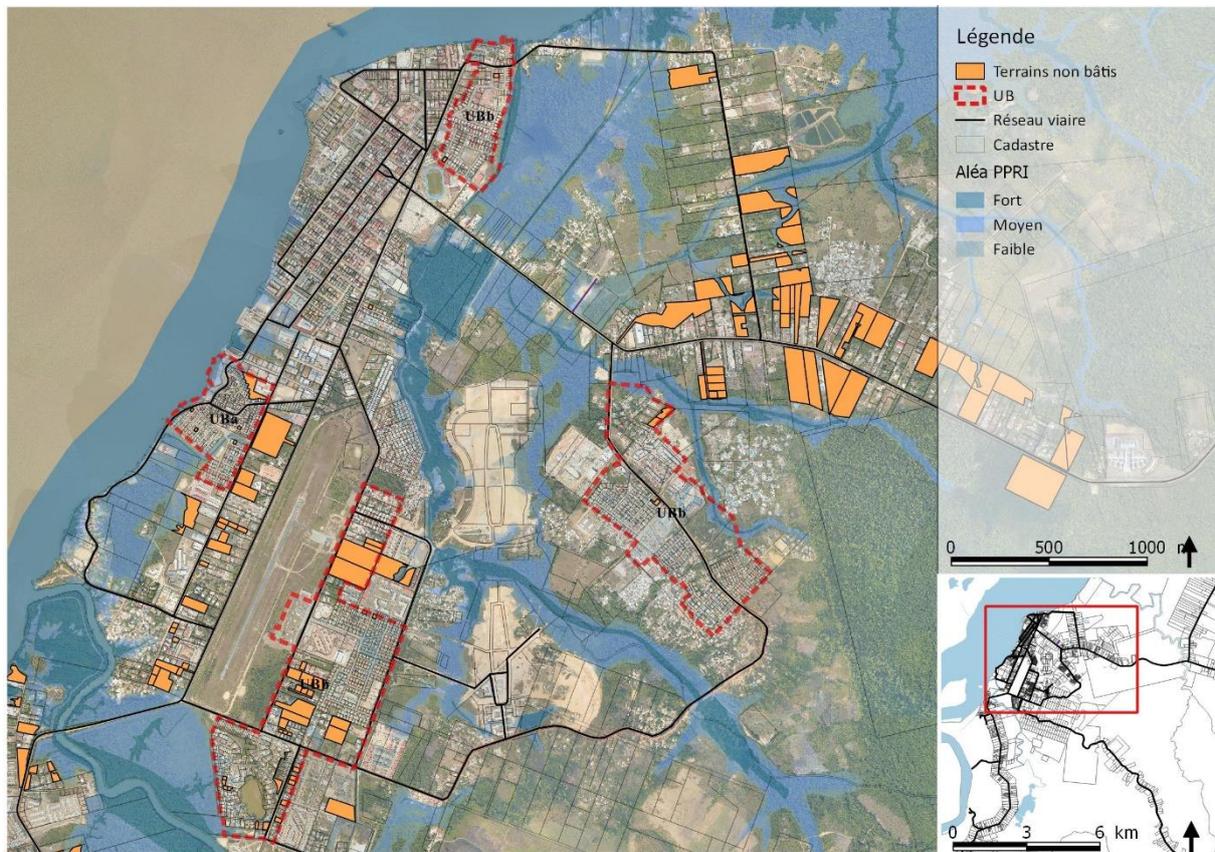
Avec plus de 14 hectares de foncier non bâti ou présentant un bâti dégradé, le centre-ville présente un important potentiel de renouvellement urbain. Au total, 136 parcelles ont été identifiées avec une répartition relativement semblable entre les parcelles bâties et les parcelles non bâties.

Parmi les parcelles identifiées, trois zones feront l'objet d'une attention particulière de par le contexte urbain :

- Le secteur d'entrée de ville : la parcelle du stade B et le terrain vague servant de parking informel représentent une surface importante encore mal valorisée aujourd'hui, compte tenu de la situation en cœur de ville de ces espaces.
- Le secteur de la roche bleue est un espace vert en bordure de fleuve qui reste peu ouvert sur la ville et pour lequel les possibilités d'aménagements sont nombreuses. L'enjeu sera de faciliter une meilleure appropriation de cet espace par les habitants.
- L'hôpital Franck Joly offre un important espace de requalification dans l'optique du déplacement du CHOG. Cet espace se caractérise par la présence de bâti dégradé classé et d'un bâti lié à l'activité de l'hôpital. Le réinvestissement de ce site est une des priorités de la ville dans le cadre du renouvellement urbain en raison de sa situation, son importance (plus de 27000 m² de surface habitable), son intérêt patrimonial (bâtiments classés) ainsi que pour l'image et l'identité de la ville.

Le renouvellement urbain du centre-ville fera l'objet d'un plan d'action dans le cadre du NPNRU. Ce secteur est aujourd'hui en perte de dynamisme alors qu'il s'agit là, du pôle urbain de Saint-Laurent. Outre la mise en œuvre d'une série d'aménagements sur les trois secteurs cités plus haut, il convient de mobiliser les nombreuses dents creuses du parcellaire historique et de réhabiliter le bâti dégradé pour lutter contre l'insalubrité, mettre en valeur le patrimoine, améliorer le cadre de vie et créer une offre de logement attractive dans le centre-ville. Les enjeux sont primordiaux pour la ville en termes d'image et d'attractivité.

Zone UB : "La zone UB correspond aux premiers secteurs de développement urbain, implantés soit en prolongement direct du centre-ville historique, soit au sein d'espaces voués à une urbanisation future, sur la piste des Sables-Blancs. 3 secteurs sont identifiés : UBa (la Charbonnière), UBb (les Cultures, les Écoles, Sables-Blancs, lac bleu), le quartier situé à Saint-Jean"

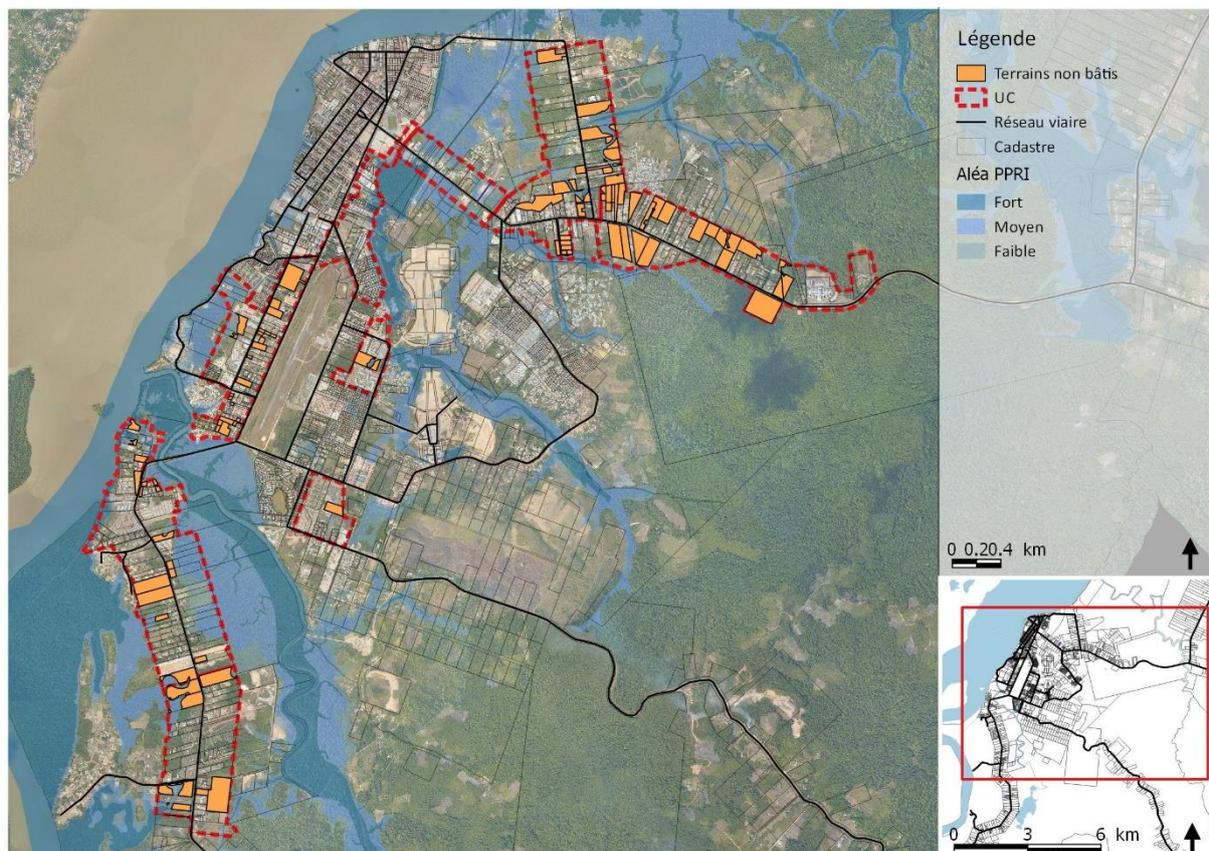


UB	
Nombre de parcelles	46
Superficie (ha)	13,9

L'analyse du secteur UB concerne les sous-secteurs de la ville agglomérée. Le quartier de Saint-Jean est exclu en raison de l'absence d'un cadastre exploitable sur ce secteur.

Il ressort de ces résultats une inégale répartition des 46 parcelles sur les trois quartiers puisque le potentiel de densification est quasi inexistant sur le quartier Sables-Blancs et le quartier des Cultures, très peu présent sur la Charbonnière (5 parcelles), mais en revanche il est important sur le secteur des Ecoles. Ce foncier se caractérise par une taille importante des parcelles. Ces parcelles appartiennent toutes à des propriétaires privés.

Zone UC : "La zone UC correspond aux secteurs péricentraux. Il s'agit des secteurs de la route de Saint-Jean, la RN1 en partie, et route de Fatima, Saint-Louis classés en UCa et UCb. Le secteur UCc concerne la rue Milien, le quartier des Écoles, collège Albert Londres, ainsi que le quartier limitrophe à la zone UA rue Symphorien. "



UC	
Nombre de parcelles	64
Superficie (ha)	94,6

Les secteurs péricentraux de la zone UC couvrent une large partie du tissu urbain. C'est sur ces zones que le potentiel de densification est le plus important en raison de son étendu. Ainsi près de 95 hectares ont été identifiés. Le secteur limitrophe de la rue Symphorien fait partie, au même titre que le secteur des Écoles, des parties agglomérées de la ville où le potentiel de densification est fort. L'intérêt à densifier le tissu urbain est fort en raison de la proximité de ces quartiers avec le centre-ville et les pôles de proximité.

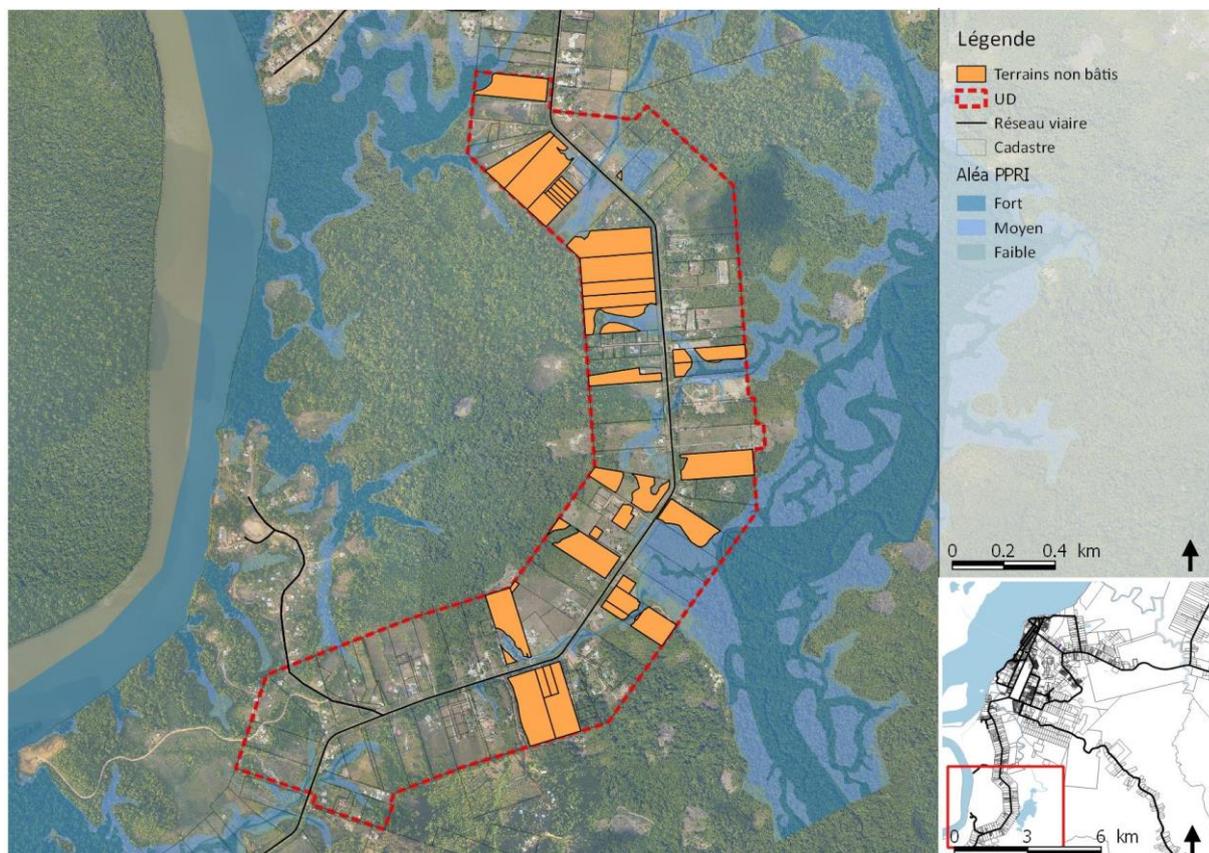
Les espaces à proximité des voies de communication structurantes (RN1, route de Fatima, route de Saint-Jean) présentent un grand nombre de parcelles non bâties et de grandes tailles (environ 3 hectares) du fait de leur ancien caractère agricole¹³. Il résulte de cette configuration parcellaire, une urbanisation linéaire le long du réseau viaire et en bande avec une absence de connexion entre les parcelles.

La problématique sur ces secteurs n'est pas de créer les conditions d'une densification agüe du tissu urbain mais davantage de travailler sur un schéma global apportant une cohérence d'ensemble aux

¹³ Parcelles issues des anciennes concessions agricoles de la fin du XIX^{ème} siècle.

aménagements ayant lieu sur chacune des entités parcellaires. L'émergence d'un pôle de vie structurant avec le projet de "Balaté Nord" accentue ce besoin de remembrement de la trame parcellaire pour faciliter les déplacements, améliorer le cadre de vie et mieux connecter les habitants avec les services et commerces de la ville.

La zone UD : "La zone UD correspond à un secteur d'urbanisation de faible densité principalement voué à l'habitat, situé sur la route de Saint-Jean, entre les villages de Terre Rouge et Espérance. "

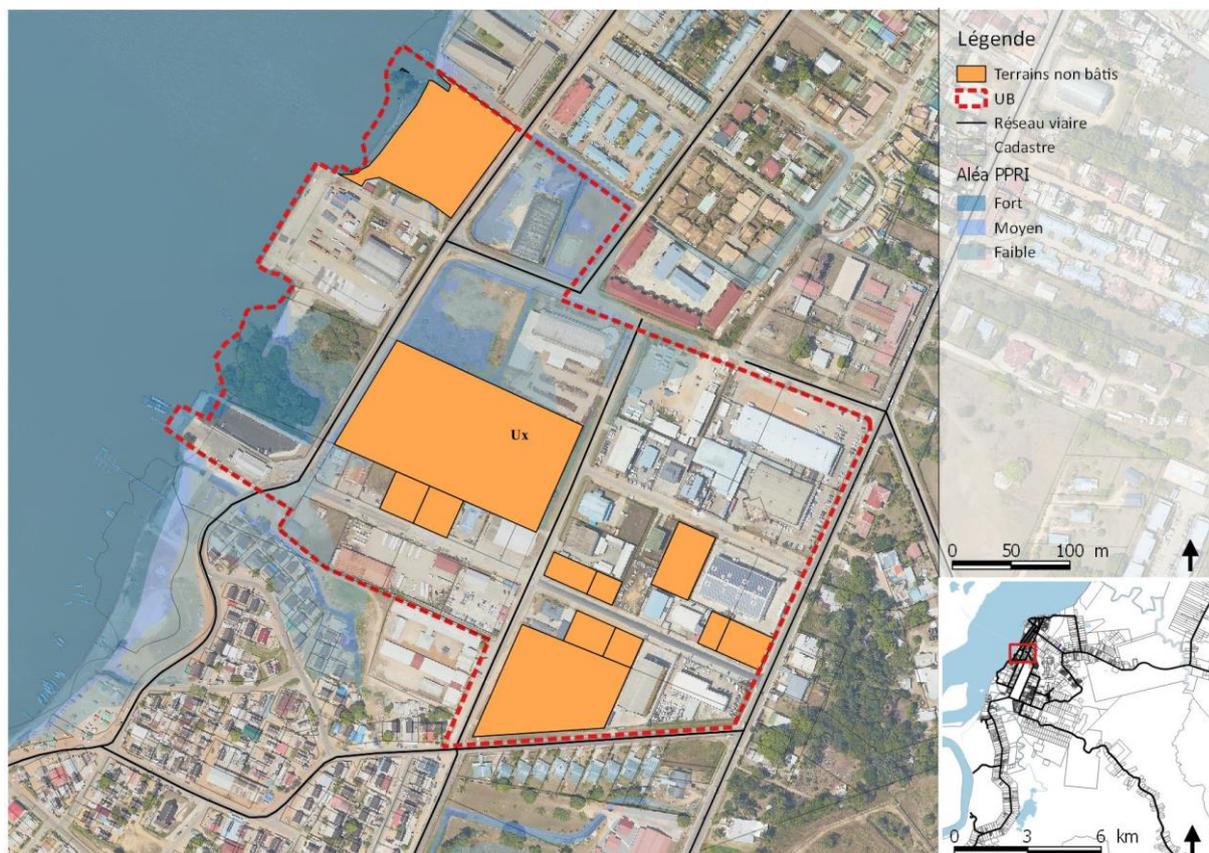


UD	
Nombre de parcelles	38
Superficie (ha)	50,4

Le potentiel de densification est important sur ce secteur, mais la configuration spatiale de ce secteur n'amène pas à mettre en place les outils de la densification urbaine, en raison d'une urbanisation linéaire sans épaisseur.

La zone Ux : "La zone UX correspond à un secteur équipé en termes de réseaux et voiries, destiné à l'accueil des activités économiques, artisanales, commerciales, industrielles, équipements et services.

- La zone artisanale de Saint-Jean, située dans le prolongement Sud du centre-ville, intégrant le Port de l'Ouest.
- Le quartier de Saint-Maurice, lié à la présence de la rhumerie et la scierie existant sur le site.
- La zone vouée à l'installation d'activités économiques en entrée de ville, située à proximité de l'intersection entre la RN 1 et la route de Fatima.



UX	
Nombre de parcelles	11
Superficie (ha)	4

Parmi les trois secteurs classés en UX, seul la ZAE de Saint-Jean comporte du foncier nu¹⁴. Près de 40 000 m² ont ainsi été identifiés sur 11 parcelles de ce secteur. Cela représente environ 20% du foncier de la zone.

Ce foncier est dans sa majorité privé. La parcelle AI862 (foncier identifié au sud de la zone d'étude) appartient à la commune qui y a implanté un équipement sportif.

Un potentiel de renouvellement existe sur ce secteur à vocation économique situé en ZFU. Il doit faire l'objet de la mise en place des outils adaptés pour relancer l'activité commerciale, car un besoin existe dans ce domaine. Pour autant, les parcelles de grandes tailles permettant l'installation de grandes et moyennes surfaces manquent.

¹⁴ Du foncier disponible existe sur le secteur de Saint-Maurice/ Paul Isnard mais celui-ci est en grande partie occupé par de l'urbanisation informelle ou est déjà concerné par un projet.

2.2.3 Conclusion :

Le recensement des capacités de densification et mutation des espaces bâtis de la commune a permis de mettre en évidence un potentiel foncier de 170 hectares de foncier non bâti au sein des zones U du PLU. Ce foncier est inégalement réparti entre les différents sous-secteurs U du PLU. Ainsi, presque la moitié du foncier est identifiée et est localisée le long de la route de Saint-Jean. Or, les besoins en termes de densification du tissu urbain sont ciblés dans le centre-ville et aux pôles de proximité. Les enjeux y sont particulièrement importants en termes de cadre de vie, d'accès aux services et équipements, et en termes d'attractivité de manière générale.

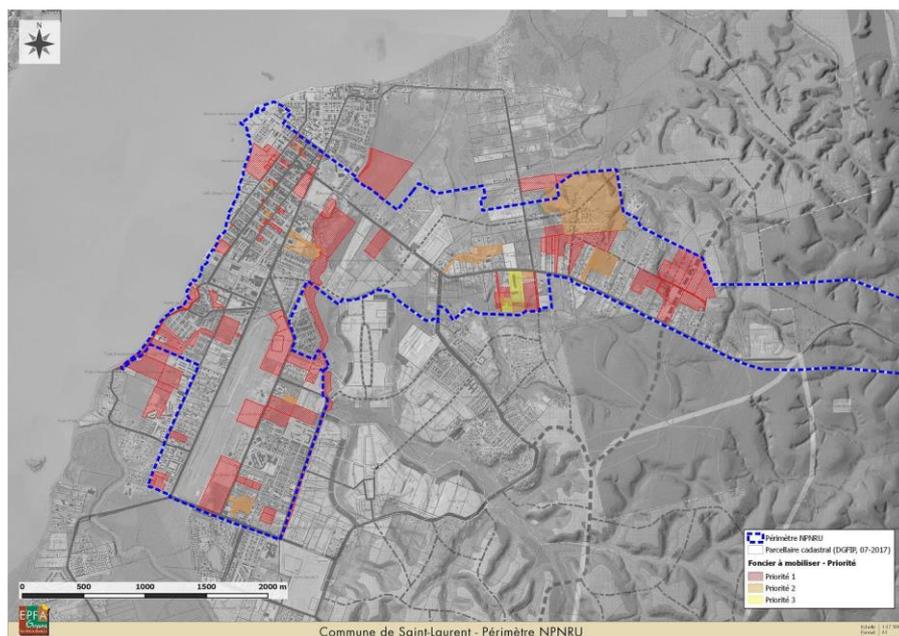
TOTAL zone U	
Nombre de parcelles	230
Superficie (ha)	170,4

L'outil privilégié par la commune pour la mise en œuvre de cette politique est le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain. Dans le cadre du NPNRU, 516 037 m² de foncier libre ont été identifiés au sein du périmètre de renouvellement urbain. Cela représente un potentiel de près de 2000 logements constructibles. Cette même étude identifiait la contrainte de la dureté foncière sur ce potentiel puisque 80% des surfaces ciblées dans cette étude appartiennent à des propriétaires privés.

Dans le cadre de la politique de renouvellement urbain, une stratégie foncière sera mise en place entre la commune et l'EPFA sur les secteurs ciblés. Cette stratégie mobilisera notamment

- Les outils de mobilisation amiable et partenariale (négociation, participation, mise à disposition du foncier sans acquisition) avec les propriétaires publics et privés ;
- Par des outils de veille juridique et de surveillance foncière (étude et ingénierie, recherches hypothécaires) ;
- L'exercice du droit de préemption urbain sur délégation et pour le compte de la ville ;
- La mise en place de zad¹⁵ (réserves foncières) et de projets d'utilité publique avec l'exercice du droit de préemption et de l'expropriation le cas échéant.

Figure 16 : Priorisation du foncier dans le cadre du NPNRU



¹⁵ ZAD : Zone d'Aménagement Différée

2.3 Analyse de l'Etat Initial de l'environnement (R151-1.3°)

Cette partie fait l'objet d'un rapport à part entière. Pour toute information, il convient de se reporter au RP-Livret 2 sur l'Etat Initial de l'Environnement.

3 Justification du projet

Article R151-2

Créé par [Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.](#)

Le rapport de présentation comporte les justifications de :

- 1° La cohérence des orientations d'aménagement et de programmation avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables ;
 - 2° La nécessité des dispositions édictées par le règlement pour la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables et des différences qu'elles comportent, notamment selon qu'elles s'appliquent à des constructions existantes ou nouvelles ou selon la dimension des constructions ou selon les destinations et les sous-destinations de constructions dans une même zone ;
 - 3° La complémentarité de ces dispositions avec les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées à l'article [L. 151-6](#) ;
 - 4° La délimitation des zones prévues par l'article [L. 151-9](#) ;
 - 5° L'institution des zones urbaines prévues par l'article [R. 151-19](#), des zones urbaines ou zones à urbaniser prévues par le deuxième alinéa de l'article [R. 151-20](#) lorsque leurs conditions d'aménagement ne font pas l'objet de dispositions réglementaires ainsi que celle des servitudes prévues par le 5° de l'article [L. 151-41](#) ;
 - 6° Toute autre disposition du plan local d'urbanisme pour laquelle une obligation de justification particulière est prévue par le présent titre.
- Ces justifications sont regroupées dans le rapport.

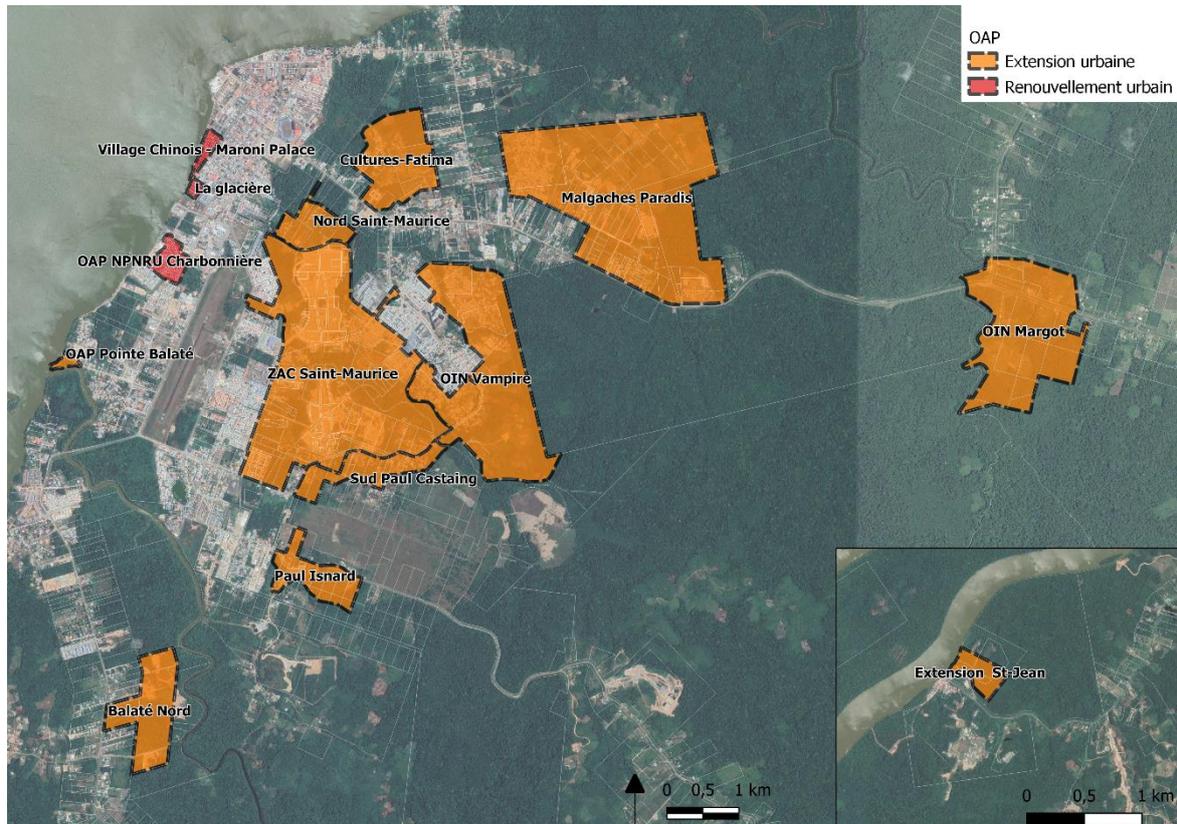
Il s'agit d'explicitier plusieurs points relatifs au projet de PLU. Les pièces opposables du dossier de PLU trouvent leurs justifications dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Ainsi plusieurs points sont développés ici :

- La cohérence des OAP avec le PADD : Comment les dispositions réglementaires des OAP sont en cohérence avec les orientations du PADD ?
- La justification des dispositions du règlement pour la mise en œuvre du PADD : Comment les dispositions du règlement sont en cohérence avec les orientations du PADD ?
- La complémentarité du règlement avec les OAP : Comment les dispositions du règlement et des OAP sont complémentaires.
- La justification des délimitations des zones : Comment le nouveau découpage en zone du PLU évolue et se justifie au regard des objectifs de réduction de la consommation de foncier, et du projet de ville ?

3.1 Cohérence des OAP avec le PADD (R151-2.1°)

Les OAP sectorielles



Les OAP sectorielles sont au nombre de 11 dans le dossier de PLU. La définition de leur périmètre est en lien avec les orientations du PADD.

L'orientation n°1 du PADD porte sur le développement cohérent du tissu urbain. Les déclinaisons de cette orientation sont synthétisées p9 du PADD avec la définition d'une typologie des espaces d'aménagement selon la place identifiée dans le tissu urbain.

Orientations du PADD (p9)	OAP
Mettre en place les outils du renouvellement urbain dans le centre-ville : mise en place du NPNRU, réappropriation des locaux du CHOG, dispositif « action cœur de ville »	<ul style="list-style-type: none"> • OAP NPNRU Centre-Ville • Village Chinois - Maroni Palace • La glacière • Charbonnière
Aménager les espaces de « discontinuités territoriales : secteur ZAC St-Maurice, Cultures-Fatima, secteur Aéroport	<ul style="list-style-type: none"> • Cultures-Fatima • Nord Saint-Maurice • ZAC Saint-Maurice • Pointe Balaté
Traiter l'urbanisation informelle et lutter contre le développement de l'habitat spontané	Cette thématique est traitée de façon transversale sur plusieurs secteurs d'OAP, notamment : Cultures-Fatima, les trois OAP relatives aux OIN, l'OAP Sud-Paul Castaing.
Ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation dans le cadre de l'OIN	<ul style="list-style-type: none"> • OIN Vampire • OIN Malgaches Paradis

	<ul style="list-style-type: none"> • OIN Margot
Ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation hors secteur OIN	<ul style="list-style-type: none"> • Balaté Nord • Extension St-Jean

Entrée de ville « Est »

Extrait du PADD : dans la continuité des aménagements viaires projetés, une réflexion sera menée sur le réseau de desserte à l'échelle des quartiers et notamment sur le secteur d'entrée de ville « est »

Cette OAP « entrée de ville », vise à satisfaire cet objectif d'intégration de l'avenue Gaston Monnerville dans un projet urbain partagé entre différents secteurs de mutation de la ville : le centre-ville, Cultures-Fatima, la ZAC Saint-Maurice et les trois périmètres OIN. La future avenue urbaine d'entrée de ville est, à ce titre, un axe viaire d'intervention majeur pour les déplacements dans la ville.

L'OAP spécifique au traitement de cette voie est en cohérence avec plusieurs dispositions du PADD :

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
« Les entrées de villes seront qualifiées et aménagées pour assurer la sécurité des usagers, prévenir les risques de nuisance liés au trafic automobile et assurer un traitement paysagé de ces espaces. » (p26)	<ul style="list-style-type: none"> • Un traitement différencié de la voirie permettra d'une part, de sécuriser les différents usages et de favoriser les modes actifs en lien avec les trames vertes et bleues (crique Saint-Laurent, Malgaches et Margot)...
« La constitution d'un maillage de voies et pistes cyclables : ce maillage s'appuiera sur le réseau existant et sur l'aménagement de pistes cyclables le long d'axes structurants pour les déplacements, en particulier, le long de la RD11 et de la RN1. » (p26)	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation des aménagements cyclables actuels et extension de la voie cyclable jusqu'au carrefour Margot.
La programmation des voies de desserte structurantes (p24) et de desserte inter-quartier. (p25)	<ul style="list-style-type: none"> • Les aménagements de carrefours aux intersections fluidifieront le trafic automobile de façon à redistribuer les flux de véhicules vers les axes de circulation structurants du territoire ou de desserte à l'échelle des quartiers. • les accès aux parcelles privées jouxtant la RN1 seront privilégiés à l'arrière des parcelles.
Un traitement paysager des espaces d'entrée de ville sera privilégié. Il s'agit aussi bien des axes routiers structurants (CD11, RN1 et CD9) que des entrées fluviales. La commune veillera par ailleurs, à réguler l'installation des panneaux publicitaires par la mise en œuvre d'une réglementation adaptée. (p21)	<ul style="list-style-type: none"> • La densification de l'axe d'entrée de ville sera favorisée par l'émergence d'un front bâti. La recherche d'une cohérence architecturale d'ensemble sera privilégiée entre les différentes façades. • Des trames vertes et bleues seront conservées le long des criques Margot et Malgaches. • Enfin, la signalétique sera revue et améliorée :

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Déplacement des panneaux d'entrée/sortie de ville sur le secteur de Margot ; ✓ Implantation de panneaux de signalisation des lieux structurants de la ville ; ✓ encadrement des implantations publicitaires de façon à éviter les phénomènes de « pollution visuelle ».
--	---

RD11

La vocation de l'OAP traitant du réaménagement du CD11 est similaire à celle de la RN1. Il s'agit de requalifier un axe viaire très structurant, qui marque l'entrée dans la ville et qui sera de plus en plus fortement impacté par les secteurs de projet qu'il dessert, dans les années à venir.

Le traitement de cet axe dans le PLU est signalé p25 du PADD : « la requalification de la RD11 en lien avec le développement de nouveaux quartiers d'habitat et l'implantation d'équipements structurants sur cet axe ». Ce point prend place dans l'orientation 4.1.2 « hiérarchiser le réseau viaire » qui vise, entre autres, à mettre en adéquation les aménagements projetés avec les niveaux de desserte des voies.

Également, la définition de cette OAP fait écho à un enjeu de requalification des entrées de ville : « les entrées de villes seront qualifiées et aménagées pour assurer la sécurité des usagers, prévenir les risques de nuisance liés au trafic automobile et assurer un traitement paysagé de ces espaces. » (p 26)

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
« La constitution d'un maillage de voies et pistes cyclables : ce maillage s'appuiera sur le réseau existant et sur l'aménagement de pistes cyclables le long d'axes structurants pour les déplacements, en particulier, le long de la RD11 et de la RN1. » (p26)	<ul style="list-style-type: none"> • La requalification de la RD11 permettra d'assurer la desserte cyclable le long de cet axe pour l'ensemble des quartiers d'habitation et des équipements publics dans un premier temps, la desserte cyclable du village de Saint-Jean étant envisagée dans un second temps.
La programmation des voies de desserte structurantes (p24) et de desserte inter-quartier. (p25)	<ul style="list-style-type: none"> • Le raccordement de la future voie de contournement du pôle agglomérée avec la RD11 (cf. OAP contournement) impliquera la création d'un carrefour en lien avec la desserte du futur lycée IV et de la zone d'aménagement "Balaté Nord". • les nouveaux carrefours, dimensionnés en conséquence, devront permettre de fluidifier et de sécuriser la circulation aux abords des villages (Pierre, Terre-Rouge, Espérance) et des nouveaux équipements.
Un traitement paysagé des espaces d'entrée de ville sera privilégié. Il s'agit aussi bien des axes routiers structurants (CD11, RN1 et CD9) que des entrées fluviales. La commune veillera par ailleurs, à réguler l'installation des panneaux publicitaires par la	<ul style="list-style-type: none"> • La réflexion engagée sur les entrées de ville, conduira à reconsidérer l'entrée d'agglomération au niveau du village de Terre-Rouge. • Le maintien d'une continuité écologique en

mise en œuvre d'une réglementation adaptée. (p 21)	lien avec la « ceinture verte » de l'agglomération permet de matérialiser l'enveloppe urbaine future de la ville. <ul style="list-style-type: none">• la commune veillera, à encadrer les implantations publicitaires ainsi qu'à améliorer la signalétique urbaine pour l'ensemble des usagers.
---	---

Voie de contournement

La voie de contournement de la ville répond à un impératif d'une meilleure structuration du réseau viaire et notamment d'un maillage cohérent de celui-ci. L'objectif, à plus long terme, est de faire de cette voie un support du développement des quartiers environnants, au même niveau que la RN1 et le CD11. Cela répond à l'impératif de mettre le principe, d'une urbanisation en continuité du bâti, au cœur de la stratégie communale d'urbanisme.

C'est en ce sens que la voie de contournement est entendue dans le PADD et qu'elle s'inscrit dans la programmation viaire globale de la ville.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>La création d'une voie de contournement (liaison entre la RN1 et la route de St-Jean) permettra de structurer les secteurs ouverts à l'urbanisation à l'est du pôle aggloméré. Cette liaison nécessitera un nouveau franchissement de la Balaté. » (p24</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le tracé de la voie est précisé dans l'OAP avec un phasage qui lui est associé : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une phase liée au projet « Balaté Nord » comprenant le franchissement de la Crique Balaté (2,1km) ; ✓ Une phase liée à l'Opération d'Intérêt National du secteur Vampire en extension de l'urbanisation en bordure de la forêt des Malgaches et du quartier informel dénommé « Colombie » (2,3km) ; ✓ Une phase liée au développement urbain plus à l'ouest du pôle aggloméré actuel à prévoir à long terme dans l'optique de compléter ce contournement (3km). • La liaison viaire de contournement permettra de raccorder à terme le secteur RD11/ village Terre-Rouge/ quartier Balaté Nord au croisement RN1/chemin de Fatima/secteur OIN Vampire, par une voie structurante d'un seul tenant. • Plusieurs liaisons primaires et secondaires sont identifiées pour raccorder cette future voie de contournement au tissu urbain existant. Plusieurs liaisons « d'accroches » ont ainsi été identifiées le long de l'avenue Paul Castaing sur les secteurs Paul Isnard et Sables-Blancs.
<p>Préserver les trames naturelles en ville ; Maitriser la qualité des franges urbaines ; (21)</p> <p>La mise en œuvre d'une voie de contournement assurera la desserte des quartiers les plus périphériques de l'agglomération et aura pour vocation de circonscrire l'enveloppe urbaine. (p7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé de principe de la voie induit le passage de plusieurs cours d'eau dont les criques Balaté et Vampires. • Il permet, entre autres, de maintenir les espaces forestiers périurbains de Saint-Laurent à savoir, les forêts St-Maurice et Malgaches, ainsi que les continuités écologiques entre ces milieux. • La mise en œuvre de ce projet de contournement nécessitera la réalisation d'études pré-opérationnels permettant d'ajuster le tracé optimum des emprises des voiries futures en fonction des critères d'impact environnementale, de coût et de faisabilité technique.
<p>La commune veille à prendre en compte les propositions de scénarios de franchissement du Maroni dans son</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce tracé a du sens vis-à-vis de l'hypothèse de franchissement du Maroni par l'île de la Quarantaine

<p>plan de développement. (p24)</p> <p>Conserver le libre écoulement des eaux et la libre circulation des espèces sauvages lors de la réalisation d'ouvrages d'art au niveau des cours d'eau (p19)</p>	<p>qui s'avère être l'hypothèse préférentielle envisagée.</p> <ul style="list-style-type: none"> • les ouvrages hydrauliques à réaliser sont identifiés dans l'OAP.
--	--

Route "Margot"

La voie de liaison dénommée route « Margot » vise à relier le carrefour Margot avec la route de Paul Isnard. Répondant également à un objectif d'une meilleure structuration du territoire, elle assurera la desserte de trois types d'espace : un futur quartier de la ville avec l'OIN Margot, une zone de production d'énergie renouvelable et des espaces agricoles.

Ainsi, les dispositions de cette OAP répondent à des objectifs variés du PADD.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>La mise en œuvre d'un axe routier RN1- route de Paul Isnard confortera la situation stratégique du carrefour Margot à la croisée d'axes de circulation structurants. (p6)</p>	<p>La viabilisation du secteur OIN du carrefour Margot prendra pour support cette voie structurante pour la desserte des équipements prévus au sud de la RN1.</p>
<p>Favoriser le maintien de continuités écologiques entre les espaces naturels : le développement de l'urbanisation doit impérativement assurer des corridors écologiques faisant le lien entre les différents territoires « naturels » et le massif forestier, constituant le « réservoir » principal de biodiversité. (p19)</p>	<p>En outre, la réalisation de la route respectera le maintien d'une continuité écologique entre la forêt des Malgaches et celle de Paul Isnard.</p>
<p>Encourager la production électrique par les systèmes photovoltaïques par des centrales au sol (p20)</p>	<p>Un secteur dédié à la production d'énergie renouvelable (de type photovoltaïque notamment) sera desservi par cette route.</p>
<p>Les secteurs agricoles de production du territoire seront optimisés pour le développement d'une agriculture productive. Il s'agit du secteur du CD9 et de la RN1 au nord, de la route de Paul Isnard (p15)</p>	<p>La réalisation de cet axe pourra bénéficier à l'activité agricole sur le secteur en améliorant la desserte des différentes concessions agricoles.</p>
<p>Conserver le libre écoulement des eaux et la libre circulation des espèces sauvages lors de la réalisation d'ouvrages d'art au niveau des cours d'eau (p19)</p>	<p>L'ouvrage d'art à réaliser est identifié dans l'OAP</p>

Déplacements doux

La politique de la collectivité en matière de déplacements est d'impulser les pratiques de mobilités douces. Le PADD précise l'objectif : « encourager les mobilités durables en favorisant la proximité entre les lieux générateurs de flux et par des aménagements adaptés ».

Pour ce faire, plusieurs aménagements sont à mettre en place et en particulier à destination des cycles et des piétons. Cette orientation d'aménagement précise les aménagements à prendre en compte pour appliquer les dispositions du PADD sur les déplacements doux.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
La constitution d'un maillage de voies et pistes cyclables : ce maillage s'appuiera sur le réseau existant et sur l'aménagement de pistes cyclables le long d'axes structurants pour les déplacements, en particulier, le long de la RD11 et de la RN1. (p26)	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions de l'OAP portant sur les pistes cyclables à requalifier et les pistes cyclables à créer. • Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des équipements scolaires.
Mise en place de cheminements doux dans le cadre d'une requalification de la façade fluviale du centre-urbain et le long de la crique Saint-Laurent du Maroni. (p27)	<ul style="list-style-type: none"> • Deux axes sont identifiés pour l'aménagement de promenades piétonnes : les berges et le long de la crique de Saint-Laurent. • Création d'un réseau de cheminement piétons permettant des liaisons piétonnes inter-quartier. Ce réseau de cheminement doux sera pensé autant que possible en lien avec la trame verte et bleue, et les équipements structurants.
La mise en œuvre de ce réseau (de transport collectif) sera pensée en concordance avec la demande existante. Il sera articulé avec le réseau de TIG (Transport Interurbain de Guyane) autour d'un pôle multimodal en phase avec les usages actuels. Dans ce contexte, une localisation proche du Bac a toute sa pertinence. (p27) Structurer les flux de pirogues dans le cadre de la requalification des berges. (p28)	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'un pôle multimodale à proximité des berges du Maroni visera à connecter les différents modes de transport coexistant sur le territoire, et notamment le transport fluvial et le futur réseau de transport collectif de la ville. • Une localisation proche du Bac international est privilégiée.

OAP Patrimoine

La mise en valeur du patrimoine architectural du centre-ville est un des enjeux forts identifiés au PADD pour le cadre de vie, l'économie touristique et plus largement la promotion du territoire. Celui-ci est relativement important et tient sa spécificité de l'ancienne ville pénitentiaire.

La mise en œuvre de plusieurs programmes d'investissement sur le centre-ville sera l'occasion de requalifier le patrimoine remarquable et d'inscrire cette démarche dans un projet global à l'échelle du centre-ville. Celui-ci trouve notamment sa traduction dans le plan guide de la commune pour le centre-ville.

Dans ce contexte, l'OAP patrimoniale constitue un outil au service de la mise en valeur du patrimoine sur laquelle les opérateurs devront s'appuyer. Elle se base notamment sur les travaux menés dans le cadre de l'AVAP de Saint-Laurent afin de rendre compatible certaines prescriptions identifiées avec le projet de territoire.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
Préserver et mettre en valeur le patrimoine urbain et architectural : la vocation patrimoniale et historique du centre-ville et du village Saint-Jean sera affirmée au travers les outils de valorisation du patrimoine. (p23)	Prescription sur la restauration et la conservation : <ul style="list-style-type: none"> • édifices contribuant à l'identité de la ville • édifices comportant des éléments d'intérêt patrimonial ; • le petit patrimoine et les éléments architecturaux particuliers ; • mur de clôture, portail.
Requalifier les espaces publics pour améliorer l'accessibilité des sites remarquables et « mettre en scène » le patrimoine architectural du centre-ville. (p13) Créer des percées visuelles et de nouveaux accès de la ville vers le fleuve. (p7)	Prescription sur la mise en valeur : <ul style="list-style-type: none"> • des perspectives paysagères remarquables ; • des ensembles végétaux situés sur l'espace public.

Valorisation de la crique Saint-Laurent

La crique Saint-Laurent, de par sa situation dans la ville, traverse une diversité de quartiers. Au titre du PADD, elle est identifiée comme un axe d'aménagement stratégique en raison du potentiel qu'elle représente pour la ville, et ce à plusieurs titres :

- La mise en valeur des cours d'eau dans la ville représente un atout indéniable pour le cadre de vie ;
- La diversité de quartiers traversés par la crique pourrait en faire un axe de cheminement doux fédérateur à l'échelle de la ville ;
- La crique rendue navigable aux pirogues offrirait des possibilités pour un réseau de transport fluvial novateur et ancré dans les pratiques locales.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
L'aménagement de la crique Saint-Laurent privilégiera des liaisons douces et des espaces sportifs à ses abords. Elle pourra également être rendue navigable aux pirogues ou embarcations légères. (p17)	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement de cheminements piétons et cyclables en bordure de crique constituera un maillage essentiel du réseau de déplacement doux de la ville en créant des connexions entre les différents quartiers traversés par la crique. • A titre indicatif : propositions du gabarit des aménagements
Rendre navigable la crique Saint-Laurent du Maroni pour y développer	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif est de permettre la circulation de pirogues en lien avec le Maroni et la Balaté et ainsi, faire de la crique un des maillons d'un futur réseau de

des transports collectifs fluviaux. (p28)	transport fluvial de la ville.
---	--------------------------------

Trame Verte et bleue

Au travers le PADD, la ville promeut un développement urbain respectueux de l'environnement. Cet objectif se décline notamment par un sous-objectif de limitation de l'empreinte écologique.

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) valant SRCE a défini les corridors écologiques devant être pris en compte dans le PLU. Cette OAP Trame Verte et Bleue vise à préciser cette prise en compte dans le document d'urbanisme. Au SAR, « ces corridors écologiques concernent des espaces déjà identifiés par le SAR pour leurs vocations naturelles, qui constituent des zones à enjeu pour le maintien des continuités entre le littoral et l'arrière-pays forestier » par conséquent, « les corridors à maintenir doivent conserver leur vocation naturelle » (p287 du SAR de Guyane).

L'Orientatation d'Aménagement et de Programmation identifie de façon formelle les continuités écologiques entre les différents espaces naturels d'intérêt et pour lesquelles un risque de mitage de la forêt existe.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Une ceinture verte entourant la ville agglomérée sera préservée. L'intérêt est double. D'une part, il s'agit de faire émerger un corridor écologique préservant la biodiversité aux abords de la ville en facilitant notamment la circulation des espèces.</p> <p>D'autre part, la ceinture verte constituera un espace de loisirs et de détente à proximité des foyers de vie. La constitution de ce corridor écologique s'appuiera sur les criques Margot et Balaté ainsi que les forêts des Malgaches et de Saint-Maurice. (p7)</p>	<p>Maintenir les continuités écologiques entre la forêt des Malgaches et la ZNIEFF des marais de Coswine, la forêt de Saint-Maurice, le reste du Domaine Forestier Permanent ;</p>
<p>Aménagement d'espaces verts à proximité du centre-ville dans le cadre de l'opération Cultures-Fatima et de la ZAC Saint-Maurice.</p> <p>Permettre la réalisation d'espaces d'activités de loisirs au sein d'espaces naturels assurant une gestion durable et raisonnée de l'environnement (p19)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre des aménagements de détente et de loisirs aux abords des criques Margot, Balaté et Vampire ; • Aménagement d'un parc urbain et paysagé à proximité du quartier des Cultures, dans le cadre de l'opération de « Balaté Nord » et sur l'espace « cœur de ZAC ».
<p>Préserver et créer des espaces verts et des coulées vertes au sein des projets d'aménagement, dans un souci de continuité et de cohérence d'ensemble avec les trames vertes et bleues de la commune.</p> <p>Les abords de la rivière Balaté seront préservés et valorisés de façon à préserver une trame verte et bleue et</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver les coulées vertes en lien avec les cheminements des criques jalonnant la ville (crique Balaté, Vampire, Malgaches Margot et leurs différents affluent) ; • Valoriser la crique Saint-Laurent par l'aménagement d'un cheminement piéton à ses abords ; <p>Lors de l'analyse initiale du site et du contexte, il sera</p>

permettre des aménagements de loisirs et de détente. (p19)	nécessaire de : <ul style="list-style-type: none"> • Repérer les arbres et la végétation remarquable du site ; • Mettre en évidence les grands traits du paysage et de la biodiversité ; • L'état écologique du terrain : fort ou faible intérêt / relation avec la trame verte et bleue.
Favoriser le maintien de continuités écologiques entre les espaces naturels : le développement de l'urbanisation doit impérativement assurer des corridors écologiques faisant le lien entre les différents territoires « naturels » et le massif forestier, constituant le « réservoir » principal de biodiversité.	Identification des continuités à préserver entre les différents espaces d'intérêts identifiés au SAR : Principe de compatibilité des projets avec la préservation de ces continuités.

Aménagement des berges du Maroni

La commune souhaite réaffirmer au travers sa politique d'aménagement le lien entre la ville et son fleuve emblématique, le Maroni. Ainsi, sur plusieurs sites, cette question de la mise en valeur de l'espace des berges est prépondérante.

Il s'agit, au travers cette OAP, de mettre en cohérence ces opérations entre elles afin d'encourager, autant que possible, une continuité piétonne, de Paddock à Balaté, le long des rives du Maroni,

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Requalification de l'espace public pour faciliter son appropriation et changer l'image de la ville. Une attention particulière sera portée sur le lien qu'entretient le centre-ville avec sa façade fluviale (émergence du concept de centre-fleuve). (p7)</p> <p>Créer de nouveaux espaces de détente et récréatifs ;</p> <p>Créer des percées visuelles et de nouveaux accès de la ville vers le fleuve. (p17)</p>	<p>Aménagements paysagers ciblés : les lieux identifiés pour des aménagements paysagers mettant en valeur les berges et leur environnement fluvial sont (du nord au sud) :</p> <p>Ancienne gare ferroviaire, la roche bleue, l'ancien hôpital, la place Baudin au village Chinois, le secteur de la Glacière, la place de la charbonnière.</p>
<p>Aboutir à une continuité de la rive praticable par les piétons (p17)</p>	<p>Aménagement d'une continuité piétonne : permettre une continuité piétonne le long des berges nécessitera, entre autres, l'aménagement des secteurs actuellement peu ou non accessibles aux piétons. C'est notamment le cas au niveau (du nord au sud) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la résidence de l'ancien directeur du bagne ; • Derrière l'ancien hôpital ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Du quartier « Maroni palace » ; • Des rives du Maroni en direction du village Balaté.
--	--

Centre-Ville / ancien hôpital

Les objectifs de la mise en œuvre du programme NPNRU sur le centre-ville sont multiples mais tous tendent vers une redynamisation du centre-urbain. Cette stratégie globale porte sur quatre points :

- Diversification de l'offre commerciale pour compléter l'offre de services et commerces proposée actuellement ;
- Diversification de l'offre de logements pour mieux répondre à la demande de la population
- Mise en valeur du patrimoine architectural ;
- Requalification de l'espace public avec une attention particulière portée sur le lien qu'entretient le centre-ville avec sa façade fluviale.

Les modalités d'intervention porteront par des aménagements sur l'espace public ainsi que par des actions foncières sur les délaissés urbains visant à requalifier les parcelles à fort potentiel de valorisation. L'orientation d'aménagement vise à préciser cette stratégie afin que les projets portant sur le périmètre identifié dans le centre-ville, à savoir les douze îlots du centre-ville et l'ancien site du CHOG, s'inscrivent dans cette démarche.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
Identifier et requalifier les espaces publics stratégiques du centre-ville pour affirmer son rôle de premier pôle attractif au sein de l'espace urbain	<ul style="list-style-type: none"> • L'organisation spatiale est pensée pour renforcer l'attractivité du centre-ville et pour contribuer à créer des lieux de vie et d'animation nécessaires à faire vivre un centre-ville et à le rendre attractif. • Des aménagements plus localisés seront mis en œuvre sur : <ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement de l'équipement sportif du stade B ; • La réalisation d'aires de stationnement en entrée de ville (parcelles AD113 et AD112) et à l'Est du camp de la transportation. <p>La valorisation des berges du Maroni consistera en la réalisation de voies douces de façon à créer un lien plus qualitatif entre le quartier officiel et le quartier du village Chinois. Cela s'accompagnera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'un aménagement de l'espace public de qualité sur le secteur de la roche bleue ; • De la création d'une liaison entre l'ancien hôpital et les berges du Maroni.
Rénover le bâti classé par l'utilisation des outils de la requalification du patrimoine: l'ancien hôpital André Bouron.	<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble de la parcelle de l'ancien CHOG (Centre Hospitalier de l'Ouest Guyanais) sera restructurée pour accueillir un projet urbain d'envergure, résolument tourné vers le fleuve et porteur pour l'image de la ville.

<p>la mise en œuvre d'une stratégie foncière dans le cadre du NPNRU permettra d'investir les délaissés urbains (dents creuses et bâtis à l'abandon) ainsi que le foncier à haut potentiel de valorisation dans le centre-ville. Outre les perspectives en termes de densification du tissu urbain, l'intérêt de la démarche sera d'augmenter et de diversifier l'offre de logement sur les secteurs concernés dans une logique de reconstruction de la ville sur la ville (p4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit de décliner une offre diversifiée en locatif libre et intermédiaire pour répondre à l'importance des besoins.
<p>Conforter le rôle du centre-ville en tant que pôle économique structurant : les mutations de l'armature commerciale de Saint-Laurent du Maroni ne doivent pas remettre en cause la vocation d'espace commercial multifonctionnel du centre-ville. Les actions mises en œuvre dans le centre-ville s'attacheront, entre autres, à favoriser l'implantation des commerces spécialisés et de proximité dans le centre. La requalification de l'avenue Félix Eboué interviendra dans cette optique. (p12)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'organisation spatiale est pensée de façon à renforcer l'attractivité des commerces dans le centre-ville. Il s'agira de créer des lieux de vie et d'animation nécessaires à faire vivre un centre-ville. <p>La programmation privilégiée sur les îlots prioritaires du centre-ville sera la réalisation de commerces en REZ-DE-CHAUSSÉE et du logement sur les étages. Le bâti comportera une hauteur maximum en R+2.</p>
<p>Requalifier un certain nombre de sites stratégiques : le site de l'ancien CHOG (p7)</p>	<p>Les principes d'aménagements sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limite claire et qualifiante du site de l'Ephad ; • Rénovation du bâtiment en front de fleuve à usage de l'hôpital ; • Aménagement de l'ouverture vers le fleuve ; • Façade urbaine sur l'avenue du Général de Gaule ; • Démolition du bâtiment de l'hôpital de 1990 ; • Continuité douce entre l'allée principale du camp de la Transportation et l'allée principal d'entrée dans l'ancien CHOG.
<p>Améliorer la clarté et la lisibilité du stationnement : délimitation des emplacements, affichage cohérent de la signalisation, encourager les mobilités durables. (p26)</p>	<p>La réalisation d'aires de stationnement en entrée de ville (parcelles AD113 et AD112) et à l'Est du camp de la transportation.</p>

Village Chinois

Le village Chinois est un quartier historique de la ville qui connaît depuis plusieurs années une forte dépréciation de sa situation en termes de salubrité des bâtiments, d'image et de cadre de vie. L'objectif affiché de la ville de redynamisation du centre-ville amène à considérer ce quartier comme partie intégrante de la réflexion, en lien avec les programmes d'aménagement portés sur le centre-ville.

Ce quartier avait par ailleurs fait l'objet d'un projet de ZAC. Ce projet n'a jamais réellement été mis en œuvre. Ceci étant, il proposait un certain nombre de principes d'aménagement du quartier sur lesquels se base cette OAP.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Investir les délaissés urbains (dents creuses et bâtis à l'abandon) ainsi que le foncier à haut potentiel de valorisation dans le centre-ville. Outre les perspectives en termes de densification du tissu urbain, l'intérêt de la démarche sera d'augmenter et de diversifier l'offre de logement sur les secteurs concernés dans une logique de reconstruction de la ville sur la ville.</p> <p>Il convient de favoriser une ville compacte par une densification du tissu urbain au centre-ville et aux pôles centraux de l'espace aggloméré. (p4)</p>	<p>Organiser un front bâti de qualité le long du Boulevard du Général de Gaulle afin d'améliorer l'image urbaine de la ville et d'augmenter la densité du bâti.</p> <p>Permettre l'intégration d'un équipement de loisir et touristique sur les parcelles AE 37 et 38.</p>
<p>Préserver et mettre en valeur le patrimoine urbain et architectural : la vocation patrimoniale et historique du centre-ville et du village Saint-Jean sera affirmée au travers les outils de valorisation du patrimoine. (p23)</p>	<p>Maintenir la trame urbaine des trois îlots à proximité de l'ancien hôpital.</p>
<p>Créer des percées visuelles et de nouveaux accès de la ville vers le fleuve. (p7)</p>	<p>Mettre en valeur des percées visuelles en direction du Maroni et notamment par des aménagements paysagers dans l'optique d'ouvrir le quartier sur la ville.</p>
<p>Une attention particulière sera portée sur le lien qu'entretient le centre-ville avec sa façade fluviale (p7)</p>	<p>Encourager l'appropriation des berges par un cheminement piéton dans la continuité du plan guide des berges avec une mise en valeur des ruptures de pente au bord du Maroni (cf. OAP aménagement des berges) ;</p>

La glacière

Ce site a été identifié, dans le cadre du NPNRU, comme un site présentant plusieurs nuisances pour lesquels une action urbaine de requalification urbaine s'avère nécessaire. Cette OAP précise les modalités d'intervention sur ce site dans une optique de retour à la normale des usages sur ce site.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Il s'agira de mobiliser l'important potentiel foncier (les nombreuses dents creuses et la réhabilitation du patrimoine bâti) et de requalifier un certain nombre de sites stratégiques : (...) la Glacière. (p7)</p> <p>Ouvrir la ville sur le fleuve en réaménageant les berges du Maroni (p17)</p>	<p>Le projet urbain s'articule autour d'interventions de trois natures différentes pour reconquérir ce site sensible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une action forte sur l'espace public et la gestion des déplacements sur le secteur ; • Une résidentialisation de la résidence des orchidées ; • La réalisation de logements et de nouveaux services sur le quartier. <p>La requalification des voiries contribuera à désenclaver le quartier, favoriser le contrôle et renvoyer le trafic piroguier vers le futur pôle multimodal de la charbonnière.</p> <p>La réappropriation de l'espace public des berges par les piétons et résidents du secteur est le second objectif de l'intervention sur le domaine public. En parallèle, il s'agira d'empêcher l'accostage des pirogues sur le site. L'aménagement préconisé visera à créer des lieux conviviaux et ludiques.</p>
<p>Des actions d'aménagements structurantes seront menées pour rendre les espaces attractifs auprès des activités économiques au sein de l'espace urbain. (p12)</p>	<p>Les nouveaux usages attendus sur le secteur s'inscrivent également, à l'échelle du quartier, dans une logique de mixité des fonctions entre les commerces, les services et le logement. Les préconisations visent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager la mutation du commerce de détail à l'angle de rue du général de Gaulle ; • Créer une offre mixte de logements et de commerces sur l'îlot voisin et si possible sur des parcelles contiguës.
<p>Dans les quartiers périphériques : l'offre en stationnement sera adaptée en fonction de la nature des opérations et des formes urbaines.</p>	<p>Gérer le flux automobile et organiser les aires de stationnement.</p>

Charbonnière

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Restructurer le quartier de la charbonnière en apportant une plus-value qualitative aux espaces publics en</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aux abords de la salle polyvalente est identifié le cœur de quartier, pour lequel une intervention plus lourde sur l'espace public est préconisée.

<p>lien avec l'amélioration de l'habitat dans le cadre du NPNRU.</p> <p>Une attention particulière sera portée sur le lien qu'entretient le centre-ville avec sa façade fluviale (p7)</p> <p>Offrir des espaces partagés de culture au sein des quartiers : jardins familiaux et/ou jardins partagés.</p> <p>Favoriser des espaces publics de qualité au sein des quartiers en identifiant et valorisant des espaces de centralités accueillants, ouverts sur la ville et permettant des appropriations par les habitants pour différents usages et pour tous les âges.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement des abords du fleuve sera l'occasion pour les habitants de bénéficier d'une place publique piétonne de qualité de type « esplanade ». Des possibilités d'accès aux camions pour de la restauration ambulante seront réservés. Des concessions commerciales seront également installées pour soutenir l'activité du quartier. • Le stationnement s'effectuera le long du boulevard du Maroni avec un cheminement d'accès à l'esplanade. • Les espaces verts délaissés du quartier seront à valoriser avec des aménagements paysagers appropriés à la fonction attendue : 3 espaces sont identifiés.
---	--

Secteur Cultures-Fatima

Ce secteur d'aménagement est situé à proximité directe du centre-ville, le secteur d'aménagement de Cultures-Fatima présente un intérêt dans l'optique d'une optimisation du foncier disponible au sein de la tâche urbaine. Ainsi, l'urbanisation de cet espace permettra de combler une importante zone de discontinuité urbaine au sein de la ville agglomérée.

Le traitement de cet espace au travers de l'OAP prévoit l'édification d'un véritable quartier intégré à la ville avec sa logique de fonctionnement propre, en lien avec l'aménagement d'un espace vert de qualité.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Les enjeux en termes de production de logements et d'équipements seront en partie supportés sur ces espaces, d'où la nécessité de veiller à la cohérence d'ensemble des aménagements futurs avec l'environnement existant. Ainsi, les opérations d'aménagement d'ensemble seront favorisées pour optimiser le foncier disponible et instaurer la mixité urbaine et sociale. (p6)</p>	<p>La programmation des équipements publics comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un complexe sportif ; • Un collège ; • Deux groupes scolaires. <p>La programmation logement prévoit 700 nouveaux logements dont 7% en individuel, soit 620 en collectifs et 50 en individuels.</p> <p>La programmation économique prévoit de constituer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un pôle d'activités économiques artisanales en accès directe via la RN1 de petites et moyennes surfaces proposant une offre complémentaire à la locomotive commerciale de l'hypermarché.

	<ul style="list-style-type: none"> des linéaires commerciaux sur les espaces de polarité (bordure de l'esplanade verte et cœur de quartier).
La mise en œuvre d'un projet d'aménagement d'ensemble sur le secteur dit "Cultures-Fatima" participera à un meilleur maillage du tissu urbain entre les secteurs Fatima, Cultures et la RN1.	<p>Il s'agit de mailler ce secteur en proposant des tracés de voirie se raccordant aux axes viaires structurants et environnants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le prolongement de la rue Léa Chapelain en parallèle de la RN1 ; Une jonction avec le carrefour « Malgache » et le projet de desserte viaire RN1-CD11 ; plusieurs accroches avec le chemin de Fatima permettront de compléter ce maillage pensé en complémentarité avec la desserte viaire du périmètre OIN Malgache-Paradis.
Aménagement d'espaces verts à proximité du centre-ville dans le cadre de l'opération Cultures-Fatima et de la ZAC Saint-Maurice.	Sur la partie ouest du secteur (entre les criques Vampires et Saint-Laurent), sera aménagé un parc naturel et urbain mettant en valeur les deux cours d'eau qui le traversent. Ce lieu de destination récréative sera pensé en complémentarité avec le réseau de promenade du centre-ville et notamment la crique Saint-Laurent, l'aménagement des berges et le complexe sportif du stade A.
L'aménagement de la ville apportera des réponses adaptées aux spécificités de chacune des situations pour, garantir le droit à un logement décent, prendre en compte les modes d'habiter des populations et mettre en œuvre un projet de ville soucieux de garantir l'intérêt général. L'adaptabilité de ces réponses sera de deux ordres : une politique de lutte contre les installations irrégulières, la nécessité de traiter l'informel par des aménagements adaptés. (p5)	Le quartier d'habitation spontané « Malgache » est voué à muter au profit du projet d'aménagement d'ensemble du secteur.

OAP Nord Saint-Maurice

Ce secteur d'aménagement se situe aux confins de plusieurs secteurs de projet qui le structurent : le centre-ville, le secteur Culture-Fatima, la ZAC Saint-Maurice et l'avenue Monnerville.

Les dispositions de l'OAP visent à fixer les conditions d'aménagement de cette zone classée en « à urbaniser » au plan de zonage en articulation avec les secteurs environnants, les vocations des espaces et la nature environnante.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Il convient de favoriser une ville compacte par une densification du tissu urbain au centre-ville et aux pôles centraux de l'espace aggloméré. (p4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet « Mangatalle » prévoit la construction de 150 logements dont environ 2/3 en collectif en R+3 (T2, T3 et T4) et 1/3 en individuel de type maison de ville (T4 et T5). Ce projet sera à intégrer dans l'aménagement global du secteur. • Plus à l'Est et en lien avec le projet « Mangatalle » une programmation favorisant une plus grande mixité des fonctions et des logements sera privilégiée sur une zone de 6 à 7 hectares.
<p>Sport et culture : la ville bénéficiera d'équipements d'envergure régionale : complexe sportif, salle de spectacle, palais des congrès etc. (p11)</p> <p>Inciter à l'implantation d'activités économiques au sein des polarités de proximité (existantes et émergentes): il s'agit de veiller à ce que l'implantation commerciale concorde avec les pôles de centralités de l'aire urbaine afin de structurer les déplacements de proximité et d'améliorer la qualité de vie au sein des quartiers. (p12)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En lien avec la structuration d'une zone à vocation économique sur les abords de la RN1, le développement d'un espace dédié aux loisirs et aux divertissements prend ici tout son sens pour l'implantation d'un espace dédié aux activités de loisirs et culturels (complexe cinématographique, palais omnisport de l'ouest, restauration et autres loisirs).
<p>Mise en place de cheminements doux dans le cadre d'une requalification de la façade fluviale du centre-urbain et le long de la crique Saint-Laurent. (p27)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des couloirs de végétation devront être préservés en lien avec la trame verte communale.
<p>En premier lieu, plusieurs projets de voies de desserte inter-quartier sont programmés :</p> <p>La rue du « port » constituera une première voie de contournement du centre-ville et reliera le projet de carrefour Malgaches sur l'avenue Gaston Monnerville à la rue du port. (p25)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La voie de liaison CD11/RN1 sera la voie structurante de la zone. Elle conditionne l'ouverture à l'urbanisation du secteur. En façade de la voie de liaison, l'implantation de commerces et de services devra être à programmer comme précisé sur la carte. • Les voies structurantes de jonction avec la liaison RN1/CD11 bénéficieront : <ul style="list-style-type: none"> ✓ D'un aménagement paysagé plus marqué et notamment à destination des piétons ; ✓ D'espaces dédiés aux modes de déplacements actifs. • Un réseau de voies secondaires irriguera le quartier. Les voies seront dimensionnées en rapport avec le niveau de desserte attendue.

ZAC Saint Maurice

La Zone d'Aménagement Concerté de Saint-Maurice est un projet urbain pensé à ses origines de façon à « recoudre » la ville en recréant du lien entre des quartiers excentrés les uns par rapport aux autres. De cette façon elle participe à une gestion rationnelle du foncier dans une perspective de limitation de la consommation des terres agricoles et naturelles.

Une grande partie de la production de logements à Saint-Laurent du Maroni se localise sur cette opération. Un certain nombre d'équipements de proximité accompagneront l'édification de ces logements. Enfin sur plusieurs fonciers compris dans le périmètre ZAC, des quartiers informels se sont implantés. Dans ce contexte, l'OAP permet de positionner le programme de la ZAC mis à jour avec ces quartiers existants. Selon les situations, différentes mesures de résorption ou de régularisation des habitations illicites seront prises.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
L'aménagement de la ZAC Saint-Maurice supportera une large part de la production de logements à court terme et désenclavera les quartiers des Ecoles et Sables-Blancs par les voies de circulation afférentes au projet. (p4)	Par sa taille, l'opération d'aménagement présente la possibilité d'apporter près de 3700 nouveaux logements pour la ville. L'offre est orientée vers : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un équilibre entre logements collectifs et logements individuels. ✓ Le locatif social en complément d'une offre de logements en accession ou en lot libre ;
Il convient d'accompagner l'émergence des futurs pôles de proximité sur la ZAC St-Maurice... (p8)	La programmation des équipements prévoit la réalisation d'équipements publics de proximité assurant un niveau de service adéquat pour les nouveaux habitants de la ZAC : plateaux sportifs, écoles médiathèque, crèche etc. Ces équipements seront répartis de manière à créer et consolider des polarités de quartier sur les parties nord et sud de la ZAC.
Aménagement d'espaces verts à proximité du centre-ville dans le cadre de l'opération Cultures-Fatima et de la ZAC Saint-Maurice. (p19)	Cette zone inondable sera également mise en valeur par l'intégration d'un parc au cœur de la ZAC. D'autres espaces publics complémentaires seront inclus dans la continuité Nord-Sud du parc.
Les voies de desserte inscrites au projet de la ZAC Saint-Maurice relieront les quartiers des Ecoles et les Sables-Blancs et assureront une desserte nord/ sud des secteurs d'habitat de la ZAC. (p25)	Le tracé des voiries s'organise de façon à créer un maillage au sein de la ZAC et à relier les quartiers environnants. La réalisation de ces voiries vise, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> • A garantir l'accès aux nouveaux logements livrés et le raccordement aux réseaux ; • Fluidifier les flux entre les différentes polarités de la ville et dans la perspective du développement futur de l'Opération d'Intérêt National « Vampire » ; • Favoriser les mobilités douces avec des voiries adaptées aux différents usages des habitants ;

<p>L'aménagement de la ville apportera des réponses adaptées aux spécificités de chacune des situations pour, garantir le droit à un logement décent, prendre en compte les modes d'habiter des populations et mettre en œuvre un projet de ville soucieux de garantir l'intérêt général. L'adaptabilité de ces réponses sera de deux ordres : une politique de lutte contre les installations irrégulières, la nécessité de traiter l'informel par des aménagements adaptés. (p5)</p>	<p>Les différents quartiers informels se trouvant sur le périmètre de la ZAC feront l'objet d'un traitement adapté selon leurs situations :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Restructuration sur place du quartier de « Chekepatty » ; •Résorption progressive des installation illicites pour la mise en œuvre du programme de la ZAC.
--	--

OAP Sud Paul Castaing

La bande constructible au sud de l'avenue Paul Castaing est, pour sa majeure partie, occupée par l'habitat informel. Au travers cette OAP, l'enjeu de restructuration de l'habitat spontané inscrit au PADD sera ainsi décliné de façon à encadrer au mieux l'évolution de ce secteur au regard notamment de l'activité agricole plus au sud.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>L'aménagement de la ville apportera des réponses adaptées aux spécificités de chacune des situations pour, garantir le droit à un logement décent, prendre en compte les modes d'habiter des populations et mettre en œuvre un projet de ville soucieux de garantir l'intérêt général. L'adaptabilité de ces réponses sera de deux ordres : une politique de lutte contre les installations irrégulières, la nécessité de traiter l'informel par des aménagements adaptés. (p5)</p>	<p>La restructuration du foncier s'appuiera sur un principe de parcellisation du foncier afin de régulariser l'occupation des parcelles</p>
<p>Dans la continuité des aménagements viaires projetés, une réflexion sera menée sur le réseau de desserte à l'échelle des quartiers et notamment sur (...) de part et d'autre l'avenue Paul Castaing. (p26)</p>	<p>La desserte viaire du secteur sera intégrée dans le schéma de déplacement de la ville de telle manière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de l'allée du Lac Bleu vers l'Est avec un raccordement à l'avenue Paul Castaing ; • Prolongement de la voie de desserte sud de la ZAC Saint-Maurice.

OAP « Balaté Nord »

Le projet de « Balaté Nord » au sud de l'agglomération doit permettre de mieux structurer l'extension de l'urbanisation au sud, le long de la RD11. Ce projet d'ensemble vise à faire émerger un nouveau quartier de la ville, susceptible d'accueillir des équipements d'envergure pour la ville.

L'aménagement de ce secteur apparaît comme stratégique pour la structuration du réseau viaire de la commune. La voie de contournement de la ville devant se raccorder à la RD11 au moyen de la voie de desserte principale du quartier. Les dispositions de l'OAP détaillent cela.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>La création d'une voie de contournement (liaison entre la RN1 et la route de St-Jean) permettra de structurer les secteurs ouverts à l'urbanisation à l'est du pôle aggloméré. Cette liaison nécessitera un nouveau franchissement de la Balaté. (p24)</p> <p>La constitution d'un maillage de voies et pistes cyclables : ce maillage s'appuiera sur le réseau existant et sur l'aménagement de pistes cyclables le long d'axes structurants pour les déplacements, en particulier, le long de la RD11 et de la RN1. (p26)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement d'un axe structurant principal qui innerve le projet depuis un seul accès nouveau sur la RD11. Cet axe constituera la voie de passage pour le deuxième franchissement de la Balaté. Il sera dimensionné de façon à supporter le trafic routier en conséquence. • L'axe de desserte primaire se complète d'un axe secondaire afin de privilégier un maillage adapté des voiries, permettre une densification optimale des zones d'urbanisation et la sécurisation d'un second accès via la route de St-Jean. • La création d'un maillage piéton et cyclable structurera l'ensemble du projet et permettra des continuités inter-quartiers futures.
<p>Au sud de l'agglomération, une nouvelle polarité structurante du territoire sera développée par le projet d'aménagement « Balaté Nord » sur un site de 33 hectares dédiés à l'implantation d'habitations, de commerces, d'équipements structurants (lycée IV et plateau sportif notamment) et à l'aménagement d'espace vert.</p> <p>Les enjeux en termes de production de logements et d'équipements seront en partie supportés sur ces espaces, d'où la nécessité de veiller à la cohérence d'ensemble des aménagements futurs avec l'environnement existant. Ainsi, les opérations d'aménagement d'ensemble seront favorisées pour optimiser le foncier disponible et instaurer la mixité urbaine et sociale. (p6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La polarisation d'un secteur commerces, services et artisanat structuré en façade de la RD11 renforcera l'attractivité économique du secteur. L'objectif est d'éviter les implantations aléatoires et de doter les espaces résidentiels de petits pôles de centralité attractifs en lien avec la vie dans les quartiers. • La localisation des équipements publics structurants (écoles et lycée), au sein du secteur d'aménagement, est pensée en lien avec la place centrale du quartier. • Des polarités de quartiers complémentaires à la place centrale sont identifiées dans le schéma d'ensemble et ont vocation à constituer des lieux de sociabilité. Elles accueilleront l'aménagement de placettes, jeux pour enfants, équipements sportifs etc. • La maîtrise des impacts environnementaux sera assurée par la mise en place d'un système de compensation adapté à l'imperméabilisation générée par le projet. • L'aménagement participera à la valorisation d'espaces naturels et paysagers et la préservation des zones basses humides avec la présence notable d'un parc sur la frange « est » du périmètre de projet.

OIN Vampire

Le secteur OIN Vampire constitue un des secteurs identifiés pour l'extension de l'urbanisation dans le PADD. Fortement impacté par l'urbanisation informelle, une grande partie des actions d'aménagement sur ce périmètre de 150 ha porteront sur le traitement de cette urbanisation. La zone identifiée pour l'extension programmée de la ville porte sur le secteur dénommé « Château d'eau » se structurant autour du futur Château d'eau des Sables-Blancs.

L'OAP vise à identifier l'organisation de cette extension de la ville avec la restructuration des quartiers spontanés de Colombie et de Chekepatty. Autres composantes prises en compte dans l'OAP : le tracé de la voie de contournement de la ville entre la RN1 et la RD11, l'aménagement d'un espace vert et le raccordement avec l'avenue de Paul Castaing.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
Le secteur Vampire couvre une surface de 1,5 km ² . Ce secteur, fortement impacté par l'urbanisation informelle offre des possibilités d'extension de l'urbanisation sur sa frange orientale. (p6)	<ul style="list-style-type: none"> • Sur l'offre de logements neufs, un prévisionnel d'environ 750 logements est identifié. La programmation logement se décline de telle manière : 15% de petits collectifs, 56% de maisons accolées, 3% de « Villas » et 26% pour de l'auto construction encadrée. • Les équipements seront disposés à l'interface entre les quartiers d'une part et avec la forêt des Malgaches d'autre part, et ce afin de permettre une porosité entre les quartiers et d'offrir un cadre paysagé valorisant pour ces équipements.
Assurer la sécurité et la salubrité des logements au travers une stratégie d'action permettant l'amélioration de l'habitat, le relogement des ménages dans un parc de logements décents et la constitution d'une offre en accession sociale à la propriété. (p5)	<ul style="list-style-type: none"> • Les deux quartiers d'urbanisation informelle seront intégrés au programme d'aménagement pour de la restructuration. Un principe de conservation d'environ 75% des logements identifiés sur place sera appliqué afin de libérer les emprises nécessaires aux réseaux publics et/ou aux équipements publics. La régularisation des occupations illicites s'effectuera sur le modèle des macro-lots.
La mise en œuvre d'une voie de contournement assurera la desserte des quartiers les plus périphériques de l'agglomération et aura pour vocation de circonscrire l'enveloppe urbaine. (p7)	<p>Implantation des voiries : l'axe de desserte Nord-Sud sera l'axe viaire structurant du secteur.</p> <p>Il devra être séquencé selon les singularités géographiques et paysagères.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une voirie primaire raccordera ce nouvel axe avec l'avenue Paul Castaing. • Un réseau de voies secondaires assurera deux autres connexions supplémentaires avec l'Avenue Paul Castaing dans une logique de maillage du quartier « Colombie » et du nouveau quartier « Château d'eau ».
Favoriser des espaces publics de qualités au sein des quartiers en identifiant et valorisant des espaces de centralités accueillants, ouverts sur la ville et permettant des appropriations	<ul style="list-style-type: none"> • Le versant nord de la crique Vampire sera réservé pour la constitution d'un parc.

<p>par les habitants pour différents usages et pour tous les âges.</p> <p>Offrir des espaces partagés de culture au sein des quartiers : jardins familiaux et/ou jardins partagés. (p18)</p>	
--	--

Focus quartier « Chekepatty »

Le secteur d'habitat informel habituellement dénommé « Chekepatty » abrite près de 3000 habitants. Compte-tenu de la taille importante prise par ce quartier ces dernières années, la politique de résorption de l'insalubrité et des occupations illicites passera, sur ce quartier, par une intégration progressive du quartier à la ville. Cela nécessite une coordination des actions d'aménagement dans ce secteur d'où l'intérêt, au sein de l'OAP « Vampire » de proposer un focus sur ce quartier. Dans cette optique, l'OAP vise à définir cette coordination des actions, l'objectif étant de structurer le quartier et de tendre vers une régularisation des occupations dans un cadre formel.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Assurer la sécurité et la salubrité des logements au travers une stratégie d'action permettant l'amélioration de l'habitat, le relogement des ménages dans un parc de logements décents et la constitution d'une offre en accession sociale à la propriété. (p5)</p> <p>Mettre en place des dispositifs d'accompagnement à la construction (auto-construction et/ou auto-finition) en encourageant notamment la mise en place d'une offre foncière diversifiée par l'Office Foncier Solidaire (OFS) de Guyane. (p5)</p>	<p>Parallèlement, le parcellaire est défini à partir d'un découpage en macro-îlots dessinés à partir de la trame viaire et les modalités de sécurisation foncière seront étudiées en concertation avec les habitants et la mobilisation d'outils foncier adaptés : bail à construction ou bail réel solidaire.</p> <p>Deux scénarios sont envisagés afin de répondre à l'urgence environnementale et sanitaire, induite par le manque d'accès aux services d'eau et d'assainissement au sein du quartier.</p>

OIN « Malgaches-Paradis »

Le secteur OIN de Malgaches-Paradis est une des zones à très forts enjeux pour le territoire. Ce périmètre, de par sa superficie présente un potentiel d'urbanisation important. Pour autant, différentes contraintes amènent à considérer un plan de développement de la zone en deux temps.

Cette OAP, précise les conditions d'ouverture à l'urbanisation de la première phase.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Le secteur Malgache/Paradis : les 7,2 km² de ce périmètre OIN seront le lieu d'une importante extension de la ville. L'implantation du terminal industriel et énergétique à l'embouchure de la crique Margot, conditionnera l'aménagement de ce secteur d'entrée de ville, au même titre que la liaison viaire entre la RN1 et le CD9. La</p>	<p>La programmation urbaine identifiée dans cette OAP porte sur trois secteurs distincts au sein de ce périmètre d'aménagement : Le quartier Bibi à restructurer, la zone d'activité industrielle sur les secteurs Montoute, Descannes et Tafia, et un secteur résidentiel sur le secteur Tarcy.</p>

<p>recherche d'une mixité des fonctions entre habitat et activité économique sera privilégiée. La vocation agricole de certains espaces de ce secteur sera maintenue du fait de leur caractère stratégique pour l'économie locale. (p11)</p>	
<p>La réalisation d'une liaison entre la RD9 et RN1 interviendra dans le cadre de l'OIN et permettra, entre autres, de desservir le futur terminal portuaire. (p24)</p> <p>dans la continuité des aménagements viaires projetés, une réflexion sera menée sur le réseau de desserte à l'échelle des quartiers et notamment sur le secteur d'entrée de ville « Est »,</p>	<p>Plusieurs dessertes principales permettront le maillage du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une voie de desserte principale parallèle à la RN1 sur une profondeur de 300m s'inscrivant dans le prolongement de la rue Léa Chapelain du centre-ville, un accès principal au niveau du quartier « Montoute » et la desserte du secteur « Tarcy ». • Les voies secondaires compléteront ce maillage viaire (sur la zone agricole notamment). • Des voies de desserte interne au quartier « Bibi » permettant de sécuriser les emprises foncières. • Des cheminements doux pour les modes actifs en bord de crique et en lien avec la topographie du site.
<p>La lutte contre le mitage des terres agricoles est une priorité pour asseoir la vocation agricole de ces espaces et maintenir l'identité paysagère de la commune.</p>	<p>Une large zone de 90 hectares dédiée à la préservation de l'activité agricole et en particulier pour la culture de la canne à sucre sera préservée.</p>

OIN Margot

Le secteur du carrefour Margot est identifié au titre du PADD comme un espace d'extension de l'urbanisation. Il est par ailleurs concerné par un périmètre d'OIN. À la fois secteur d'entrée de ville habité, zone d'implantation du futur pôle judiciaire et pénitentiaire, et identifié pour l'implantation d'activités économiques, plusieurs enjeux sont identifiés au sein de ce secteur qu'il convient de traiter à travers une OAP.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Le secteur Margot : la mise en œuvre d'un axe routier RN1-route de Paul Isnard confortera la situation stratégique du carrefour Margot à la croisée d'axes de circulation structurants.</p> <p>Ce secteur d'une superficie de 1,5 km² accueillera des activités économiques, des équipements structurants et de</p>	<p>Equipements publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantation du nouveau Tribunal de Grande Instance (TGI) et du centre pénitentiaire au sud de la RN1 ; • Construction d'équipements de proximité avec un nouveau groupe scolaire et un équipement sportif ; • Un équipement culturel d'envergure de type Palais Omnisport.

<p>l'habitat.</p> <p>Justice : la création d'un centre pénitentiaire et d'un Tribunal de Grande Instance sur le secteur de Margot. (p11)</p>	<p>Activités économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'installation d'activités économiques est privilégiée aux abords du futur pôle judiciaire. L'implantation d'activités tertiaires est privilégiée aux abords de la RN1. • Au nord de la crique Blanche : l'implantation d'activités économiques se fera en bordure de la RD9. <p>L'habitat n'étant pas prévu dans le SAR, le secteur évoluera dès la mise en compatibilité du SAR avec l'OIN.</p>
<p>Dans la continuité des aménagements viaires projetés, une réflexion sera menée sur le réseau de desserte à l'échelle des quartiers et notamment (...), le secteur carrefour Margot. (p25)</p> <p>La réalisation d'une desserte routière entre le carrefour Margot et la route de Paul Isnard. (p24)</p>	<p>La voie structurante primaire du secteur assurera une jonction Nord/Sud entre, d'une part, l'OIN Malgaches-Paradis par le CD9 et, la « route de Margot » par la RN1 d'autre part. Un aménagement hydraulique sera à prévoir au niveau de la crique Blanche. Cette voie aura vocation à devenir, sur le long terme, la voie de circulation principale en direction de Mana. En parallèle, le CD9 sera requalifié en un boulevard urbain.</p> <p>A partir de la voie primaire, un réseau viaire secondaire permettra le maillage interne à l'OIN :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au sud, une boucle de desserte interne des lots de la ZAE et du pôle judiciaire ; • Des dessertes pour les quartiers d'habitations et des équipements sur la partie nord du périmètre. <p>Deux carrefours seront aménagés sur la RN1 : un pour la jonction avec le CD9 et le deuxième pour la jonction avec la voirie structurante Nord/Sud du secteur OIN.</p>

Extension Saint-Jean

Le village de Saint-Jean est identifié, au titre du PADD, comme un village ou hameaux constitué qui contribue à l'équilibre de la trame urbaine de la commune. Sur ce secteur relativement contraint, l'orientation d'aménagement vise à identifier les conditions d'une extension de l'urbanisation pour de l'habitat de faible densité.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Encadrer l'urbanisation au sein des écarts.</p> <p>Préserver l'organisation de ces espaces autour de centralités villageoises. (p 8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier l'habitat de faible densité en veillant à l'insertion du bâti dans son environnement naturel. Le site étant fortement impacté par la topographie, les possibilités de construction sont estimées à 8 logements sur moins d'un hectare.

<p>Dans la continuité des aménagements viaires projetés, une réflexion sera menée sur le réseau de desserte à l'échelle des quartiers. (p 25)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La desserte viaire de ce secteur s'effectuera par le prolongement de la voie d'accès existante.
	<ul style="list-style-type: none"> • Pour la zone Ntlc, il s'agit de privilégier la vocation touristique et de loisirs aux abords des berges du fleuve en raison de la qualité paysagère du site. Des projets de même type en lien avec les paysages forestiers pourront également se développer sur la zone Nfl.

Pointe Balaté

Le secteur de la pointe Balaté présente un potentiel non négligeable d'une mise en valeur paysagère pour une vocation de loisir ou touristique en raison de l'environnement naturel du site et de sa situation à proximité directe de la ville.

Dispositions du PADD	Dispositions de l'OAP
<p>Mise en valeur des criques pour un accueil optimum du public : Pointe Balaté (p14)</p> <p>Les abords de la rivière Balaté seront préservés et valorisés de façon à préserver une trame verte et bleue et permettre des aménagements de loisirs et de détente (p19)</p> <p>Permettre la réalisation d'espaces d'activités de loisirs au sein d'espaces naturels assurant une gestion durable et raisonnée de l'environnement. (p 19)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La vocation de la zone est réservée pour l'installation d'activités touristiques et de loisirs. Les hébergements touristiques sont également autorisés. L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par la mise en œuvre d'un projet urbain d'ensemble sur cette zone. • Les aménagements réalisés devront veiller à préserver un accès à la pointe pour le public. • Le stationnement sur le site devra se concentrer sur un seul espace en entrée de site de façon à répondre à la demande et à optimiser l'utilisation de l'espace. Cet espace de stationnement devra être aménagé de façon à accueillir l'ensemble de la demande générée par les activités sur place. • La desserte viaire du site pourra être prolongée selon les besoins associés au projet touristique et de loisirs. La desserte du secteur au village de Balaté et au reste de la ville est assurée par l'avenue du Maroni.

3.2 Justification des dispositions du règlement pour la mise en œuvre du PADD (R151-2.2°)

3.2.1 Justifications de la délimitation des zones et du règlement

Les zones urbaines : U

UA : correspond au centre historique de Saint-Laurent du Maroni subdivisé en 3 secteurs :
<i>UAa : secteur du Quartier Officiel (+ ancien UAF, UAb et UA FS),</i>
<i>UAb : secteur centre-ville (anciens UaVC, UaEV1, UaEV2, UaEV3, UAVch),</i>
<i>UAc : secteur sud centre-ville (ancien UaEV4).</i>

La zone UA correspond au centre aggloméré de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni. Elle est constituée d'une urbanisation dense et continue, implantée selon une trame orthogonale sur un découpage parcellaire régulier. La délimitation de la zone UA correspond à un ensemble urbain cohérent. Par souci de lisibilité et de mise en cohérence, une seule zone a été délimitée, subdivisée en 3 secteurs.

Les objectifs de la zone sont inchangés par rapport au PLU mis en révision :

- Préserver la morphologie urbaine de ce secteur ancien du centre-ville ;
- Favoriser la densité tout en respectant les caractéristiques patrimoniales et historiques du tissu urbain existant ;
- Répondre aux besoins en logements par la création de nouveaux logements (densification et optimisation du tissu existant) et la réhabilitation du parc ancien ;
- Favoriser la mixité des fonctions par la préservation du rôle d'accueil (habitat), le maintien des activités commerciales et artisanales (sans nuisance sur l'environnement) et l'implantation d'équipements sociaux, éducatifs, sportifs, ...

Justification du règlement :

Le règlement de la zone UA a été établi de manière à préserver la qualité urbaine de la zone. De même, la mixité des fonctions, aujourd'hui caractéristique du centre-ville, est préservée par les règles établies au sein de la zone UA.

L'ancien découpage de la zone UA en 11 secteurs liés au dossier d'AVAP alors en cours d'élaboration mais non abouti, a été reconsidéré dans cette procédure de révision.

3 secteurs ont été retenus permettant de réglementer de façon spécifique la hauteur des bâtiments et l'emprise au sol, respectant ainsi une homogénéité des volumes construits par rapport au bâti existant.

Ainsi, il a été notamment défini les dispositions suivantes sur la forme urbaine en zone UA :

ZONE	LOCALISATION	VOCATION dominante	IMPLANTATION/voie	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
zones urbaines					
UA	Centre-ville				
UA a	quartier officiel	habitat commerces services	alignement	R+2+C	60%
UA b	Centre-ville	habitat commerces services	alignement	R+2+C	67%
UA c	partie sud centre-ville	habitat commerces services	alignement	R+1+C	60%

Figure 17 : Zonage 2016 (mise en vigueur des 11 sous-secteurs UA)

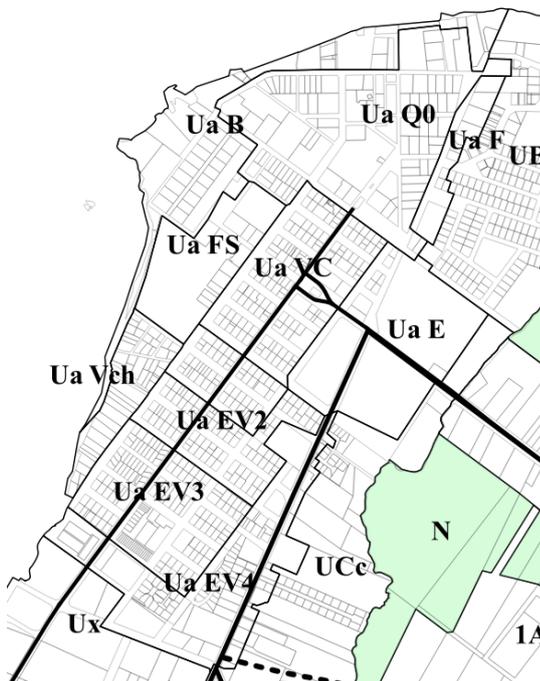
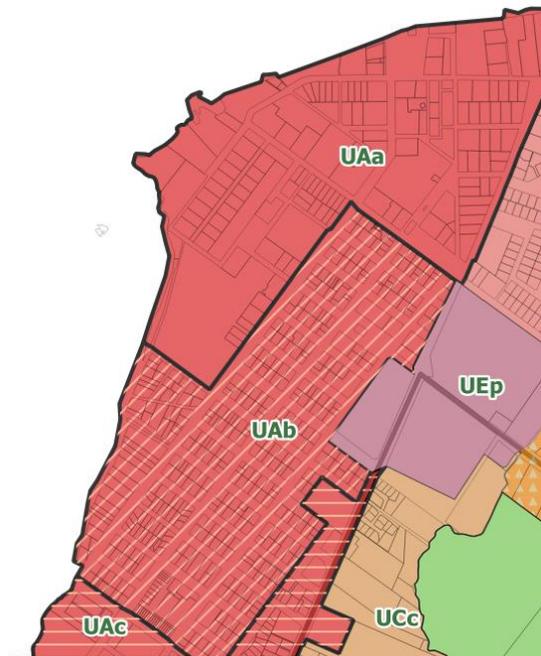


Figure 18 : Nouveau zonage UA sur le centre-ville



UB : secteurs limitrophes du centre-ville correspondant aux premières extensions urbaines.
<i>UBa (la Charbonnière),</i>
<i>UBb (les cultures, les écoles, Sables blancs, lac bleu, quartier Saint-Jean).</i>

La zone UB correspond aux premiers secteurs de développement urbain, implantés soit en prolongement direct du centre-ville historique, soit au sein d'espaces, alors voués à une urbanisation future, sur la piste des Sables Blancs. Il intègre également le noyau urbanisé de Saint Jean : l'organisation urbaine du village de Saint-Jean, sa densité bâtie et son rôle dans la structuration de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni, justifient de son classement en zone UB.

Objectifs de la zone :

- Répondre aux besoins en logements par la création de nouveaux logements (densification et optimisation du tissu existant) et la réhabilitation du parc ancien ;
- Favoriser la mixité des fonctions par la préservation du rôle d'accueil (habitat) et l'implantation d'activités, équipements et services de proximité nécessaires à la vie quotidienne dans les quartiers.

L'objectif recherché par les règles édictées sur la zone UB est, à la fois de prolonger la typologie urbaine qui s'est développée sur ces espaces.

Justification du règlement :

L'objectif recherché par les règles édictées sur la zone UB est, à la fois de prolonger la typologie urbaine qui s'est développée sur ces espaces, mais aussi, de permettre une optimisation et une densification urbaine de ces secteurs.

Il conviendra de noter que le quartier Saint-Jean, en raison de l'évolution de son système d'assainissement qui n'est plus sous gestion de l'armée, comporte la même dénomination que la majorité des secteurs c'est à dire UBb.

UB péri centrale			IMPLANTATION/ voie	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
UB a	charbonnière	habitat commerces services	retrait minimal 3 m	R+2+C	40%
UB b	culture, sables blancs les écoles, lac bleu, Saint- Jean	habitat commerces services	retrait minimal 3 m	R+2+C	40%
				hauteur>au- delà de bande 15m	

UC : secteur de développement urbain limitrophe de la zone UB.
<i>UCm (entrée de ville Est/ RN1) : à vocation mixte Habitat/activités</i>
<i>UCa (Chemin de Fatima), avec 2 secteurs indicés UCaa et UCab disposant de règles de hauteur différenciées pour tenir compte des formes urbaines spécifiques à ces 2 secteurs.</i>
<i>UCb (RD 11/Terre Rouge, Balaté Nord),</i>
<i>UCc (quartier Paul Isnard, rue Edgard Milien),</i>
<i>UCd (situé sur l'axe RN1) : à vocation dominante habitat.</i>

La zone UC correspond à un secteur d'urbanisation de moyenne densité à dominante résidentielle.

Ces espaces se développent principalement le long des grands axes de communication, RN 1, RD 9 et RD 11.

Ils constituent une extension urbaine proposant un urbanisme composé de maisons individuelles, individuelles groupées ou encore de petits collectifs. Des constructions et occupations du sol sont ponctuellement vouées à l'activité économique.

Cette zone est destinée à accueillir, les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ainsi que les équipements, bâtiments, ouvrages et installations d'intérêt public ; une mixité de fonctions permettant l'implantation d'activités, équipements et services de proximité nécessaires à la vie quotidienne dans les quartiers.

Objectifs de la zone :

- Participer à la constitution de l'offre en logements de manière quantitative (augmenter les possibilités de constructibilité) et qualitative (développer une offre variée, basée sur différentes formes urbaines et typologies d'habitat). La zone UC permet de répondre aux souhaits d'une partie de la population saint-laurentaise de pouvoir accéder à des terrains à bâtir bénéficiant d'un environnement de qualité tout en restant à proximité de la ville ;
- Favoriser la mixité des fonctions en permettant l'implantation d'activités, équipements et services de proximité nécessaires à la vie quotidienne dans les quartiers.

L'objectif recherché par les règles édictées sur la zone UC est de confirmer la vocation d'accueil de ces espaces, de prolonger la typologie urbaine qui s'y est développée, tout en encadrant ce développement.

Justification du règlement :

En zone urbaine dense, la constitution d'un front bâti homogène est recherchée, la tendance, en zone UC s'inverse et c'est plutôt la préservation d'un filtre végétal qui est recherchée afin de protéger l'intimité des constructions. Hormis sur les voies nationales ou départementales, les constructions doivent être édifiées en observant un recul supérieur ou égal, par rapport aux voies publiques et privées existantes modifiées ou à créer, à 8,00 m. De même, le cadre aéré sera préservé grâce au recul minimum de 5,00 m des constructions imposé par rapport aux limites séparatives. L'implantation sur les limites séparatives n'est rendue possible que dans certaines conditions (surface de plancher et règles de hauteur).

La révision générale apporte :

- Une adaptation de la nomenclature pour le secteur UCa, route de Fatima, pour lequel 2 sous-secteurs (UCaa et UCab) ont été délimités en fonction de la règle de hauteur respectant les gabarits du secteur villageois limitrophe.
- Un découpage spécifique pour l'entrée de ville RN1, avec un secteur mixte UCm, pour lequel les règles de hauteur sont différenciées selon la destination de la construction (habitat, commerces, bureaux).

UC	extension urbaine	habitat	IMPLANTATION/voie	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
UC a	Route de St Jean	habitat	5m/ 10m	R+2	40%
Ucaa	Fatima Nord	habitat	10 m	R+1	40%
Ucab	Fatima sud	habitat	10 m	R+2	40%
UC b	RD 11, terre rouge, Balaté Nord	habitat	10 m	R+2	40%
UC c	Paul Isnard, rue Millien	habitat	5 m	R+2	40%
UC d	RN 1	habitat	>8m	R+2	48%
UCm	entrée de ville Nord	mixte (habitat / activités)	retrait 10m	R+1 (commerce) R+3 (bureaux) R+2 (habitat)	

UD : zone située le long de la route du CD11 dédiée à l'habitat

La zone UD correspond à un secteur d'urbanisation de faible densité principalement voué à l'habitat, situé sur la route de Saint-Jean, entre les villages de Terre Rouge et Espérance. La densification de secteurs d'ores et déjà ouverts à l'urbanisation, qualifiés par une urbanisation diffuse, offre un important potentiel de constructibilité. Favoriser et encadrer sa densification constitue à la fois une réponse aux besoins en logements mais permet aussi de limiter l'ouverture d'espaces naturels à l'urbanisation. Comme en zone UC, ces espaces répondent à une demande foncière ouvrant de larges possibilités pour la mise en œuvre de projets de constructions.

Objectifs de la zone :

- Confirmer une vocation spontanée résidentielle tout en l'encadrant pour préserver un cadre de qualité ;
- Limiter la vocation de la zone à la fonction d'accueil d'habitat et à quelques activités dont l'implantation au sein d'espace à dominante naturelle est nécessaire ou source de valeur qualitative (structure hôtelière, de restauration, gîtes, ...) ;
- Préserver un cadre de vie aéré et un environnement protégé.

Justification du règlement :

Les dispositions règlementaires ont évolué sur cette zone.

En effet, la destination de la zone est principalement dédiée aux opérations d'habitat. Les activités artisanales ne sont plus autorisées. La mixité fonctionnelle sera recherchée par les possibilités de création de commerce sous réserve de ne pas impacter l'environnement et le paysage, et la création des activités de services.

De même les règles de hauteur limitée à 7 m à l'égout du toit et 12 m au faîtage, ont évolué et sont fixées à R+2+C.

Enfin, des superficies minimales de parcelle étaient obligatoires dans le cas de dispositif d'assainissement autonome. Dans les nouvelles dispositions, l'article 14 prévoit un raccordement obligatoire au réseau public d'assainissement, il n'y a donc pas de différenciation dans ce secteur entre la partie nord et la partie sud.

UD	route de St Jean	habitat	IMPLANTATION/voie	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
		commerces sous conditions	retrait 5,8,ou 10 m	R+2+C	20%

UE : zone dédiée aux équipements publics avec 1 secteur UEp dédié aux équipements publics.

L'évolution et le développement urbain de la commune de Saint-Laurent du Maroni induit l'organisation des implantations liées aux équipements publics structurants.

Ainsi les équipements publics existants tels que le Lycée, en entrée de ville, et le stade, sont classés en UEp.

Objectifs de la zone :

- Permettre à la commune de disposer d'un très bon niveau d'équipements et de services publics.
- Engager une véritable politique d'aménagement de secteurs dédiés aux équipements en lien avec les projets de développement de l'habitat.

Justification du règlement :

L'article 1 met en évidence une occupation liée exclusivement aux équipements en listant toutes les interdictions :

- *Exploitation agricole et forestière ;*
- *Commerce ;*
- *Industrie ;*
- *Entrepôt ;*
- *Habitation, à l'exception de l'hébergement et des logements nécessaires au gardiennage du site*
- *L'ouverture et l'exploitation des carrières.*

Les autres dispositions réglementaires restent souples ou ne sont pas fixées, permettant ainsi une plus grande marge de manœuvre pour la réalisation des projets.

UF : zone de l'aérodrome.

La zone UF correspond au secteur de l'aérodrome sur lequel sont autorisées les activités et implantations liées au fonctionnement de l'aérodrome.

La délimitation de la zone a été fixée en excluant la partie où ont été édifiés des bâtiments d'enseignement secondaire.

Objectifs de la zone :

Affirmer la vocation de la zone UF à recevoir les installations et infrastructures nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome ainsi que les équipements et les services induits, dans l'attente de la réalisation de la nouvelle plateforme aéroportuaire.

Justification du règlement :

Les constructions destinées au bureau et à la fonction d'entrepôt sont autorisées à condition qu'elles soient liées au fonctionnement de l'aérodrome (installations liées aux activités aéroportuaires, constructions destinées au stockage et à la distribution de carburant liées au fonctionnement de l'aérodrome).

Concernant les règles de hauteur, aucune limite n'est imposée par le règlement, mais la hauteur des constructions devra tenir compte des contraintes et servitudes liées aux activités aéroportuaires.

UV : secteurs spécifiques des villages : *Paddock, Jérusalem, Paradis, Balaté, Pierre, Terre Rouge, Prospérité, Espérance, et Sparouine.*

La zone UV correspond aux villages dans lesquels l'organisation spatiale est particulière du fait de l'utilisation collective des sols et de l'absence de propriété privée. Le zonage a été délimité en fonction du foncier identifié comme village.

Objectifs de la zone :

- Préserver l'organisation spatiale particulière des villages
- Conforter la mixité des fonctions par la préservation d'activités, d'équipements, de services de proximité nécessaires à la vie quotidienne dans les villages.

Justification du règlement :

En l'absence de propriété privée et de parcellaire défini dans les zones UV, les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont portées à 10 m. Le caractère obligatoire de cette prescription s'appuie sur les occupations actuelles. Des règles d'implantation sont fixées par rapport aux voies privées ou publiques ainsi que la distance entre les constructions sur un même terrain. L'obligation de respecter un recul minimal de 5 m permet d'observer des règles de sécurité et de salubrité. La hauteur, limitée à 7,00 m à l'égout de toiture et à 10,00 m au faitage, permet de limiter le volume des constructions.

UM : correspond au secteur du camp militaire de Nemo.

Le quartier militaire situé dans le village Saint-Jean est occupé par le RSMA, les limites parcellaires relèvent du Ministère de la défense.

Le zonage et le règlement sont inchangés par rapport au PLU mis en révision.

Objectifs de la zone :

Fixer des dispositions règlementaires adaptées à l'occupation militaire de la zone tant en ce qui concerne les constructions que les ouvrages ou installations.

Justification du règlement :

Toute construction ou installation non liée à l'activité militaire est interdite. Les constructions nouvelles seront implantées en retrait des limites séparatives et en retrait de la voie.

La hauteur des constructions est limitée à 12 m au faîtage, pour tenir compte des hauteurs de bâtiments déjà existantes.

S'agissant d'un quartier spécifique, les dispositions règlementaires sont adaptées aux nécessités du 9° RSMA.

UX : zone dédiée aux activités économiques subdivisée en 3 secteurs :*UXa (activités artisanales), UXc (activités commerciales), UXp (activités portuaires).*

La zone UX correspond à un secteur équipé en termes de réseaux et voiries, destiné à l'accueil des activités économiques : artisanales, commerciales, équipements et services, elle comprend également la zone du port à proximité du secteur de la Charbonnière.

Objectifs de la zone :

- Favoriser confirmer et renforcer la vocation économique de ces secteurs permettant de répondre aux besoins en termes de fonciers équipés spécifiquement dédiés à l'accueil d'activités commerciales, artisanales, de services et d'équipements ;
- Préserver une certaine qualité urbaine, architecturale et paysagère au sein des zones d'activités afin d'assurer leur intégration dans l'environnement ;
- Définir un règlement assurant la compatibilité des zones UX avec leur intégration en zone urbaine et la proximité d'habitat.

Justification du règlement :

Les articles 1 et 2 permettent de réglementer la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol et de conforter la vocation économique des zones.

L'ensemble des activités commerciales, artisanales, de bureaux, les constructions ayant pour fonction d'entrepôt, les installations et constructions nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif sont autorisées. Le règlement permet les constructions à destination de logements pour les personnes dont la présence permanente sur le site est nécessaire (surveillance, gardiennage, ...).

UX	Zone urbaine à vocation économique		IMPLANTATION	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
UX a	sud St Maurice	artisanat	retrait 5 m	9 m/12 m	non réglementé
UX c	Est Charbonnière	commerciale	retrait 5 m	9 m/15 m	non réglementé
UX p	Port	portuaire	retrait 5 m	12 m/15 m	non réglementé

Les zones à urbaniser : AU

Les zones AU sont des secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation. Le classement en zone AU de ces espaces est justifié par leur caractère non bâti et leur niveau de viabilité (réseaux techniques, accessibilité, desserte interne) insuffisant pour être ouverts à l'urbanisation.

Conformément au Code de l'Urbanisme, le PLU détermine 2 types de zones AU.

Elles sont distinguées selon un critère de desserte en équipements publics à la périphérie immédiate de la zone :

- Les zones 1 AU, qui disposent, pour desservir les constructions à implanter sur la zone à urbaniser, d'une capacité suffisante des réseaux situés à la périphérie immédiate. L'ouverture de ces zones peut être soumise, selon les secteurs, à la réalisation d'une opération d'ensemble approuvée par la commune ;
- Les zones 2 AU, dont la capacité des réseaux situés à la périphérie immédiate de la zone est insuffisante pour desservir les constructions à implanter. L'ouverture à l'urbanisation de ces zones est soumise à une modification ou une révision du PLU.

La commune de Saint-Laurent-du-Maroni, cherche, au travers de la mise en œuvre de son projet politique exposé dans le PADD, à offrir une réponse aux besoins en logements, mais aussi, en équipements, services, et activités économiques.

L'Etat est venu conforter cette stratégie et ces objectifs en définissant des secteurs d'OIN sur la commune.

Le projet politique s'est traduit, d'une part, par la volonté d'une optimisation et une densification des zones urbaines, et d'autre part, par l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser. Il s'agit, dans un premier temps, de combler le retard dans la constructibilité de logements (accompagnés d'équipements, activités), puis, dans un second temps, de disposer d'une marge de manœuvre permettant d'anticiper sur les besoins à plus long terme.

Les zones à urbaniser ont été définies en fonction de l'état initial de l'environnement, des contraintes du site et de leur localisation. L'utilisation des sols est spécifique selon leur localisation.

Les zones à urbaniser à court terme : 1AU

-1AUh : zone à vocation résidentielle (incluant les secteurs d'habitat informel)
-1AUbn : zone à vocation résidentielle
-1AUXi : zone à vocation industrielle
-1AUXm : zone à vocation mixte : artisanale et/ou commerciale
-1AUtl : zone à vocation tourisme, loisirs
-1AUj : zone à vocation d'équipements judiciaires et pénitentiaires
-1AUz : Zone d'Aménagement Concerté Saint Maurice

Objectifs des zones 1AU :

- Répondre aux besoins en logements ;
- Répondre aux besoins en termes d'emplois en créant de l'activité ;
- Participer à la définition d'une zone urbaine afin de lutter contre l'étalement urbain grâce à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation situées en continuité de la tâche urbaine existante ;
- Urbaniser avec un bon niveau de réseaux publics des secteurs en partie occupés ;
- Organiser des centralités de proximité en favorisant la mixité des fonctions par l'accueil de constructions de vocations différentes, habitat, activités commerciales et artisanales (sans nuisance sur l'environnement) et équipements sociaux, éducatifs, sportifs, ...

Justification du règlement 1AU :

Les zones à urbaniser définies dans la présente révision, prennent en compte les différents secteurs de projets de la commune, intégrant les secteurs OIN mais également l'évolution de l'urbanisation programmée de la ZAC Saint-Maurice, classée en 1AUZ pour l'ensemble de son périmètre de création de ZAC (et non plus 1AUa et 1AUb), ainsi que des secteurs déjà occupés.

La zone 1AUh correspond aux secteurs d'habitat spontané, espaces construits, accessibles, sans desserte en eau et assainissement. Des opérations de restructuration urbaine sont à envisager.

Un secteur 1AUh a été délimité sur la route de Paul Isnard, il s'agit d'un secteur occupé en cours de régularisation foncière. Anciennement classé en zone agricole, ce secteur n'a plus de vocation agricole, d'où le choix d'un classement plus approprié à la réalité du site.

Les zones 1AUa et 1AUb du PLU mis en révision ont été remplacées par la classification 1AUh.

▪ La zone 1AUz, dédiée à la ZAC Saint-Maurice

L'évolution du classement de ce secteur en devenir, est en lien avec le nouveau cadre réglementaire des OAP. En effet, les règles de hauteur étant différentes entre les 2 anciens secteurs (1AUa et 1AUb), celles-ci seront reportées dans les schémas d'OAP, et non dans la partie écrite du règlement.

Le règlement de la zone 1AUZ a été établi de manière à permettre la constitution de quartiers urbains dotés de l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie quotidienne. Il a aussi été pensé en liaison avec les principes d'aménagement élaborés dans le projet de la ZAC.

L'objectif général du règlement est de permettre une densité urbaine proche de celle du centre-ville historique de Saint-Laurent tout en préservant un cadre de vie de qualité, des espaces de respiration.

L'article 1 interdit, d'une manière générale, les constructions et installations qui, de par leur nature, leur aspect ou leur importance, ne s'intègre pas en milieux urbains ou engendreraient des nuisances pour les habitants, tels que les activités industrielles ou artisanales, les décharges ou autres tours ou antennes. En revanche, l'article 2 permet une grande variété d'occupations et d'utilisations du sol dès lors qu'elles sont compatibles avec un environnement urbain. Le règlement autorise diverses vocations et destinations des constructions afin de favoriser la mixité des fonctions recherchée dans une centralité de quartier. Sont donc compatibles avec la vocation de ces zones, l'ensemble des constructions à usage d'habitation, d'activités commerciales, de bureaux, d'hôtellerie, ainsi que les installations et constructions nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (équipements scolaires, périscolaires, de loisirs, sportifs et culturels,).

Correspondant à une zone urbaine dense, le règlement favorise la constitution d'un tissu homogène. Ainsi, le règlement rend possible la constitution d'un front bâti, en alignement sur l'espace public. Toutefois, l'observation d'un recul supérieur ou égal à 3,00 m par rapport aux voies est aussi envisagée. De plus, dans le souci de préserver des voies agréables et lumineuses, obligation est faite, pour les constructions de plus de deux niveaux qui présenteraient des attiques au dernier niveau, de positionner la façade en retrait au minimum de 2 mètres par rapport à l'alignement sur le domaine public.

Pour le secteur 1AUz, 2 types d'implantation sont possibles :

- Dans la bande des 15 m comptée à partir de l'alignement des voies, les constructions seront implantées de la façon suivante :
 - ➔ Soit d'une limite séparative latérale à une autre, dans ce cas la profondeur du bâtiment n'excèdera pas 15 m,
 - ➔ Soit sur l'une des 2 limites latérales. Le retrait par rapport à la limite latérale devra respecter un retrait minimal de 3 m.
 - ➔ Soit en retrait des 2 limites séparatives latérales avec un retrait minimal de 3 m.
- Au-delà de la bande des 15 m comptée à partir de l'alignement, les constructions seront implantées :
 - ➔ Soit en retrait des 2 limites séparatives en observant un retrait minimal de 3 m,
 - ➔ Soit sur une limite séparative ou la limite de fond, si la construction présente une surface de plancher inférieure à 50 m² et une hauteur à l'égout du toit, inférieure à 4 m.

▪ La zone 1AUx, dédiée aux activités économiques :

Objectifs de la zone

- Renforcer l'armature économique de la commune dans les espaces urbains définis ;
- Répondre aux besoins en termes de foncier équipé spécifiquement dédié à l'accueil d'activités commerciales, artisanales, de services et d'équipements, mais aussi industrielles ;
- Préserver une certaine qualité urbaine de ces espaces afin d'assurer leur intégration dans l'environnement ;
- Définir un règlement assurant la compatibilité de la zone 1 AUx avec son environnement et assurant son intégration en zone urbaine.

Le PLU veille à ce que les dessertes viaires internes aux zones à vocation économique répondent aux besoins et puissent supporter le déplacement de véhicules de grands gabarits. Ainsi, l'emprise minimale d'une voie à sens unique est de 8,00 m de largeur, celle d'une voie à double sens est de 12,00 m de largeur.

Les règles d'implantation des constructions par rapport au domaine public et par rapport aux limites séparatives répondent à des logiques de fonctionnement des zones d'activités économiques, à des impératifs de sécurité et traduisent des morphologies existantes.

Ainsi, un recul minimum de 5,00 m est imposé par rapport aux voies et aux limites séparatives.

Concernant les règles de hauteur, une règle différenciée en fonction de la nature de la construction est préconisée afin de ne pas pénaliser certaines activités nécessitant des surfaces de stockage ou des volumes particuliers.

Pour les constructions à usage de bureaux, commerces et services, la hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 9,00 m à l'égout de toiture et 12,00 m au faîtage.

Pour les constructions à usage de dépôt ou industriel, la hauteur maximale des constructions est limitée à 12,00 m à l'égout de toiture 15,00 m au faîtage.

Pour la zone 1AUtl, dédiée aux activités touristiques et de loisirs

Objectifs de la zone :

- Renforcer l'offre touristique de la commune ;
- Préserver une certaine qualité de l'aménagement de ces espaces afin d'assurer leur intégration dans l'environnement ;
- Mettre en valeur ces sites, en permettant des constructions et installations spécifiques.

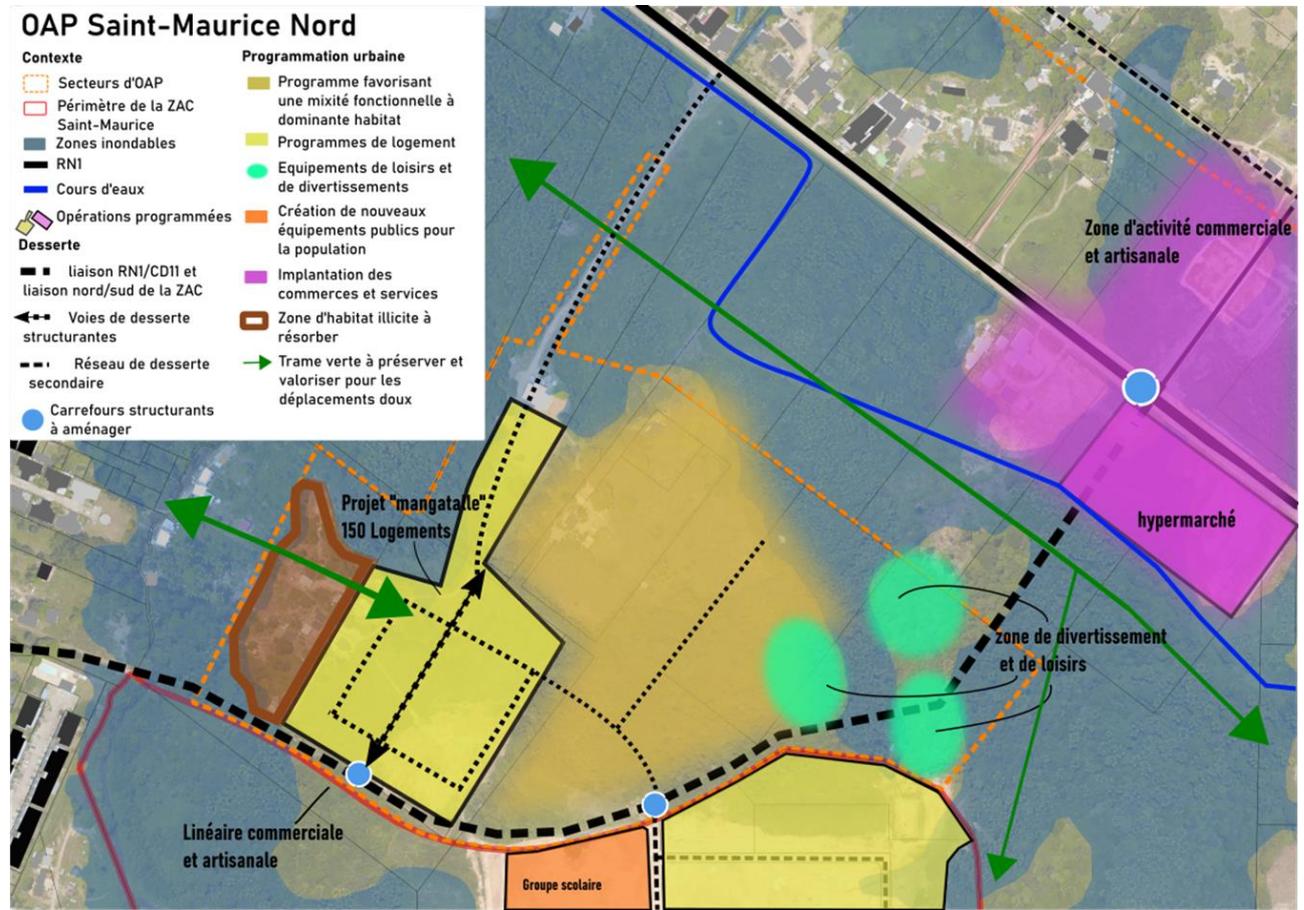
Les articles 1 et 2 du règlement permettent de cadrer les modes d'utilisation des sols en interdisant toute occupation qui ne serait pas liée à la vocation de la zone : telles que les constructions industrielles, artisanales, agricoles, ...

En matière de forme urbaine : réglementation de l'emprise au sol (60%), de la hauteur (R+3 maximum), et de l'implantation des constructions (en retrait de 3 m des voies et des limites séparatives), afin de garantir une qualité dans l'aménagement de ces secteurs.

1AU		ZONE A URBANISER	IMPLANTATION / voie	HAUTEUR	EMPRISE AU SOL
1AUj	Margot	équipements	soit alignement soit retrait	non réglementé	non réglementé
1AUbn	Balaté Nord	Habitat-commerces	soit alignement soit retrait	13m/16m	65%
1AUh	diffus	habitat	soit alignement soit retrait	R+2	65%
1AUtl	divers secteurs	tourisme Loisirs	soit alignement soit retrait	9 m/12 m	60%
1AUXi	Secteur Nord + Margot	industrie	soit alignement soit retrait	12 m/15 m	60%
1AUXm	Nord zac St Maurice Secteur Margot	artisanale/commerciale	soit alignement soit retrait	9 m/12 m	60%
1AUz	ZAC St Maurice	Habitat/activités	3 m ou 5 m	cf OAP	60%

Il conviendra également de se reporter au document OAP du présent PLU pour toutes les dispositions en matière d'aménagement spécifique pour chaque secteur. Voici un exemple dans lequel la légende fixe les éléments de programmation des équipements et d'aménagement des espaces.

Ce type de légende est repris pour chaque OAP sectorielle.



Les zones agricoles : A

<p>A : zone agricole correspondant aux zones exploitées, et lieux d'implantation des sièges d'exploitation.</p>	<p>Azs : secteur correspondant aux Zones de Droit d'Usage Collectif.</p>	<p>Atvb : secteur de protection de la Trame Verte et Bleue en milieu agricole.</p>
--	---	---

Délimitation de la zone :

La zone agricole est une zone protégée destinée à pérenniser et développer la valeur agronomique et biologique des espaces. Elle vise également à protéger et exploiter le potentiel économique du sol et du sous-sol.

Dans ce cadre, les zones agricoles de Saint-Laurent-du-Maroni intègrent, d'une part, les espaces cultivés, et d'autre part, ceux présentant un potentiel agronomique dont la situation permet l'accessibilité.

Il est à noter également l'importance du maintien des espaces traditionnels agricoles de la commune, qui présentent une sensibilité particulière du point de vue paysager. La zone A n'autorise que les constructions et occupations du sol directement liées à une activité agricole.

Justification du règlement :

La zone agricole A n'admet aucune construction nouvelle à usage d'habitation, à l'exception de celles qui sont liées et nécessaires à l'activité agricole, afin de pérenniser l'activité présente et de faciliter l'installation de nouveaux agriculteurs.

Afin de faciliter les déplacements liés à l'activité agricole, l'emprise minimale des voies est fixée à 10,00 m. En l'absence de réseau public il sera envisageable d'avoir recours à un système de production privée d'eau potable, à partir du moment où celui-ci est autorisé par l'autorité sanitaire. Dans le cas où des nouvelles constructions seraient amenées à être réalisées dans la zone agricole, des reculs importants sont imposés :

- Pour assurer le confort des habitants, un recul minimum de 10 mètres par rapport aux voies et aux limites séparatives ;
- Pour des motifs liés à la sécurité et au confort, un recul minimum de 75 mètres de l'axe de la RN 1 et de 35 mètres de l'axe des routes départementales.

Concernant la règle des hauteurs, seule la hauteur des constructions à usage d'habitation est fixée à 9 m, afin de faciliter les implantations de bâtiments liés à l'activité agricole.

Dans les zones AZS, l'habitat lié aux abattis est admis, ainsi que les activités de chasse, cueillette, et utilisation de bois d'œuvre. Ces secteurs ayant une antériorité en termes d'occupation spécifique sont identifiés en secteur agricole indicé, mais ne correspondent pas pour autant aux secteurs de taille et de capacité limitée (STECAL) compte tenu de leur emprise.

Les zones naturelles et forestières : N

N : zone naturelle et forestière et 2 secteurs N1 et N2 (secteurs naturels du SAR)
Nc : secteur dédié aux carrières et aux mines
Ntlc : secteur naturel à protéger en raison de la qualité des sites, de leur intérêt esthétique et des possibilités de mise en valeur récréatives, sportives ou encore culturelles.
Nfl : secteur naturel forestier avec aménagement dédié aux loisirs : Malgaches, Saint Maurice et Saint-Jean.
Nf : secteurs forestiers.
Ner : secteurs naturels dédiés à la production d'énergie de sources renouvelables.
Ntvb : secteur de protection de la Trame Verte et Bleue en milieu naturel.

La plus grande partie du territoire de Saint-Laurent-du-Maroni est classée en espace de protection de la nature.

Les zones naturelles sont déclinées comme suit :

- La zone naturelle préservée en raison de son simple caractère naturel ou placée sous mesure de sauvegarde pour des motifs de sensibilités paysagères, environnementales, ou présentant les caractéristiques d'une trame verte et bleue (Ntvb), correspondant à un continuum écologique ;
- La zone dite forestière couvrant les forêts soumises au régime forestier et présentant des potentiels liés à l'exploitation forestière (Nf) et les espaces forestiers de loisirs (Nfl) ;
- Les espaces naturels dédiés aux activités de tourisme, de loisirs, de culture (Ntlc) ;
- Les espaces naturels de conservation durable et les espaces à haute valeur patrimoniale du SAR sont classés en N1 et N2. L'article 2 régleme nte l'occupation du sol conformément aux prescriptions du SAR.

L'article 1 interdit toute construction et aménagement et renvoie à l'article 2 régleme ntant les occupations du sol sous conditions.

Ci-dessous l'article 2 des secteurs N1 et N2 intégrés dans le PLU approuvé :

En zone N1 sont autorisés :

- la création des équipements et services permettant de répondre aux besoins de base de la population (adduction d'eau potable, gestion des eaux usées, transport d'électricité, production d'énergie renouvelable, déchets, téléphonie) à condition que la commune ne dispose d'aucun autre espace mobilisable,
- les travaux et aménagements nécessaires à la réduction de l'impact paysager des activités humaines. En particulier de l'intégration paysagère des réseaux d'utilité publique (enfouissement des nouvelles lignes, de l'existant lorsqu'il s'accompagne d'impacts visuels, travail sur les pylônes de téléphonie portable,
- la pratique de l'agriculture vivrière réalisée par les populations rurales en relation avec l'organisation des villages autour desquels les habitants développeront des activités agricoles vivrières ou artisanales, sous réserve de limiter l'ouverture de voies de desserte pénétrant dans la forêt,
- la cueillette et la récolte de bois d'œuvre et de service pour l'usage des populations tirant traditionnellement leurs moyens de subsistance de la forêt,

- les installations, ouvrages, travaux ou activités liés à une production et à une gestion durable de bois d'œuvre et d'industrie, sous réserve que ces espaces ne soient pas soumis à un régime de protection ou de conservation écologique et paysagère particulier,
- la construction de carbets, de gîtes ruraux, d'hébergements ou de restauration, de « maison de la nature », ou écomusées ainsi que des projets intégrés à l'environnement de types parcs animaliers, pour le développement d'activités écotouristiques,
- les équipements de production et de transport d'énergie (biomasse, solaire, géothermie) lorsque cette localisation répond à des nécessités inhérentes aux dits équipements et en cohérence avec le SRCAE,
- les ouvertures ou les extensions de carrières situées dans les zones de ressources potentielles à prendre en compte définies par le schéma des carrières de la Guyane.
- la réalisation des 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 environnementale supportable pour la commune,
- l'amélioration des dessertes aériennes et fluviales, ainsi que des dessertes routières locales,
- les installations, ouvrages, travaux dont la vocation scientifique particulière justifie l'implantation dans ces espaces,
- les constructions et aménagements nécessaires pour la signalisation et la mise en valeur des espaces naturels : aménagements légers permettant de canaliser la fréquentation et de favoriser l'observation des biotopes, tels que les chemins et stationnements, des pontons et cales de mise à l'eau.

En zone N2 sont autorisés sous réserve d'être conçus et implantés de façon à prévenir et minimiser leur impact écologique et paysager, notamment dans leur localisation et leur aspect :

- les équipements relatifs à la signalisation et l'information permettant une sensibilisation du public ;
- les équipements et aménagements liés à la gestion de ces espaces ;
- les points d'accueil et les lieux de rencontre et d'échanges essentiels à l'éducation à l'environnement, tout en permettant un développement du tourisme de nature ;
- les installations et constructions à but scientifique ou d'observation ;
- les chemins de randonnées ou les sentiers de découverte et d'interprétation ;
- les hébergements de type carbet et éco-lodges à faibles impacts environnementaux ;
- les prélèvements de produits forestiers, uniquement dans le cadre d'une activité traditionnelle ainsi que la production de bois d'œuvre, dans le cadre d'une gestion durable.

- **Les espaces de carrières sont classés en zone Nc.**

Ils correspondent aux secteurs exploités ayant reçu une autorisation d'exploiter. Notamment les espaces de carrière exploités par Villeronce.

- Dans le cadre de cette révision le PLU intègre un secteur spécifique de production d'énergie renouvelable **Ner** dans lequel sont admis :

- Les locaux techniques et industriels concourant à la production d'énergie ;
- Les centrales ou parcs photovoltaïques/solaires ainsi que l'implantation d'éoliennes.

- **Les zones Nf et Nfl**

La délimitation des zones Nf est basée sur la prise en compte des espaces du Domaine Forestier Permanent classés en Espaces Forestiers de Développement dans le SAR de Guyane.

Les zones Nfl correspondent à des espaces forestiers dont la composition et la nature ainsi que la proximité avec les zones urbaines, en font des secteurs dont le potentiel touristique et récréatif peut être mis en valeur par l'aménagement de sentiers et de petits équipements de loisirs.

Objectifs des 2 zones :

- Préserver les milieux naturels forestiers jouant un rôle de régulation écologique ;
- Conserver et mettre en valeur les massifs forestiers situés à proximité des zones urbaines grâce à une utilisation récréative, ludique sportive ;
- Préserver et gérer la ressource forestière par une utilisation raisonnée ;
- Permettre et organiser une exploitation forestière responsable.
- Ouvrir la possibilité d'organiser une filière bois à usage énergétique.

Justification du règlement :

Le règlement instauré sur les zones Nf et Nfl concourt à préserver ces vastes espaces naturels tout en permettant l'exploitation forestière raisonnée liée à la production de bois d'œuvre, de bois à usage énergétique et d'autres produits forestiers et, pour les zones Nfl, une mise en valeur ludique et récréative dont la mise en œuvre ne remette pas en cause le caractère naturel des milieux.

En zone Nfl, sont autorisés les déboisements et défrichements liés aux activités touristiques. En zone Nf et Nfl, l'implantation d'installation d'accueil du public est autorisée sous conditions. Le raccordement au réseau public d'eau potable est obligatoire pour toute installation nouvelle requérant l'eau potable ; en cas d'absence de réseau public, notamment camp Voltaire, un système privé de production peut être installé sous réserve d'être autorisé par l'autorité sanitaire. L'évacuation des eaux usées doit également être prévue vers des dispositifs d'assainissement autonome conformes à la réglementation en vigueur. Pour des motifs d'insertion paysagère des nouvelles constructions admises, la réglementation impose un niveau de recul important de :

- de 75,00 m par rapport à l'axe de la RN 1 ;
- de 35,00 m par rapport à l'axe des routes départementales ;
- de 10,00 m par rapport aux autres voies publiques et privées et aux limites séparatives.

▪ **La zone Ntlc**

Objectifs de la zone :

-Permettre une mise en valeur touristique et de loisirs.

Justification du règlement :

Le règlement encadre strictement l'occupation des sols :

-Les aménagements liés au tourisme, aux loisirs, aux sports, à la découverte de la nature, ainsi que les équipements publics et les parcs de stationnement liés à ces installations à condition qu'elles respectent les conditions suivantes :

- qu'elles soient ouvertes au public ;
- qu'elles ne soient pas de nature à compromettre le caractère et la qualité des lieux, en particulier au niveau de leur intégration dans les sites ;

-Les aménagements légers de loisirs (accrobranches, parcours santé, chemins piétons, VTT ou cyclables, aires de jeux, aires de pique-nique...) ;

-Les hébergements de type caravans à faibles impacts environnementaux.

Pour des motifs d'insertion paysagère des nouvelles constructions admises, la réglementation impose un niveau de recul important de :

- De 75,00 m par rapport à l'axe de la RN 1 ;
- De 35,00 m par rapport à l'axe des routes départementales ;
- De 10,00 m par rapport aux autres voies publiques et privées ;
- De 5,00 m par rapport aux limites séparatives ;

3.2.2 Les autres dispositions du règlement

Condition de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et par les réseaux publics d'eau, d'assainissement

Ce chapitre permet de définir les règles relatives aux modalités d'accès aux terrains et aux obligations en desserte par les réseaux est composé de différents paragraphes. Le premier concerne la desserte par les voies publiques ou privées. Le deuxième, la desserte par les réseaux. Ce chapitre est écrit de manière semblable pour l'ensemble du règlement.

Les règles déclinées dans le premier paragraphe visent 2 éléments essentiels à savoir :

- Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques : voies adaptées à l'importance ou à la destination des constructions ou encore permettant l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité.
- Les conditions d'accès aux voies ouvertes au public afin que chaque terrain présente un accès suffisant, adapté et aux normes. Il s'agit de veiller à garantir des conditions d'accès et de desserte compatibles avec les projets réalisés.

Stationnement

Les dispositions concernant le stationnement doivent permettre d'intégrer dans tous les projets de construction, la réalisation des places de stationnement nécessaires au bon fonctionnement de la construction. Il s'agit en particulier d'éviter l'encombrement des voies publiques.

Les règles de ce chapitre correspondent à une estimation des besoins en places de stationnement par catégorie de construction. Les besoins en stationnement demeurent importants et ne doivent pas être sous-estimés dans les nouvelles constructions en particulier à usage de logement.

Ainsi, les normes de stationnement imposent un nombre minimal de places. Le nombre de places est fixé suivant la destination de la construction (habitations, bureaux, activités artisanales, établissements commerciaux, équipements).

Ces principes généraux et normes de stationnement permettent de satisfaire aux orientations du PADD en repensant l'offre de stationnement, en l'optimisant et en améliorant l'offre de stationnement à proximité des commerces et des services publics,

Pour le calcul des places de stationnement, il est fait usage d'une règle qui impose des places par tranche de surface de plancher pour les activités. Cela permet d'adapter la règle à la typologie des constructions comme les commerces, les bureaux ou encore les équipements.

En ce qui concerne la destination Habitation, les règles varient selon la typologie des sous destinations : logement ou hébergement hôtelier.

Une disposition spécifique a été intégrée concernant l'emprise du stationnement des véhicules pour les lieux de culte soit : 1 place de stationnement pour 25 m² de surface de plancher.

Performances énergétiques et environnementales

Aspect novateur dans ce règlement du PLU, en lien avec l'évolution de la réglementation issue de la recodification des dispositions réglementaires du code de l'urbanisme, la question de l'utilisation des matériaux renouvelables, ... est clairement énoncée dans toutes les zones constructibles du PLU.

Le permis de construire ou d'aménager ou la décision prise sur une déclaration préalable ne peut s'opposer à l'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre, à l'installation de dispositifs favorisant la retenue des eaux pluviales ou la production d'énergie renouvelable correspondant aux besoins de la consommation domestique des occupants de l'immeuble ou de la partie d'immeuble concernés.

Les constructions neuves doivent prendre en compte la préservation de l'environnement dans leur conception :

- L'intégration des dispositifs de récupération d'eau de pluie est obligatoire,
- L'utilisation des matériaux renouvelables, recyclables est encouragée,
- L'utilisation des énergies renouvelables est encouragée.

Aires collectives de jeux et opérations de logements

Dans le cadre d'opérations de logements, la commune souhaite intégrer les équipements publics de proximité à tout projet d'aménagement comprenant la création de plus de 20 logements. Il s'agit de mettre à la disposition des enfants de chaque quartier des aires de jeux d'une emprise minimale de 300 m².

Plusieurs aires de jeux collectives devront être créées par groupe résidentiel de 20 logements.

Cette disposition s'applique aux zones UB, UC, UD, du présent PLU.

3.2.3 Les autres dispositions

Les emplacements réservés

En vertu des dispositions de l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme, « Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :

1° Des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques ;

2° Des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;

3° Des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques »

Le PLU désigne par « emplacement réservé » tout terrain bâti ou non bâti pouvant faire l'objet, à l'avenir, d'une acquisition par la collectivité publique dans le but d'y implanter un ouvrage public, une voie publique, une installation d'intérêt général ou un espace vert.

Selon l'article L.152-2 du Code de l'Urbanisme, le propriétaire d'un terrain sur lequel le PLU a inscrit un emplacement réservé « peut, dès lors que ce plan est opposable aux tiers, et même si une décision de sursis à statuer qui lui a été opposée est en cours de validité, exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L 230-1 et suivants ».

37 emplacements réservés existaient dans le PLU mis en révision. Ils ont été en tout ou partie réalisés.

Une nouvelle liste a été intégrée, comme indiqué sur les documents graphiques, dans laquelle sont mentionnés de nombreux projets de création de voiries et d'équipements.

OBJET	BENEFICIAIRE	SUPERFICE
Canal de collecte	Commune	535
Transparence hydraulique	Commune	2288
Création élargissement Voiries	Commune	2456
ZAC St Maurice - Eq.Sportif	Commune	3011
Création voirie	Commune	3174
Voiries entre RD 11 et Balat Nord	Commune	3302
Création de voie	Commune	3524
Voiries entre RD 11 et Balat Nord	Commune	3570
Bassin aerodrome	Commune	4051
ZAC St Maurice - Crèche	Commune	4810
ZAC St Maurice - Eq. Public et Sportif	Commune	5066
ZAC St Maurice - GCSMS	Commune	5068
ZAC St Maurice - Eq. Public	Commune	5427
ZAC St Maurice - Eq. Public et Sportif	Commune	5509
Création voirie	Commune	6413
Création de voie	Commune	6533
Création de voie	Commune	6562
Pôle Multimodal	Commune	6873
ZAC St Maurice - Eq. Sportif	Commune	7178
Site de déchargement	CCOG	9435
ZAC St Maurice - Eq. Sportif	Commune	9617
ZAC St Maurice - Création d'une voie de desserte	Commune	9934
ZAC St Maurice - Groupe Scolaire	Commune	11460
Création de voie	Commune	11634
Elargissement de voie	Commune	13131
Elargissement du canal	Commune	14102
Viabilisation de lots à bâtir	Commune	14546
ZAC St Maurice - Groupe Scolaire	Commune	15352
Elargissement voirie pour accéder au DFP	ONF	17445
Ecole Paul Isnard	Commune	23444
Création fourrière animale	Commune	25297
Elargissement du boulevard de la Marne	Commune	29022
Liaison Paul Castaing/centre ville	Commune	32103
Création de voie	Commune	34715
Création voirie	Commune	34809
Création de voie	Commune	42828
Elargissement voirie pour accéder au DFP	ONF	46190
Elargissement route de Fatima	Commune	51786
Création de voie	Commune	56485
Elargissement rue Paul Castaing	Commune	57714
Plateau sportif	Commune	61585
Transparence hydraulique	CCOG	75267
Voie d'accès au foncier de l'aéroport	Commune	103333
Avenue Gaston Monnerville	Commune	104637
ISDnD et Déchetterie	Commune	207875
Avenue Gaston Monnerville	Commune	239629
Elargissement RD11	CTG	365900
Aéroport	CTG	3131154

La prise en compte des risques

La commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques d'inondation approuvé. Il constitue une servitude qui s'impose aux autorisations du droit des sols.

Ainsi, le plan de zonage identifie les terrains concernés par le PPRI et le règlement rappelle, que ces derniers sont concernés par le PPRI et que les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du règlement du PLU, respecter les dispositions du PPRI. Ces dispositions figurent dans le dossier des annexes au PLU.

Figure 20 : Extrait PLU – zone inondable superposée au découpage en zones- 2020



La Trame verte et Bleue dans les documents graphiques

La TVB se situe tant en milieu naturel qu'en milieu agricole dans le cas de Saint-Laurent du Maroni, elle correspond en partie à la TVB du SAR de Guyane : corridors écologiques ou réservoirs de biodiversité.

Les zones Ntvb se concentrent sur l'agglomération de Saint-Laurent du Maroni. Elles s'organisent notamment autour de la ZAC Saint-Maurice avec pour vocation de protéger les espaces naturels et permet de préserver des espaces de corridors écologique entre les secteurs d'intérêt environnemental fort du territoire du bas Maroni : ZNIEFF, Parc Naturel, Domaine Forestier Permanent, etc.

Dans le secteur Ntvb, toute construction ou tout aménagement est interdit.

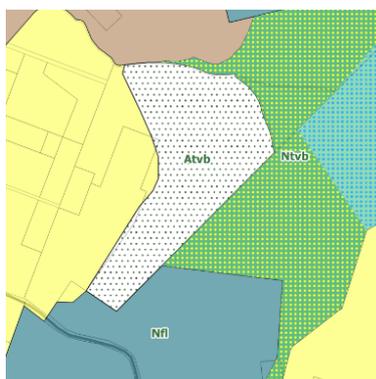


Figure 21 : Au Sud du secteur Vampire - 2020

3.3 Complémentarité du règlement avec les OAP (R151-2.3°)

D'une façon générale, la rédaction des OAP a été effectuée de façon à être complémentaire avec les articles du règlement. Les OAP sectorielles portent sur des secteurs de projets identifiés soit pour l'extension urbaine en zone 1AU, soit pour le renouvellement urbain en zone U.

Les articles 1 et 2 du règlement sont les articles clés distinguant la vocation des différentes zones :

- Article 1 : Usages, affectations, occupations et utilisations du sol interdits ;
- Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

Les OAP interviennent dans un second temps pour apporter plusieurs dispositions d'aménagement non traitées dans le règlement au sein de ces zones de projet.

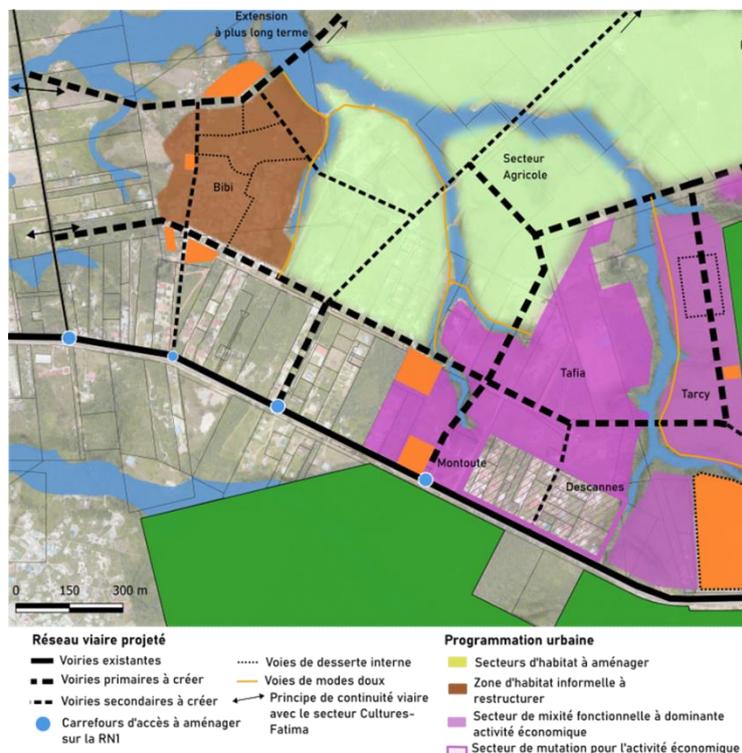
Par exemple, des règles spécifiques sont précisées pour l'accessibilité des parcelles au sein du règlement. En parallèle, les OAP définissent des prescriptions concernant la desserte générale des périmètres de projet avec lesquels tout projet d'aménagement devra se rendre compatible. Au sein des zones 1AU la règle de base relative aux accès est la suivante :

« Pour les opérations nouvelles, toute unité foncière ne peut avoir plus d'un accès automobile par voie la desservant. »

Le règlement spécifie en dernier lieu :

« Il conviendra de se reporter aux OAP prévues, en matière d'accès et de tracés des voiries. »

Ci-dessous un extrait cartographique des OAP indiquant le réseau viaire projeté.

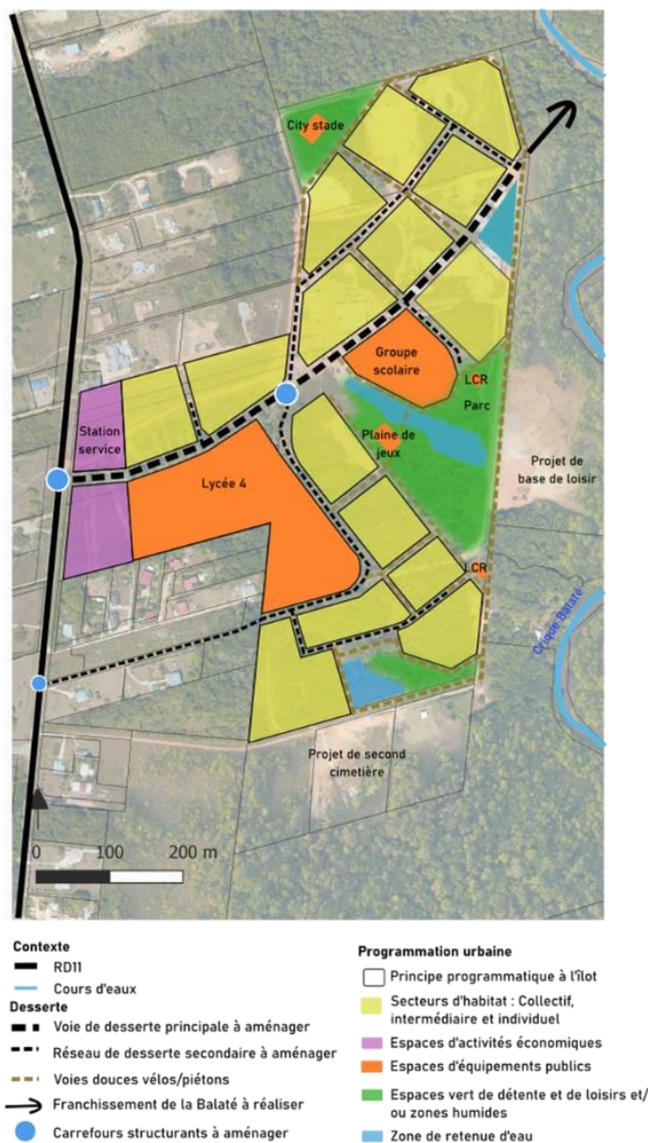


OAP Balaté Nord :

Le secteur d'aménagement de Balaté Nord fait l'objet d'un zonage 1AUh dans le règlement graphique. Le règlement écrit stipule les destinations des constructions interdites, autorisées et autorisées sous condition au sein des articles 1 et 2 pour la zone 1AUh. En complément de ces règles l'Orientatation d'Aménagement et de Programmation positionne les différentes vocations des espaces sur la base des constructions autorisées par le règlement. On distingue clairement sur le plan de l'OAP Balaté Nord les espaces dédiés aux équipements, aux commerces et aux logements.

Au sein de cette OAP, les principales voies de desserte du secteur d'aménagement sont indiquées en rouge. L'ouverture à l'urbanisation de cet espace sera conditionnée par la mise en œuvre d'un plan de voirie respectant ces principes de desserte.

En ce sens, l'OAP est en cohérence avec le règlement en instituant un certain nombre de dispositions d'aménagement sur le plan et avec lesquels les aménagements prévus devront se mettre en compatibilité.



Le cas de la ZAC Saint-Maurice

Sur le secteur de la ZAC Saint-Maurice, un point du règlement écrit est règlementé par l'OAP. Il s'agit de l'article 8 sur la hauteur maximale des constructions. Celui-ci indique que :

« Pour le secteur 1AUz, la hauteur maximale est fixée dans l'OAP Saint-Maurice. »*

Ainsi, sur l'OAP, la règle de base pour l'ensemble des constructions de la ZAC est le R+2 maximum. Une hauteur maximale supérieure à cela est autorisée sur des périmètres bien définis au sein du secteur d'aménagement. Dans ces périmètres l'édification des constructions en R+3 est autorisée :

Extrait de la légende du plan d'OAP :

 **Zone de construction en R+3 autorisée**

Extrait des dispositions d'aménagement de l'OAP :

« La hauteur maximum des bâtiments au sein de la ZAC est de R+2. Certains secteurs spécifiques font l'objet d'une dérogation à cette règle. Ils sont indiqués sur la carte. La hauteur maximum autorisée est de R+3. »

3.4 Justification des délimitations des zones (R151-2.4°)

3.4.1 L'évolution de la délimitation des zones

La nouvelle nomenclature des zones

Le plan de zonage a évolué dans le cadre de la révision du PLU.

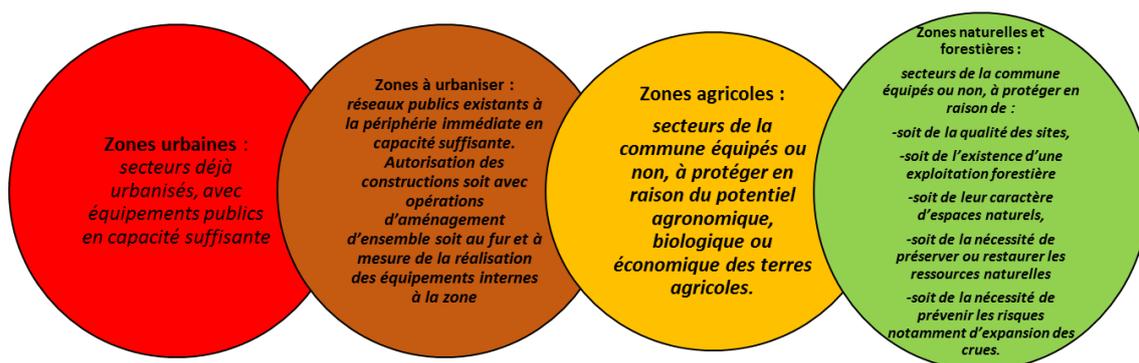
Le nombre des zones, leurs limites, ou encore leurs dénominations ont été revus en s'appuyant d'une part sur la réalité de l'occupation du sol et d'autre part sur les objectifs d'évolution, de préservation, de mise en œuvre de projets, etc. tels que les définissent les orientations du PADD complétées par les OAP.

Le dispositif réglementaire, et donc le plan de zonage, s'appuie sur le travail qui a été fait dans le diagnostic qui a permis de repérer les potentialités d'évolution des quartiers et de mettre en avant les sites d'enjeux et de projets. Ce travail a permis d'élaborer un plan de zonage, et un règlement qui l'accompagne, qui prennent en compte les caractéristiques de chaque quartier ou ensemble urbain.

Le dispositif réglementaire vise également à traduire le PADD. Celui-ci définit des sites d'enjeux ou de projet (logements, équipements, etc.) spécifiques, des orientations fortes en termes de préservation d'équilibre, de respect des caractéristiques des quartiers existants, ou encore de préservation des espaces urbains, naturels ayant une valeur patrimoniale, paysagère ou environnementale

La méthode repose d'une part sur la réalité de l'occupation des sols et des caractéristiques du territoire (différents quartiers résidentiels, secteurs d'équipements, espaces naturels, espaces sensibles, etc.), et d'autre part sur le projet défini dans le PADD (secteur à préserver, secteur d'enjeux, etc.).

Le plan de zonage qui en résulte se compose ainsi 4 types de zones : urbaine, à urbaniser, agricole, naturelle, déclinées dans le présent document.

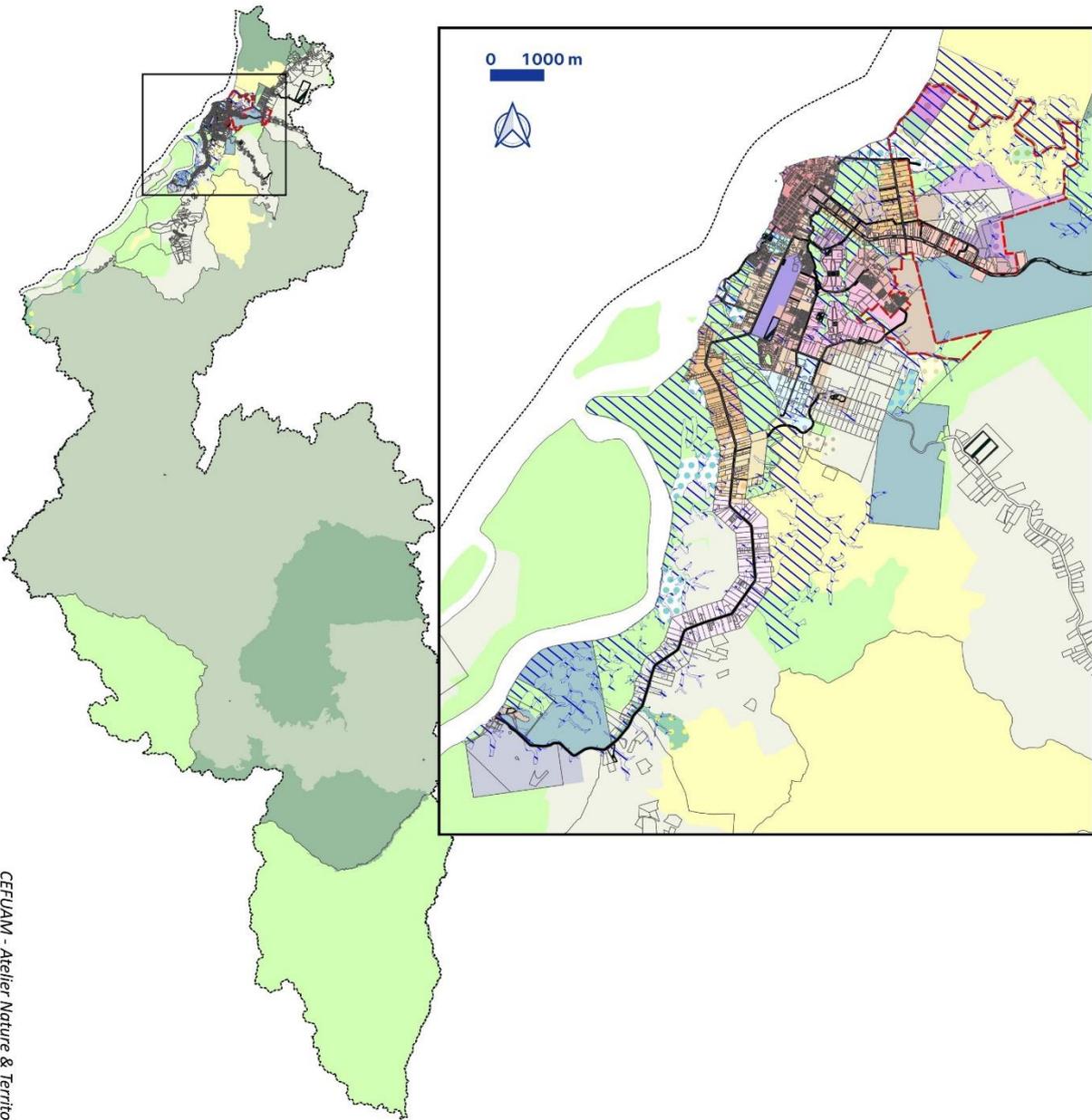


La nomenclature des zones et secteurs a été établie selon des dispositions relatives à la vocation de chaque type de zones et des règles adaptées en matière de formes urbaines (hauteur, emprise au sol, implantation).

Plan de zonage du PLU révisé

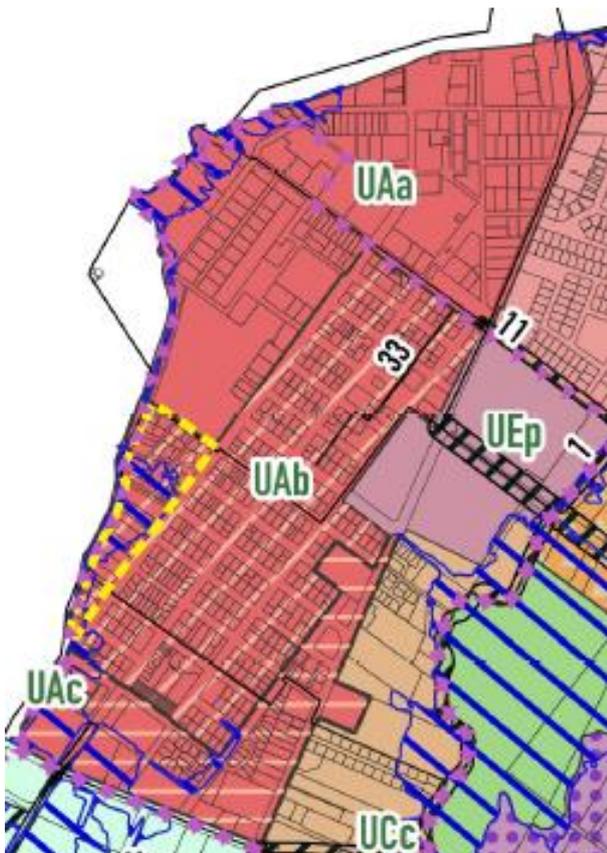
Plan Local d'Urbanisme - Ville de Saint-Laurent-du-Maroni

Limites communales	UCaa	UXa	2AU	Ner
Limites cadastrales	UCab	UXc	2AUXi	Nf
Zonage	UCb	Uxp	Zones agricoles	Nfl
Zones urbaines	UCc	Zones à urbaniser	A	Ntlc
UAa	UCd	1AUbn	Atvb	Ntvb
UAb	UCm	1AUh	Azs	Prescriptions surfaciques
UAc	UD	1AUj	Zones naturelles	Emplacement réservé
UBa	UEp	1AUtl	N	Autres informations surfaciques
UBb	UF	1AUXi	N1	Opération d'intérêt national
UBc	UM	1AUXm	N2	Plan de Prévention des risques inondation
UCa	UV	1AUZ	NC	



CEFUAM - Atelier Nature & Territoires

Le centre-ville



La zone UA est subdivisée en 3 secteurs et non plus 11, comme rappelé dans le chapitre d'explications des règles des zones urbaines.

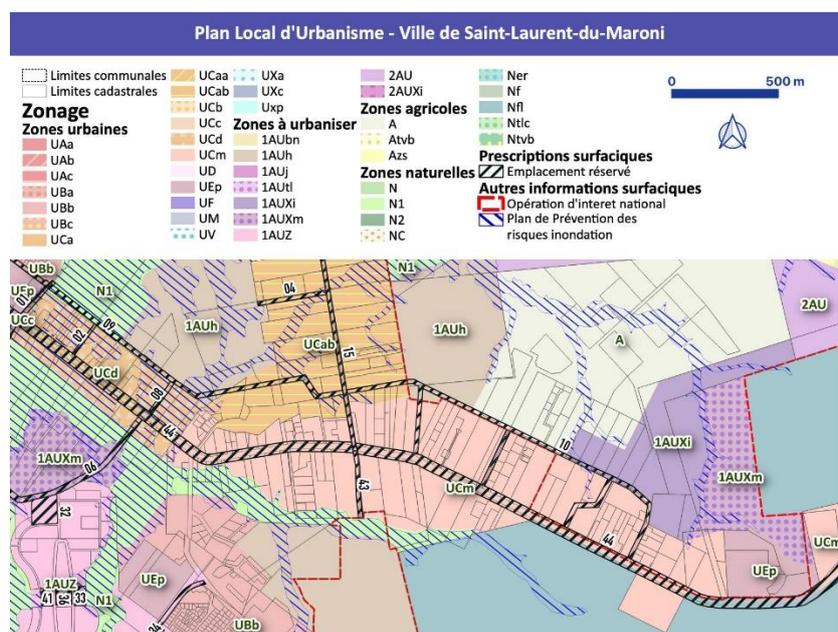
L'objectif est d'améliorer la lisibilité de ce nouveau découpage en zone. Ainsi l'application du règlement est plus harmonisée sur l'ensemble de la zone UA du fait de ce passage de 11 à 3 sous-secteurs. Cette simplification vise notamment à améliorer l'attractivité du centre-ville pour certains investissements dans le cadre des programmes NPNRU et Action Cœur de Ville (ACV).

Une orientation d'aménagement précise par ailleurs, les aménagements attendus dans ce cadre sur les îlots du centre-ville ciblés par le programme de renouvellement urbain.

En parallèle, l'institution d'une seconde OAP vise à maintenir et mettre en valeur les éléments patrimoniaux d'intérêt sur le centre-ville.

L'axe entrée de ville RN1

L'entrée de ville par la RN1 a fait l'objet d'un traitement particulier avec une organisation urbaine pensée en différentes séquences, supports de mixité fonctionnelle : zone urbaine mixte, zone urbaine d'équipements, zone urbaine résidentielle.



Les secteurs OIN : un classement en lien avec la programmation urbaine

Les périmètres OIN ont été reportés sur les documents graphiques du règlement.

Ces périmètres font l'objet de classement en zones à urbaniser à court ou long terme, selon les éléments de programmation connus et l'état d'avancement des plans guides finalisés par l'EPFAG.

La nomenclature des zones sur les secteurs OIN est homogène avec la nomenclature générale du PLU, détaillée en première partie du présent document et justifiée dans les parties se reportant à leur classement en U, AU, A, N.

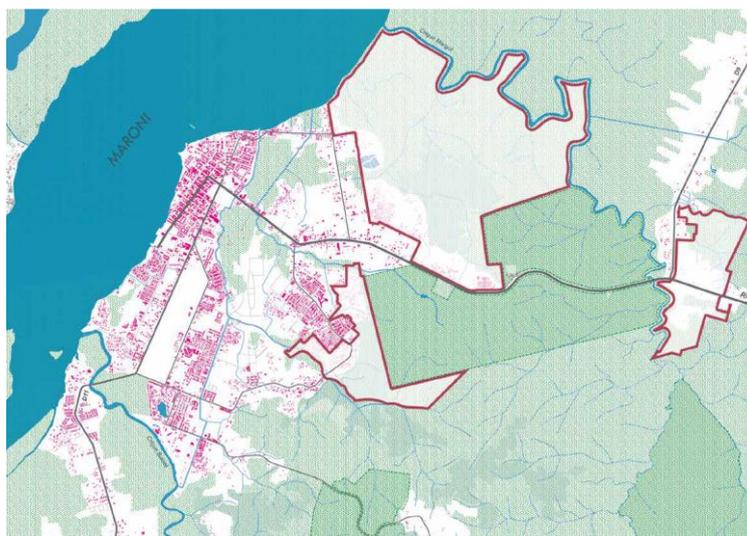


Figure 23

Sources : document EPFAG – Février 2020- Localisation des secteurs OIN – Saint Laurent du Maroni

Figure 24 : Périmètres OIN et zonage 2013

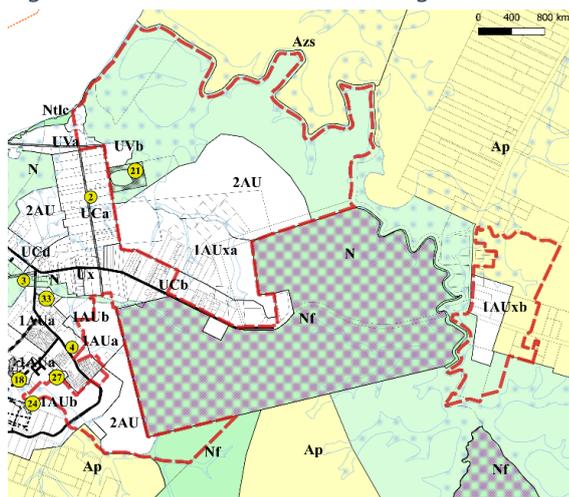


Figure 25 : Périmètre OIN et zonage 2022

Se reporter pour plus de lisibilité sur les découpages des figures 26, 27, 28

Figure 26 : Secteur Nord : OIN 23 – Malgaches Paradis

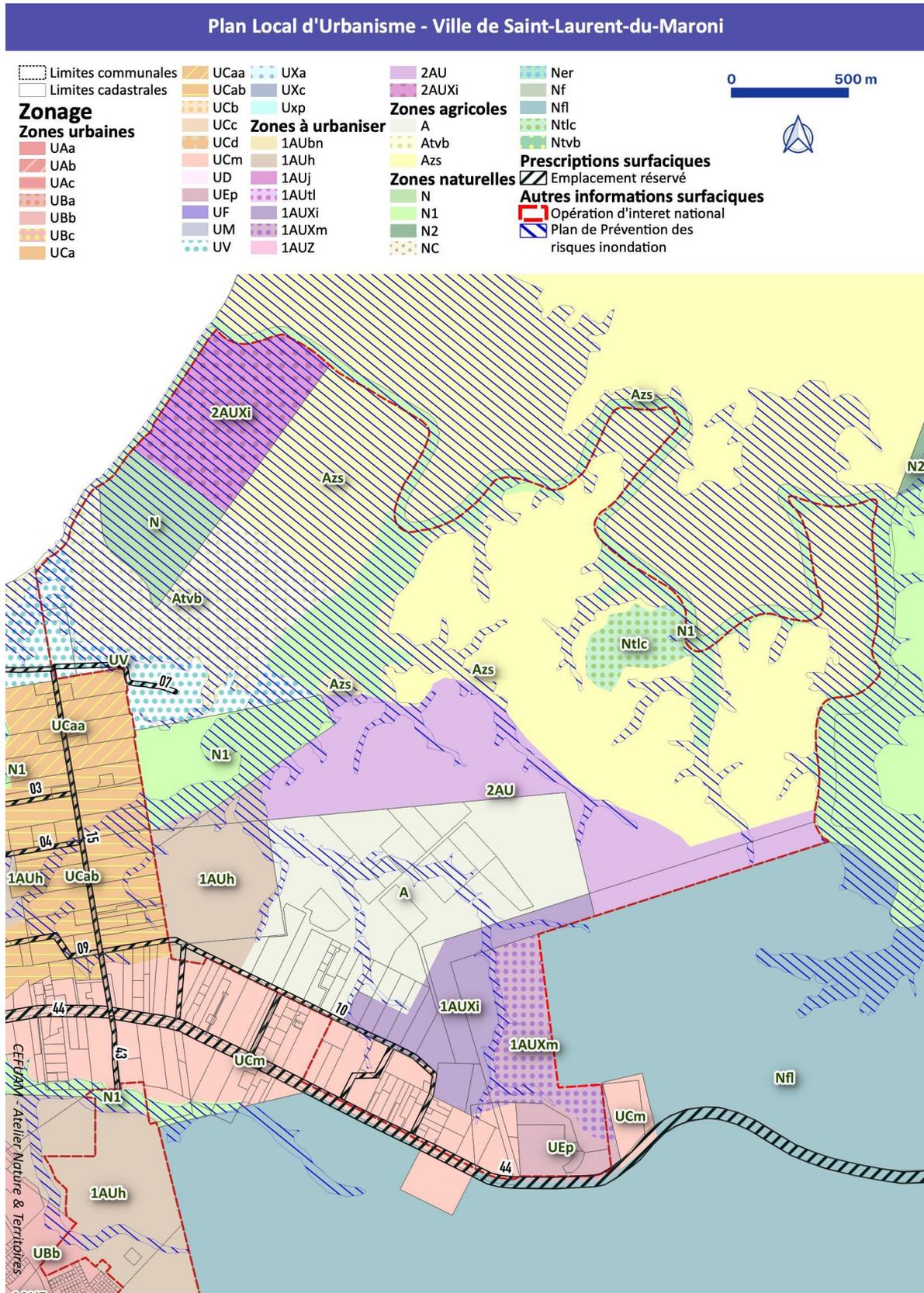
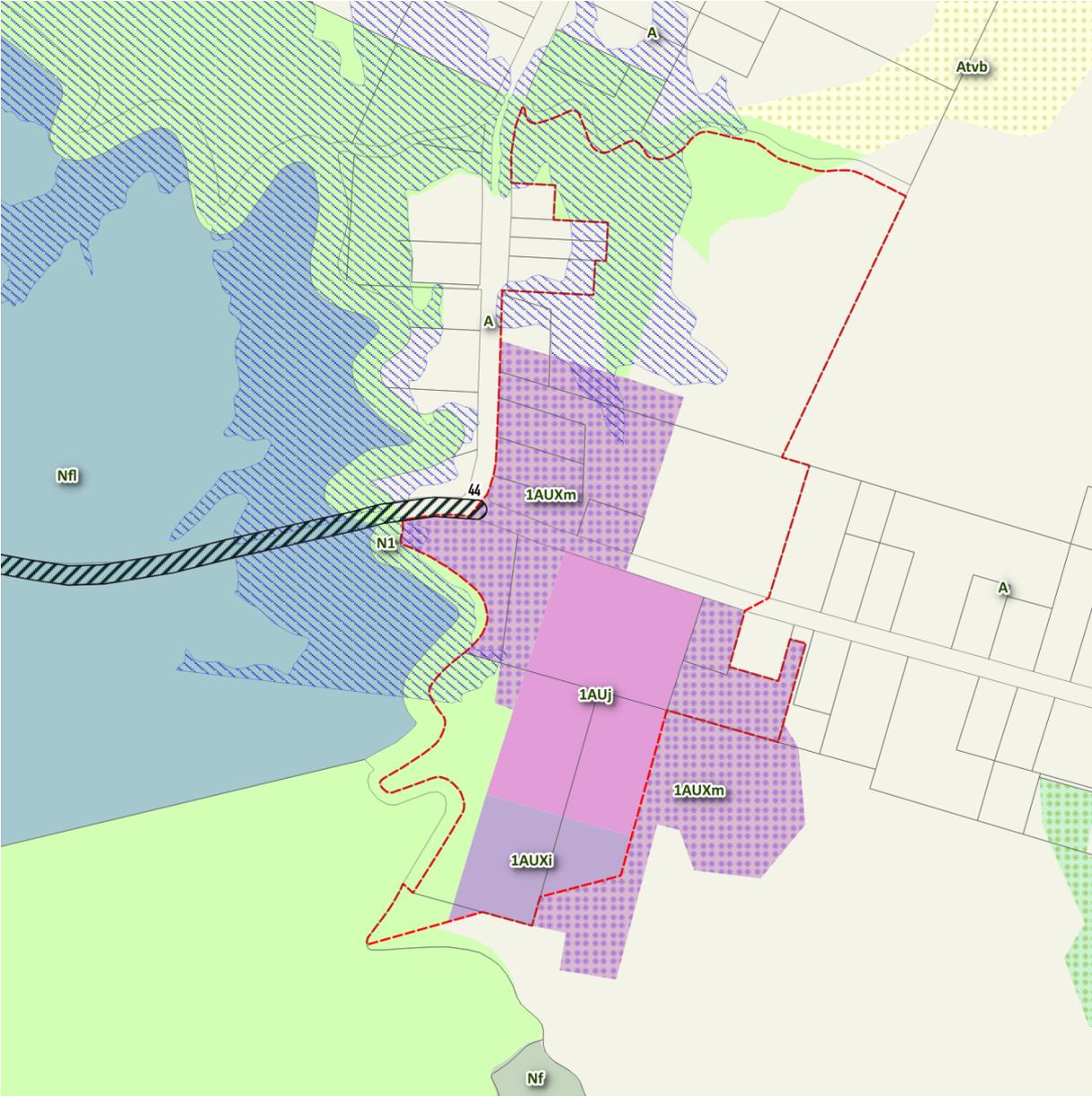


Figure 28 : Secteur Margot : OIN 22 Margot



Le carrefour Margot RN1/RD9 :

Ce secteur est porteur de développement urbain à destination d'activités économiques, de services, d'équipements structurants, d'habitat.

L'implantation de la cité judiciaire (centre pénitentiaire et TGI) a un impact déterminant sur l'aménagement de la partie au sud de la RN1. En conséquence, la programmation en foncier viabilisé pour de l'activité économique s'en trouve fortement impactée. En effet, dès la création de l'OIN, le carrefour Margot était ciblé pour l'accueil d'activité économique.

Le plan de zonage sur le carrefour Margot comprend plusieurs zones avec chacune leur vocation : 1AUj, 1AUXm, 1AUxi. Ce découpage en zone est en compatibilité avec le SAR et en cohérence avec le CIN signé par tous les acteurs en 2022.

Il convient de préciser que la zone classée en 1AUxi au sud de Margot correspond au projet industriel porté par la société Albioma.

Figure 29 : Zonage Carrefour Margot 2013

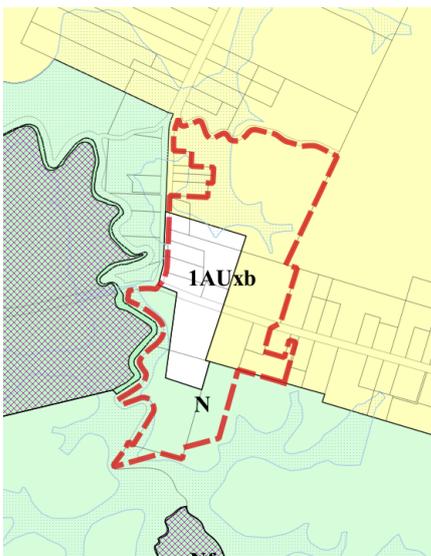
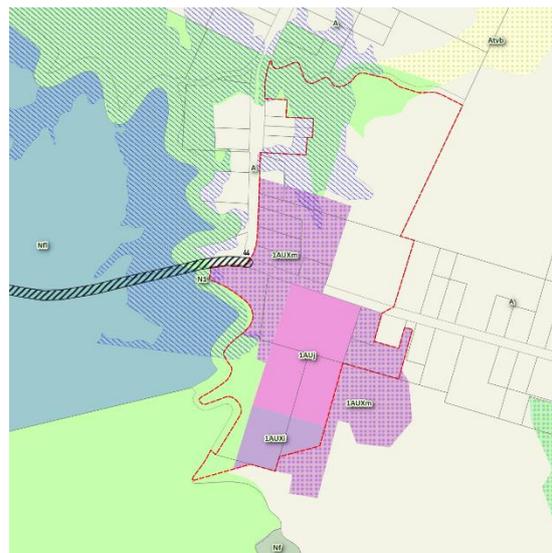


Figure 30 : Zonage carrefour Margot 2022



La création d'une zone dédiée aux équipements publics structurants (UE).

Définition : « La zone urbaine d'équipement (UE) est propre aux équipements d'intérêt collectif et de services publics. Ces équipements peuvent être de différentes natures : sportive, formation et enseignement, administrative, cimetière, santé... »

Elles constituent une nouveauté dans ce plan de zonage. Quatre secteurs de la ville sont concernés :

- L'entrée du centre-ville comprenant un ensemble d'équipements publics : cimetière, stade A et stade B.
- Le lycée Raymond Tarcy et l'arrière du lycée.
- Le CHOG (Centre Hospitalier de l'Ouest Guyanais).
- L'école du village de Saint-Jean.

Il s'agit de secteurs d'équipements majeurs spécifiques pour la collectivité.

Il convient de noter que l'ensemble des zones urbaines et à urbaniser disposeront d'équipements publics à l'échelle des secteurs et quartiers.

Restructuration complète du secteur Malgaches avec la création d'une zone agricole

Le zonage défini en 2013 identifiait deux zones derrière la bande U le long de la RN1 : une zone 1AUX pour l'implantation d'une zone industrielle et une zone 2AU d'extension urbaine future

La mise en œuvre de la zone industrielle sur l'ensemble du découpage 1AUX n'a que peu de sens compte tenu de l'occupation du site par de l'habitat informel ou de l'agriculture.

Par ailleurs, la définition d'un plan guide dans le cadre de l'OIN a permis de prendre en compte les différents enjeux du secteur : habitat, économique, agricole, déplacement etc. Il est notamment apparu nécessaire de préserver l'activité agricole sur ce site.

Le nouveau découpage intègre plusieurs éléments :

- Deux zones 1AUh d'habitat :
 - 1) le quartier Bibi pour lequel une opération de restructuration du quartier sera menée.
 - 2) le secteur derrière le lycée Tarcy, secteur d'extension urbaine à vocation résidentielle.
- Une zone économique à vocation industrielle sur le secteur dénommé « Tafia ».
- Une zone agricole en lien avec la production locale de cannes.

La création de la zone A est située en périmètre OIN.

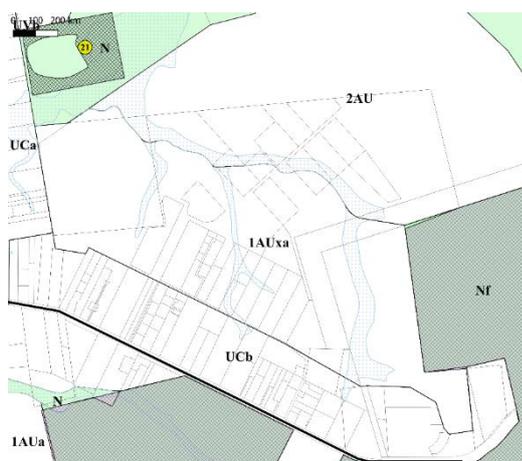


Figure 33 : Zonage 2013



Figure 34 : Zonage 2022

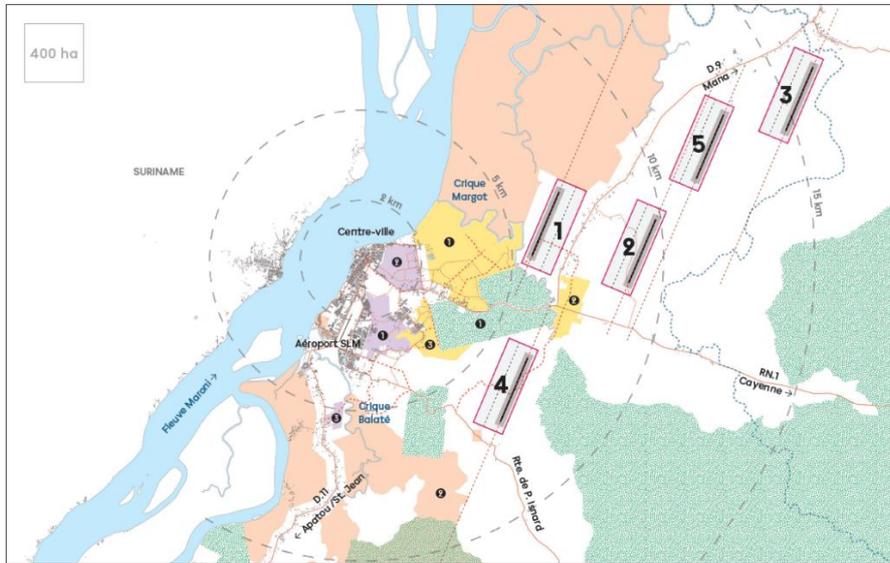
Création d'une réserve foncière pour l'implantation d'un aéroport

Les objectifs de création de cet emplacement réservé sont :

- Libérer le foncier de l'actuel aéroport en ville
- Equiper Saint-Laurent du Maroni d'un équipement aéroportuaire d'envergure internationale.

La localisation de cet équipement s'est précisée sur la base d'une analyse multicritère prenant en compte la disponibilité foncière, les impacts sonores, la proximité de la ville, l'inondabilité et la topographie. Des études approfondies sont attendues permettant de définir l'emprise exacte de l'infrastructure.

Figure 35 : Extrait de l'étude de relocalisation d'un aéroport à Saint-Laurent

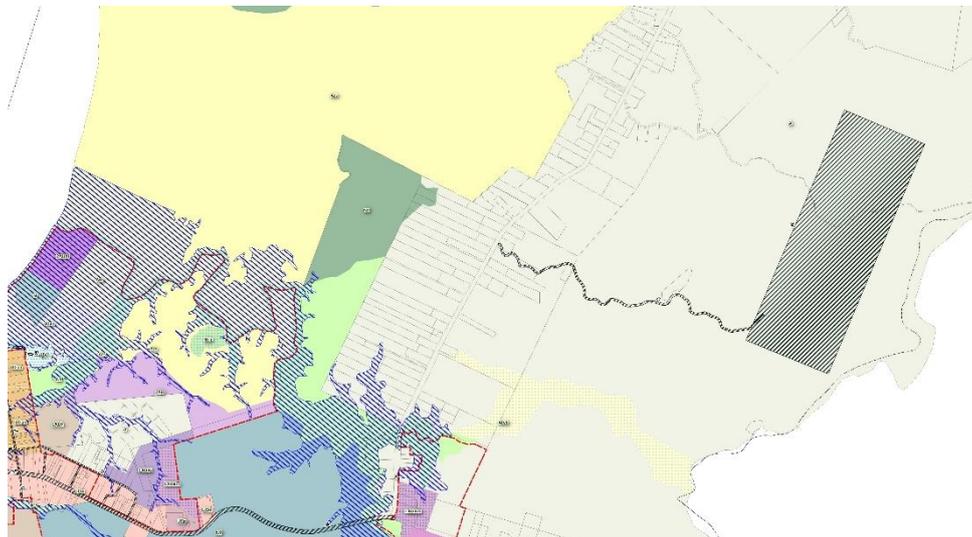


- Site 1 - Paradis**
Localisation entre OIN Malgaches Paradis et Margot, à environ 7 km du centre-ville.
- Site 2 - Margot**
Localisation en entrée principale de ville, entre la D.9 (reliant St. Laurent du Maroni à Mana) et RN.1 (permettant de relier Cayenne), à moins de 10km du centre-ville.
- Site 3 - Crique Charvein**
Localisation en limite communale avec le territoire de Mana, à 15 km du centre-ville de Saint-Laurent du Maroni.
- Site 4 - Isnard**
Localisation en entrée Sud-Ouest de Saint-Laurent, le long de la route Paul Isnard, à environ 7 km du centre-ville.
- Site 5 - RD9**
Localisation en entrée Nord-Est, le long de la RD9.

Le site d'implantation retenu présente l'avantage de se trouver relativement éloigné des zones habitées de Margot et Charvein, tout en étant localisé à proximité de 2 axes majeurs le RD9 et RN1.

Il est situé dans une position intermédiaire entre le secteur 2 et le secteur 5, par mesure de préservation des secteurs habités de Charvein et de Margot.

Zonage Aéroport – Classement en zone agricole dans le PLU révisé avec emplacement réservé



La TVB en zone agricole et en zone naturelle

Figure 36 : Un secteur Atvb en limite de zone à urbaniser ou agricole

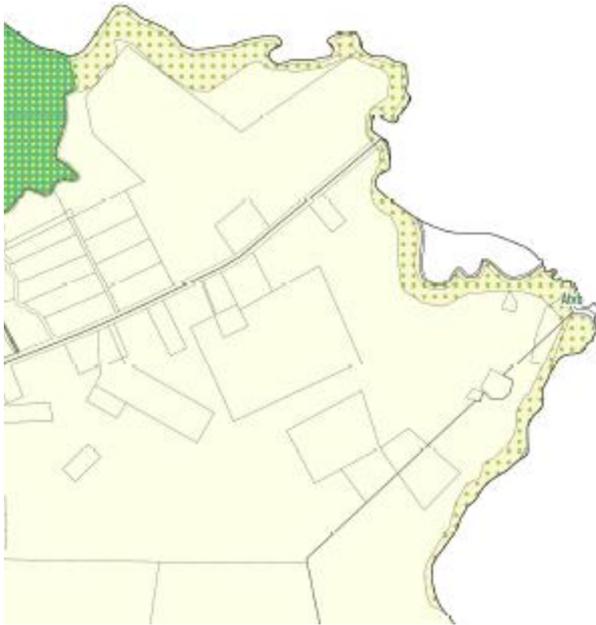


Figure 37 : Un secteur Ntvb a été inséré dans des secteurs naturels forestiers, agricoles, et d'énergie renouvelable



Identifier et renforcer la trame verte et bleue permet de conserver, valoriser ou créer des continuités végétales qui jouent un rôle structurant pour l'organisation urbaine. La nature a sa place en ville et si les moyens lui sont laissés, elle peut constituer un atout paysager indéniable pour le cadre de vie.

La trame verte et bleue de Saint-Laurent du Maroni est constituée des espaces naturels remarquables du territoire, des différents cours d'eau jalonnant le territoire, et des espaces stratégiques pour la préservation des continuités écologiques.

- Les corridors écologiques sous pression concernent les différentes continuités à préserver entre les forêts domaniales St-Jean, Malgaches, St-Maurice, les marais de Coswinne et le Domaine Forestier Permanent (DFP). }
- Les corridors écologiques du littoral à maintenir et renforcer concernent les continuités entre le Domaine Forestier Permanent et le fleuve Maroni au niveau des écarts Sparouine et Pimpin.

3.4.2 Quels sont les besoins du territoire en termes de logements, commerces, équipement et les besoins fonciers qui s'y rattachent ?

Au total les besoins fonciers identifiés sont :

Typologie	Besoin identifié
Habitat	725
Activités économique (non agricole)	500
Equipements structurants	78,5
Total	1303,5

Ils se basent sur un travail de prospective à l'échelle de la ville, sur les perspectives démographiques et sur les objectifs identifiés de production de logement à l'échelle régionale.

3.4.3 Quelles sont les capacités de mobilisation du foncier dans le PLU actuel ?

Capacité de densification et de mutation au sein des zones U

	Foncier non bâti (ha)	Foncier bâti (ha)
UA		
Nombre de parcelles	71	65
Superficie (m ²)	7,5	7
UB		
Nombre de parcelles	46	
Superficie (ha)	13,9	
UC		
Nombre de parcelles	64	
Superficie (ha)	94,6	
UD		
Nombre de parcelles	38	
Superficie (ha)	50,4	
UX		
Nombre de parcelles	11	
Superficie (ha)	4	

Au total :

TOTAL zone U	
Nombre de parcelles	230
Superficie (ha)	170,4

Les capacités au sein des zones 1AU actuelles

	Au regard de la surface prévisionnelle consommée du PLU (hectares)	Au regard du PPRI (hectares)
AU	295	212

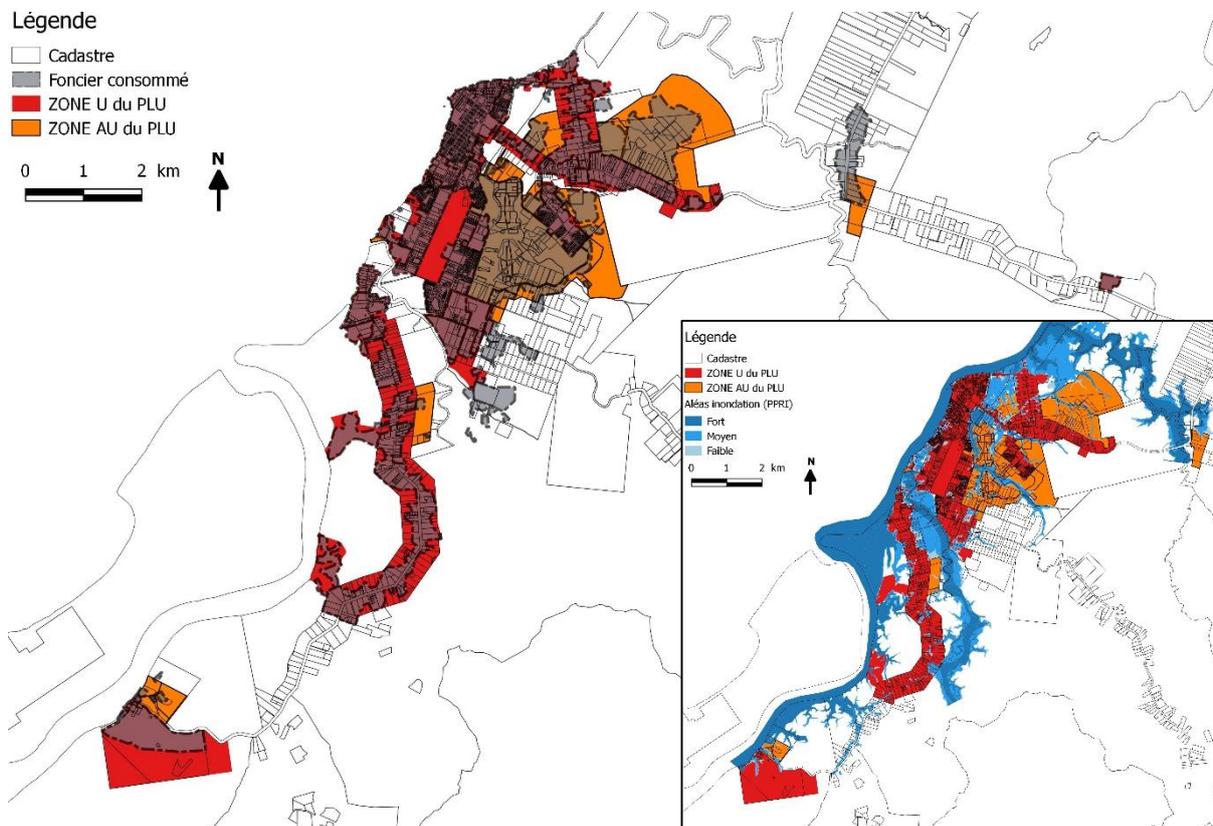
Au total :

	Au regard de la surface prévisionnelle consommée du PLU (hectares)	Au regard du PPRI (hectares)
U	454	170
AU	295	212
Total	749	382

En définitive, 463 hectares sont théoriquement mobilisables en zone U. Avec la prise en compte du risque inondation ce chiffre doit cependant être sensiblement revu à la baisse. L'analyse des capacités de densification et de mutation des zones bâties a permis de mettre en avant un potentiel foncier mobilisable de 170 hectares en zones U, en tenant compte des zones inondables. De la même façon, en zone à urbaniser, l'audit révèle que 295 hectares sont potentiellement mobilisables en zone AU. Sur ces 295 hectares, il faut en réalité prendre en compte 212 qui ne sont pas concernés par le risque inondation.

Par conséquent, environ **382 hectares sont potentiellement mobilisables sur les secteurs U et AU** pour le développement urbain de la ville. A noter que, ce chiffre ne prend pas en compte les phénomènes de rétention foncière sur le foncier privé qui grèvent une part non négligeable de ces gisements fonciers.

Figure 38 : Localisation du foncier consommé sur les zones U et AU



3.4.4 Quels sont les besoins en foncier constructible « nouveau » ?

Typologie	Besoin identifié	Foncier Mobilisable au sein des zones U	Foncier Mobilisable au sein des zones U avec le PPRI	Foncier à mobiliser au sein des zones 1AU nouvelles
Habitat	725			
Equipements publics	78,5			
Activités économiques	200			
Total	1003,5	454	170	833,5

L'analyse des besoins et de la capacité des zones U actuelles permet d'identifier le foncier théorique à mobiliser au sein des zones 1AU. Ainsi, **833,5 hectares devront être rendus mobilisables au sein des zones 1AU** du nouveau PLU pour dimensionner les nouveaux quartiers aux enjeux de la ville de demain en termes de logements et d'infrastructures économiques et publiques.

3.4.5 Quel sont les dimensionnements et les programmations des zones 1AU au regard de ces besoins identifiés ?

Compte tenu de ces données, le dimensionnement des secteurs d'urbanisation futurs a été pensé de façon à combler les besoins fonciers identifiés dans les différents domaines.

Il s'agit là d'identifier cette programmation au sein des différents secteurs afin de la mettre en parallèle avec ces besoins identifiés.

Synthèse de la programmation logement des zones 1AU :

Programmation maximale de logements		
Densité de logement par zones AU	Nombre de logements/ zone AU	Surface dédiée logement (ha)
OIN Vampire	883	67
Quartier Bibi	71,0	31
Extension St-Jean	8,0	3
Extension St-Jean 2	20	3
Cultures-Fatima	502,0	10
Nord Saint-Maurice	450,0	18
ZAC Saint-Maurice	3700,0	113
Sud Paul Castaing	150,0	25
Balaté Nord	913,0	14
Paul Isnard	30	12
Total	933	296

Figure 39 : Nombre de logements par zone 1AU-version approbation

La programmation logements sur l'ensemble des zones 1AU répond en partie aux besoins de la ville qui connaît une crise du logement aigue. Le secteur Margot ne figure plus comme un secteur pouvant accueillir des logements (tel que le projet de PLU arrêté le mentionnait) pour des raisons de compatibilité avec le SAR.

La programmation Habitat évoluera dès lors que le SAR sera mis en compatibilité avec l'OIN, en faisant de Margot un des pôles de développement urbain associant habitat et activités.

Synthèse de la programmation en foncier économique des zones 1AU :

	Foncier économique par zone AU
OIN Vampire	0,5
Malgaches Paradis / secteur Tafia	17,0
Margot / secteur 1AUxi et 1AUxm	59,4
Cultures-Fatima	1,2
ZAC Saint-Maurice	1,5
Balaté Nord	1,6
Total	81,2

Au total, plus de 81,2 hectares de foncier sont dédiés à l'implantation d'activité économique.

A noter qu'une distinction est opérée dans la programmation des secteurs entre les activités tertiaires, les activités commerciales et les activités industrielles. Les deux principaux sites d'implantation d'activités économiques sont le secteur Malgaches-Paradis et le secteur du carrefour Margot. Les autres zones d'aménagement incluent, bien souvent, une partie économique dans la programmation pour l'implantation d'activités économiques de type commerces et services.

Synthèse de la programmation en équipement publics des zones 1AU :

Le tableau ci-dessous présente la programmation en équipements publics par zone 1AU avec le foncier dédié.

Zone AU	Programmation équipement envisagée	Foncier mobilisable (ha)
Cultures-Fatima	2 Groupes scolaires 1 Collège	6,7
Nord-Saint Maurice	1 équipement public	1.5
ZAC Saint-Maurice	3 Groupes scolaires 1 crèche 1 Pôle enfants autiste 1 Médiathèque 1 Piscine 1 Pôle médico-social 3 Plateaux sportifs	11
Balaté Nord	1 Groupe scolaire 1 Lycée 1 Plateau sportif 2 petits terrains de sport de proximité	4,8
OIN Vampire	Deux groupes scolaires de 14 à 20 classes ; Deux équipements sportifs ; Un collège ; Une maison de santé ; Une médiathèque ; Une maison de quartier ; Une halle polyvalente ; Une halle sportive ; Une maison de santé.	5,4
Malgaches-Paradis	Quartier Bibi ou AZ02 1 centre culturel maison de la danse 1 groupe scolaire de 19 classes 1 pôle petite enfance 1 maison de quartier + petite enfance Le réaménagement du stade Secteur Tafia : 1 groupe scolaire 19 classes 1 maison de quartier Secteur Tarcy : 1 centre de formation 1 pôle petite enfance 1 maison de quartier	3,4
Margot	Un centre pénitentiaire Un Tribunal de Grande Instance Centrale EDF	25
Pointe Balaté	Une base nautique	0.2

Synthèse du gisement foncier mobilisable des zones 1AU (2022)

Synthèse programmation	Surface (ha)
Total foncier habitat	268,2
Total foncier économique	132
Total foncier équipement	25
Total foncier ZAC (mixte)	181,2

Figure 40 : Répartition de la programmation des zones 1AU

La répartition du foncier entre les trois grandes destinations fait apparaître la prédominance des zones de logements au sein des secteurs 1AU avec 44 % du foncier dévolus à l'habitat soit 268,2 hectares. Le reste se répartit entre les zones d'activités économiques et les équipements publics.

Sur l'ensemble des surfaces mobilisables, il doit être déduit près de 200 ha pour les emprises foncières mobilisées pour des espaces verts, des zones de compensation hydrauliques ou des zones inondables.

Figure 41 : Focus sur une zone 1AU

La carte ci-jointe illustre le précédent commentaire, à savoir que pour le secteur Culture-Fatima, classé en 1AUh, 10,3 ha sur les 37 ha de la zone 1AU ne seront pas urbanisés.

Sur ce secteur plusieurs bassins de compensation hydraulique seront aménagés, les abords de la crique sont également préservés pour des aménagements doux.



3.4.6 Justification du zonage au regard des objectifs de modération de consommation de l'espace et des besoins

Evolution des zones 1AU

	Zonage 2013	Nouveau zonage 2022
Surface des zones 1AU	556	606,4

Le nouveau zonage du PLU intègre 50 hectares supplémentaires classés en 1AU.

Ces 50 hectares supplémentaires se répartissent sur différents secteurs d'urbanisation nouvelle faisant auparavant l'objet d'un zonage agricole, naturel ou de réserve foncière (2AU). Les trois principaux secteurs d'aménagement qui ont un réel impact sur le zonage naturel, agricole ou 2AU sont les secteurs Cultures-Fatima, et carrefour Margot et Vampire.

Un cas particulier dans le nouveau zonage concerne le secteur de Balaté Nord. Celui-ci a fait l'objet d'un découpage en zone U à l'occasion de la modification n°2 du PLU. Il fait ici l'objet d'un classement en secteur à urbaniser compte tenu du projet d'aménagement d'ensemble traduit en OAP sectorielle.

L'analyse de l'évolution du nouveau zonage fait apparaître plusieurs tendances.

<i>valeurs en ha</i>	2022	2013	<i>différentiel</i>
U	1636,32	1655	-19
1AU	606,4	556	50
2AU	111,69	239	-128
A	30760,45	29993	767,45
N	391848,5	391710	138

Zone U : le zonage U reste stable (-19 ha), le nouveau zonage ne comporte pas de nouvelles zones U. Cette absence de nouvelles zones urbaines s'explique par la volonté de conforter les zones U actuelles, de mieux les structurer. Concernant les nouveaux secteurs d'urbanisation il conviendra de s'assurer que ceux-ci ont fait l'objet de l'ensemble des aménagements prévus (viabilisation et équipements publics) pour les intégrer aux zones urbaines.

Zones AU : En cumulant l'ensemble des zones AU, c'est au total 777 ha supplémentaires dévolus à une urbanisation future.

Les zones 2AU portent sur 2 secteurs définis :

- La zone d'extension future du secteur OIN Malgaches-Paradis
- La réserve foncière pour le terminal portuaire et énergétique de l'ouest guyanais

Zones A : Les zones agricoles enregistrent une augmentation de plus de 767 ha.

On notera la création d'une nouvelle zone agricole en lieu et place d'une zone AU sur le secteur Malgaches.

La création d'un secteur Atvb sur des espaces classés en N dans le PLU de 2013.

Zones N : Les zones N sont en augmentation de 138 ha.

L'augmentation du foncier ouvert à l'urbanisation à court terme dans ce nouveau zonage est de 50 hectares.

Evolution de la consommation foncière au regard des besoins

Pour rappel, le foncier potentiellement mobilisable en zone U est de 170,4 hectares et une part importante de la production de logements futurs s'effectuera sur les zones U avec la mise en œuvre, en parallèle, des programmes NPNRU et Action Cœur de ville qui s'inscrivent comme des dispositifs incitatifs à l'investissement et à la construction dans des quartiers bien ciblés de ces zones U.

Pour rappel, le besoin identifié est de 833 ha pour lequel 606 ha seront ouverts à l'urbanisation à court terme. Pour autant, ce foncier correspond aux secteurs d'aménagement faisant l'objet de programmations urbaines clairement définies et pour lesquelles l'ouverture à l'urbanisation s'effectuera selon des conditions préalablement définies dans les OAP et ayant fait l'objet d'une concertation entre les différents acteurs concernés.

La définition des zones 2AU permettra de combler le besoin identifié dans un second temps suite à la mise en œuvre des travaux de viabilisation sur les zones 1AU existantes.

Sur cette problématique de la consommation foncière, le PADD fixe une orientation forte visant à limiter la consommation foncière :

PADD : « Dans ce contexte, la priorité de la commune est, avant tout, de mobiliser le foncier au sein de la trame urbaine, puis en extension du pôle aggloméré pour de la viabilisation. Cette extension prendra place au sein d'une enveloppe urbaine clairement définie dans le plan et en lien avec la trame bâtie du centre urbain existant.

C'est bien là un point fondamental de la stratégie de la commune pour limiter l'étalement urbain sur son territoire. Il s'agit d'encadrer l'extension des espaces bâtis dans la continuité de la trame bâtie de la ville et par conséquent, limiter l'extension de l'urbanisation sur les espaces non dévolus à cette fonction, et notamment à partir desquels le mitage des espaces naturels et agricoles s'opère. » (p 30)

Avec ce nouveau plan de zonage, la commune a souhaité circonscrire les zones constructibles à des limites clairement définies au sein de l'enveloppe urbaine de la ville agglomérée.

Les nouvelles zones 1AUh seront les zones prioritaires pour la construction des futurs logements destinés à accueillir une part de la population aujourd'hui disséminée sur des espaces non destinés à la construction. De cette façon, la ville de Saint-Laurent tendra à une plus grande cohérence entre les formes urbaines et son organisation spatiale.

Evolution de la consommation foncière au regard des objectifs de modération :

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (du PLU arrêté avant la date de publication de la Loi Climat et Résilience du 22 août 2021) fixe à 20% la baisse de la consommation foncière moyenne sur 10 ans, soit 186 ha à 2030. (La consommation foncière annuelle ayant été établie à 233 ha/an sur la période 2011/2021).

Le volume des zones 1AU et 2AU est de 717 ha, soit une consommation foncière de 71,7 ha/an sur 10 ans.

Remarques :

- L'urbanisation informelle non contrôlée/régulée/ réprimée s'effectue indépendamment des vocations des zones du PLU. C'est cette forme d'urbanisation qui est génératrice :

- D'une plus grande consommation du foncier car non associée à des projets de viabilisation et d'allotissement de secteurs de projet ;
- D'étalement de la ville ce qui est très problématique au vu de l'armature urbaine du territoire (développement le long des quatre principaux axes de circulation du territoire) ;
- De source de défrichement d'espaces boisés.
- Les zones agricoles s'étendent sur de larges superficies qui offrent beaucoup de potentialités de développement aux exploitants agricoles, à condition d'aménager correctement ces secteurs au moyen de pistes agricoles.

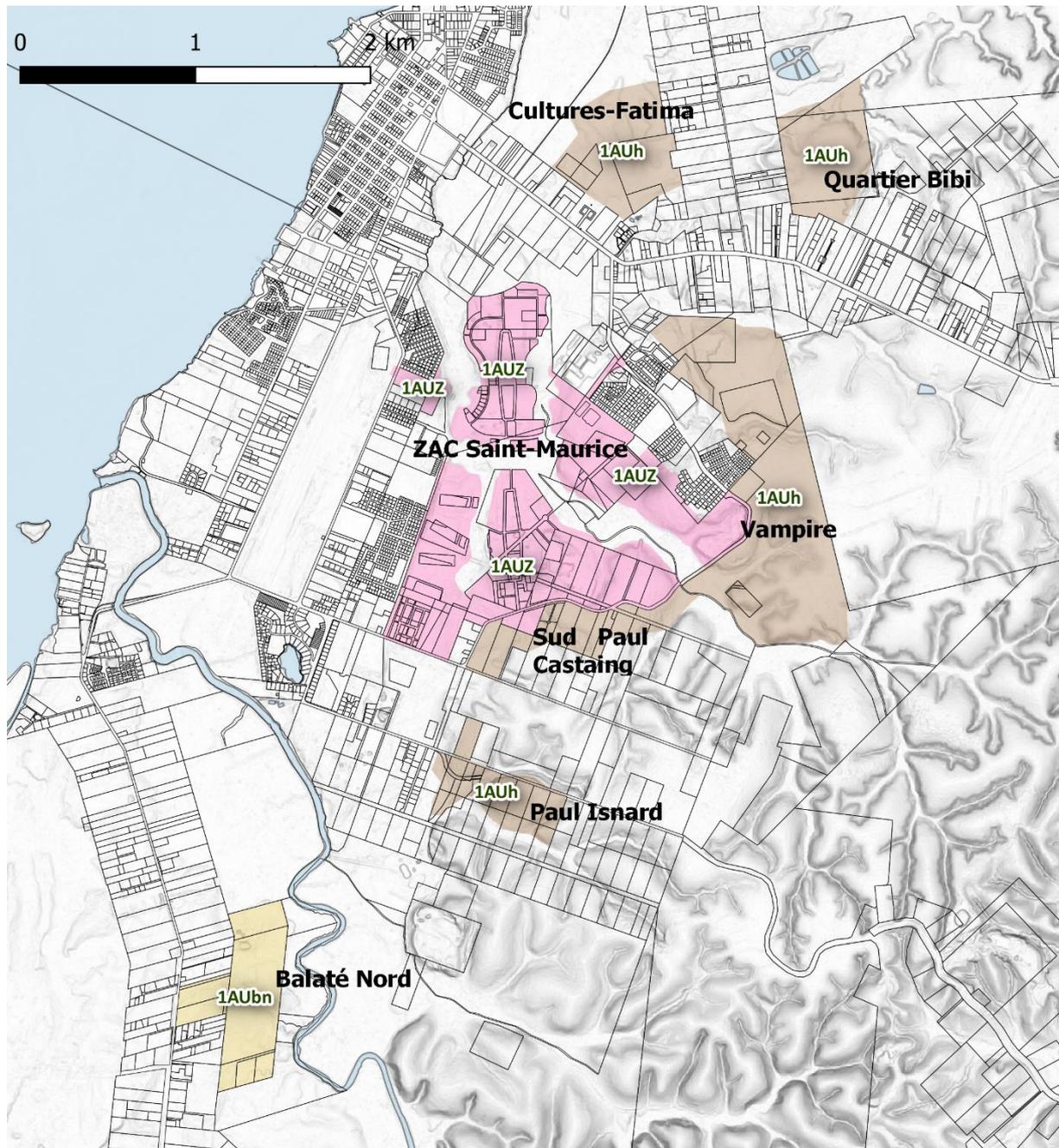
Les moyens à mettre en œuvre pour une utilisation raisonnée de la ressource foncière à Saint-Laurent du Maroni sont à mobiliser sur le volet de la mise en application du plan à savoir : le contrôle des autorisations d'urbanisme, la gestion des problématiques d'occupation irrégulière du domaine foncier de l'Etat, le respect du règlement d'urbanisme et notamment de la vocation de chacune des zones etc. C'est donc une politique globale de contrôle et de régularisation à mettre en œuvre pour s'assurer que la mise en œuvre opérationnelle et l'opposabilité du document d'urbanisme s'accompagneront des effets escomptés sur l'aménagement du territoire. Dans un contexte où 55% des constructions du territoire sont édifiés sans autorisations d'urbanisme, les chiffres inscrits dans le document de planification (étant en adéquation avec le projet de territoire porté par la commune) n'ont de valeur que si une politique plus large de contrôle des occupations est mise en œuvre.

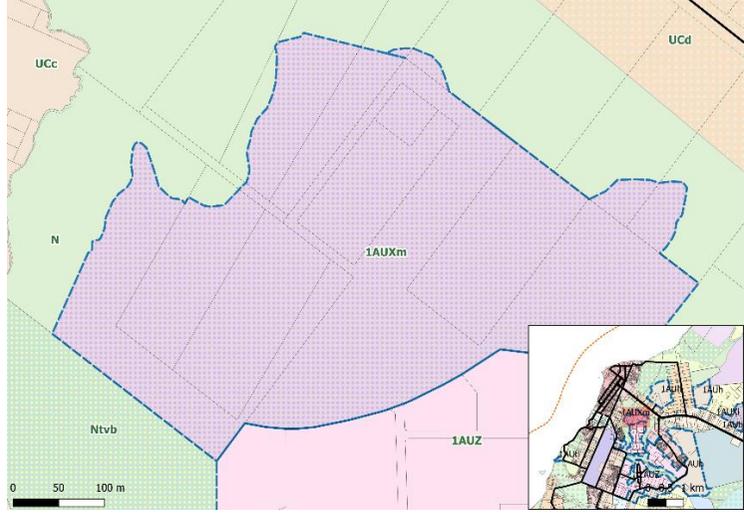
Pour autant, le Plan Local d'Urbanisme a un rôle à jouer en ouvrant de nouveaux secteurs à une urbanisation contrôlée. C'est en effet, en augmentant l'offre foncière « légale » dans la continuité de la ville agglomérée et de ses « interstices » que la problématique de l'urbanisation informelle pourra être jugulée évitant ainsi la consommation foncière incontrôlée des espaces agricoles et naturels.

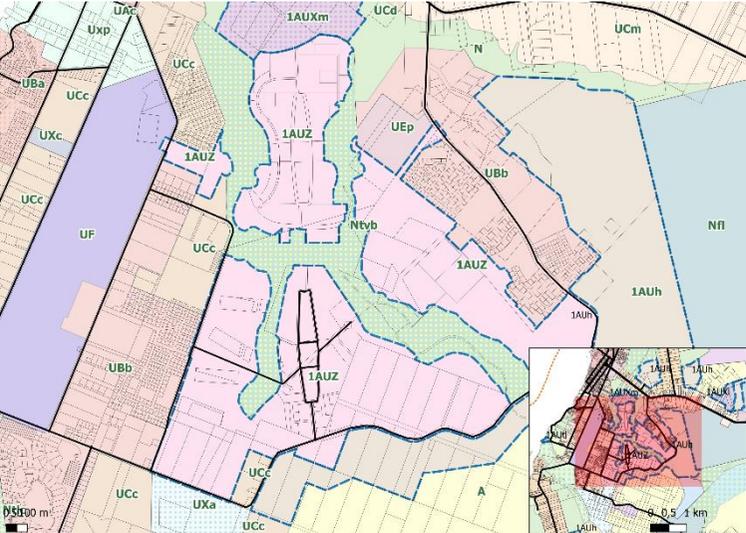
3.4.7 Justification des zones 1AU au regard de leur programmation

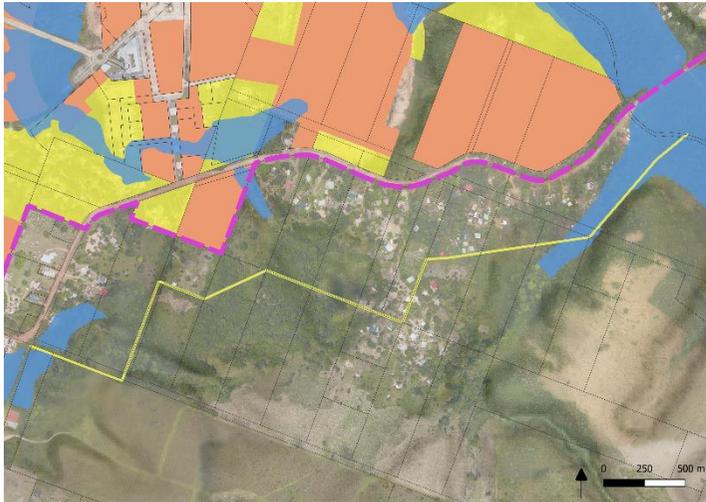
Il s'agit là de présenter les programmations attendues sur chacune des zones 1AU du zonage en terme de logements, d'activités économiques et d'équipements.

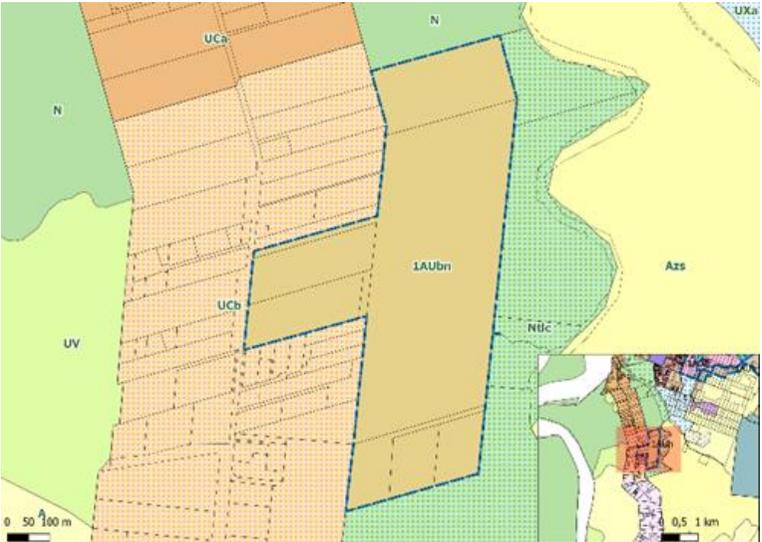
La programmation identifiée porte sur un état de la planification du territoire à un moment donné. Elle peut être amenée à évoluer selon diverses considérations. Ceci étant, elle s'appuie sur les différentes études de programmation effectuées dans le cadre des OIN, du plan Programme, de la ZAC Saint-Maurice, ou pour des opérations d'aménagement d'ensemble.

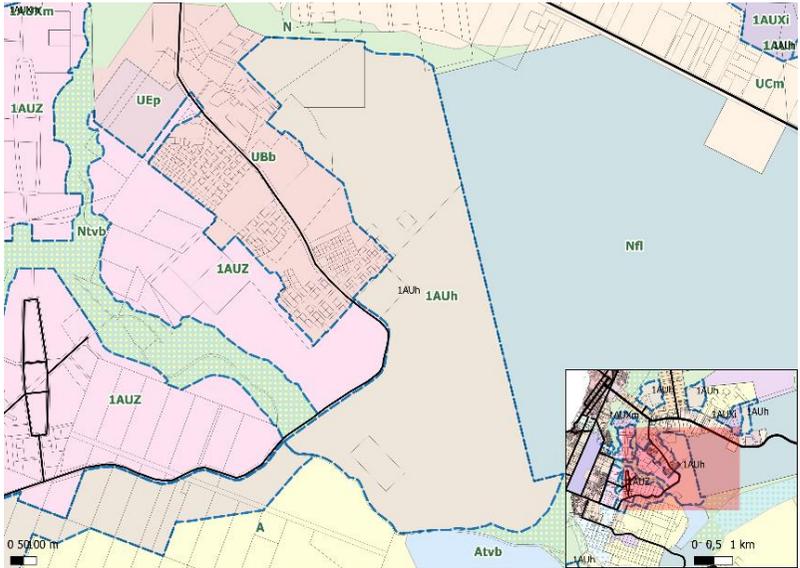


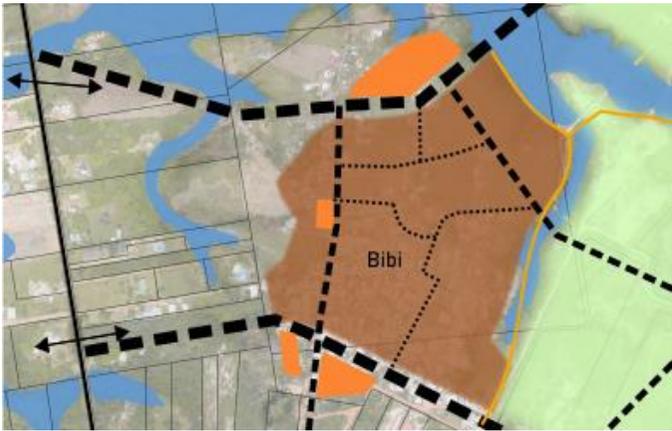
SECTEUR	LOCALISATION	PROGRAMMATION
<p>Cultures-Fatima</p> <p>1AUh</p>		<p>Logements</p> <p>502 logements</p> <p>Dont 50 en accession sociale à la propriété</p> <p>Activité économique</p> <p>1,2 hectares d'activités tertiaires</p> <p>Equipements</p> <p>2 Groupes scolaires</p> <p>1 Collège</p> <p>Espaces publics</p> <p>Un parc sportif</p>
<p>Nord Saint-Maurice</p> <p>1AUXm</p>		<p>Logements</p> <p>450 logements</p> <p>Activité économique</p> <p>Equipements</p> <p>Espaces publics</p>

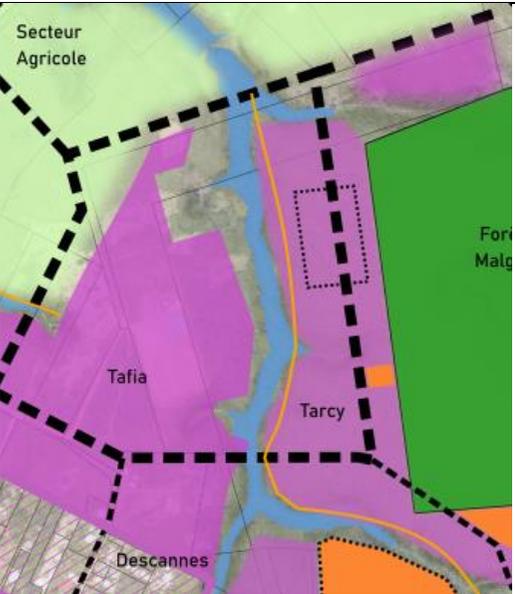
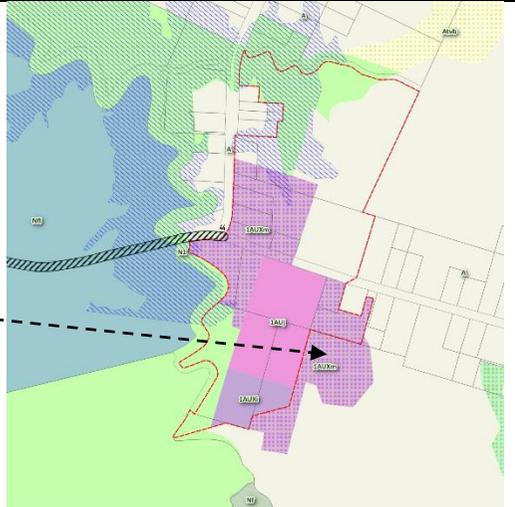
<p>ZAC Saint-Maurice</p> <p>1AUz</p>		<p>Logements</p> <p>Plus de 3700 logements en locatif social en complément d'une offre en accession ou en lot libre.</p> <p>Activité économique</p> <p>Un lot commerce pour l'implantation d'une grande surface alimentaire</p> <p>Equipements</p> <p>3 Groupes scolaires 1 crèche 1 Pôle enfants autiste 1 Médiathèque 1 Piscine 1 Pôle médico-social</p> <p>Espaces publics</p> <p>Plusieurs aires de jeux 1 Parc central 3 Plateaux sportifs 1 Parc de loisirs</p>
--	--	---

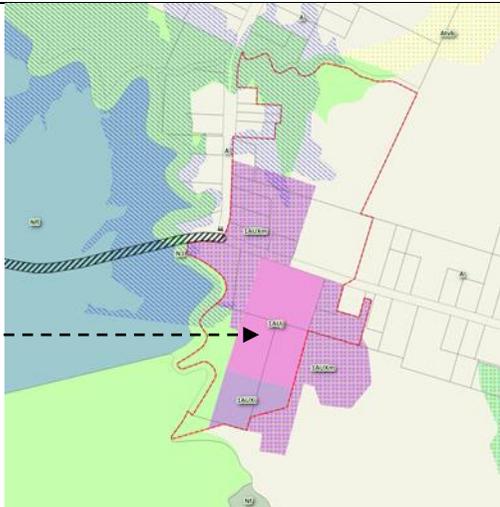
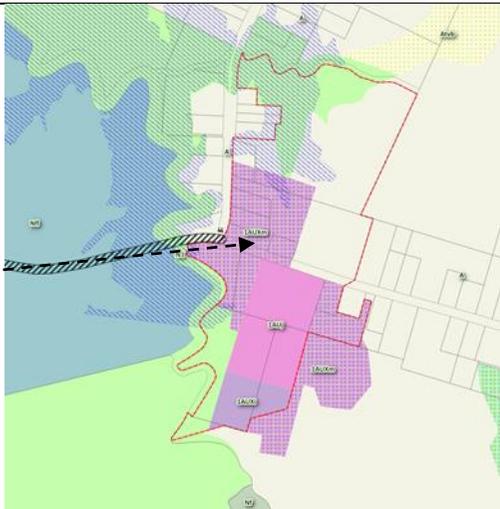
<p>Sud Castaing</p> <p>Paul</p> <p>1AUh</p>		<p>Logements</p> <p>150 logements à régulariser dans le cadre d'un programme global de RHI/RHS.</p>
---	--	--

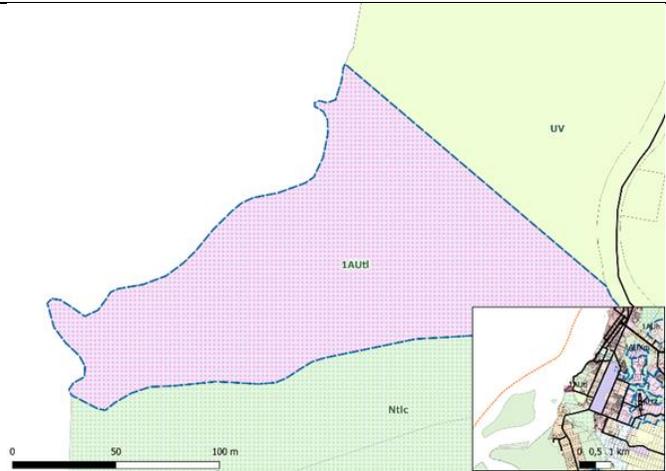
<p>Balaté Nord</p> <p>1AUbn</p>		<p>Logements</p> <p>Sur les 913 logements : 605 collectifs, 204 intermédiaires, 104 individuels</p> <p>Activité économique</p> <p>Un secteur de commerces et services : environ 1ha</p> <p>Un lot pour une station-service : 6600 m²</p> <p>Equipements</p> <p>1 Groupe scolaire</p> <p>1 Lycée</p> <p>1 Plateau sportif</p> <p>2 petits terrains de sport de proximité</p> <p>Espaces publics</p> <p>Une place centrale</p> <p>Un parc paysager</p>
---	--	---

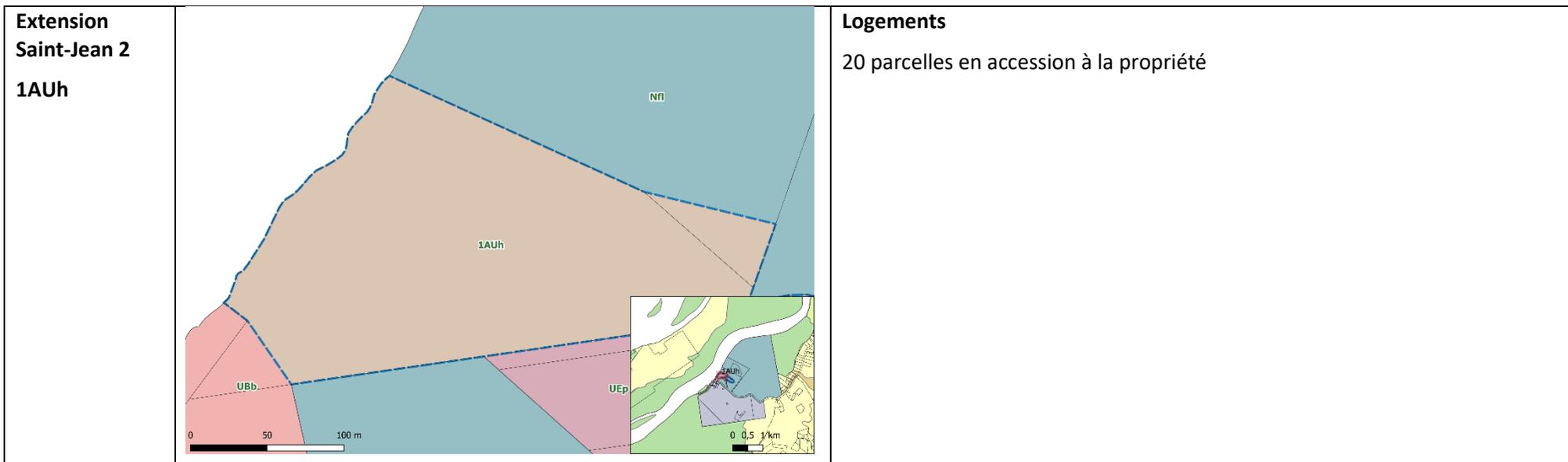
<p>Vampire</p> <p>1AUh</p>		<p>Logements</p> <p>883 neufs : 732 individuels, 104 intermédiaires et 47 collectifs</p> <p>Le secteur à régulariser de Colombie comprendra environ 400 logements.</p> <p>Activité économique</p> <p>une cité artisanale au nord du quartier Colombie ; des locaux d'activité sur le secteur du château d'eau.</p> <p>Equipements</p> <p>deux groupes scolaires de 14 à 20 classes ; deux équipements sportifs ; un collège ; une maison de santé ; une médiathèque ; une maison de quartier ; une halle polyvalente ; une halle sportive ; une maison de santé.</p> <p>Espaces publics</p> <p>Aménagement d'un parc ouvert aux abords de la crique Vampire</p>
--	--	---

<p>Malgaches-Paradis</p> <p>Quartier Bibi ou AZ02</p> <p>1AUh</p>		<p>Logements</p> <p>46 logements collectifs avec REZ-DE-CHAUSSÉE commerciaux</p> <p>25 logements individuels créés</p> <p>Equipements</p> <p>1 centre culturel maison de la danse</p> <p>1 groupe scolaire de 19 classes</p> <p>1 pôle petite enfance</p> <p>1 maison de quartier + petite enfance</p> <p>Le réaménagement du stade</p>
<p>Malgaches-Paradis</p> <p>Secteur Tafia</p> <p>1Auxi</p>		<p>Activité économique</p> <p>1700 m2 de tertiaire</p> <p>17 ha foncier économique</p> <p>Equipements</p> <p>1 groupe scolaire 19 classes</p> <p>1 maison de quartier</p>

<p>Malgaches-Paradis</p> <p>Secteur Tarcy</p> <p>1AUxm</p>		<p>Secteur dédié aux activités économiques : artisanat et commerces</p> <p>Equipements</p> <p>1 centre de formation 1 pôle petite enfance 1 maison de quartier</p>
<p>Carrefour Margot</p> <p>Zone d'activité économique</p> <p>1AUXm</p>		<p>Activité économique</p> <p>2 Zones d'activité économique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZAE 1 : 9ha • ZAE2 : 7,8ha <p>Hôtels : 1,92ha Cité artisanale : 1,15ha Petit entreposage : 0,83ha Tertiaire et commerces : 1,39ha</p>

<p>Carrefour Margot</p> <p>Zone d'implantation d'équipements</p> <p>1AUj -----</p> <p>25 ha</p>		<p>Equipements</p> <p>Un centre pénitentiaire</p> <p>Un Tribunal de Grande Instance</p> <p>Centrale EDF</p>
<p>Carrefour Margot</p> <p>Secteur Nord RN1</p> <p>1AUXm -----</p>		<p>Activité économique</p> <p>Briqueterie</p> <p>Scierie</p> <p>Centre technique automobile</p>

<p>Pointe Balaté</p> <p>1AUNtlc</p>		<p>Activité économique :</p> <p>Un restaurant Un équipement à vocation touristique et d'hébergement</p> <p>Equipement</p> <p>Une base nautique</p>
<p>Extension St-Jean</p> <p>1AUh</p>		<p>Logements</p> <p>8 logements de faible densité</p>



<p>Paul Isnard 1AUh</p>	 The image is a technical urban planning map. It features a grid of streets and various colored and patterned zones. A prominent feature is a large area with blue diagonal hatching, which is irregularly shaped and follows a path or boundary. Within this hatched area, there is a smaller, roughly rectangular area with black diagonal hatching. A label '1AUh' is placed within this black-hatched area. To the left of the main hatched area, there is a vertical strip with a blue dotted pattern. The background of the map is a light tan color with a faint grid.	<p>Programmation : restructuration urbaine</p> <ul style="list-style-type: none">• L'aménagement d'une aire de loisir arborée ;• La construction d'un groupe scolaire sur la partie sud de la route de Paul Isnard ;• Plusieurs secteurs de régularisation sont définis de part et d'autre de la route de Paul Isnard.
---	---	---

4 Etude d'entrée de ville (L 111-6)

Il a été intégré au rapport de présentation une étude d'entrée de ville au titre du L 111-6 du code de l'urbanisme. L'objectif de cette étude est de permettre le déclassement d'une bande d'inconstructibilité de part et d'autre de la RN1. En effet, cet axe stratégique de développement de la ville est concerné par plusieurs secteurs de projet pour lequel le maintien de cette zone inconstructible n'apparaît pas comme nécessaire.

Au travers de cette étude, il s'agit notamment de justifier des nouvelles règles d'implantation au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et paysagère de l'entrée de ville.

4.1 Objet de l'étude

4.1.1 Rappel réglementaire

Article L111-6 du code de l'urbanisme :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Dans le cadre de la révision générale du PLU de Saint-Laurent du Maroni, la commune souhaite prendre des dispositions pour "fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article" le long de la RN1.

Par ailleurs l'axe d'entrée de ville Est, de par son positionnement, soulève plusieurs enjeux cruciaux pour le développement de la ville.

4.1.2 Application sur la commune de Saint-Laurent du Maroni

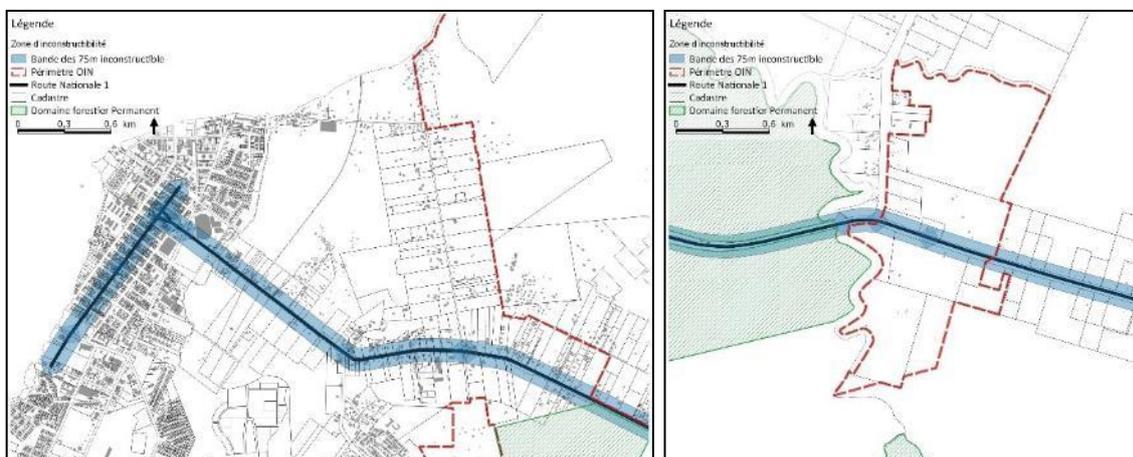
Par Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la Route Nationale 1 reliant Cayenne à Saint-Laurent du Maroni est classée à grande circulation :

Figure 19: Extrait de l'annexe au décret n°2009-615

DÉPARTEMENT	ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
973	N 1	N 3	Cayenne.	Extrémité	Saint-Laurent-du-Maroni.

Par voie de conséquence, la RN1 est soumise à l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme qui interdit "les constructions ou installations dans une bande (...) de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation".

Figure 20: Localisation de la bande d'interdiction de construction le long de la RN1 en entrée de ville :



Cette bande d'inconstructibilité grève en principe les droits à construire pour un grand nombre de terrains en entrée de ville et même en centre-ville. La RN1 est présente jusque dans le centre-ville où elle se recoupe avec l'artère commerçante principale de la ville, l'avenue Félix Eboué.

Sur le secteur du centre-ville, cette réglementation n'a pas de sens. Pour les autres secteurs, elle n'a quasiment jamais été appliquée, si bien que l'urbanisation s'en est affranchie. Les constructions s'en tiennent au respect de l'emprise publique de la voie d'une largeur de 25 m pour la partie à l'ouest du lycée Raymond Tarcy et de 50 m pour la partie à l'Est.

4.1.3 Identification du secteur d'entrée de ville visé par l'étude

La zone concernée par l'interdiction de construction de part et d'autre de la RN1 doit faire l'objet d'un déclassement dans le cadre de la révision générale du PLU. La présente étude a réglementer les implantations sur le secteur d'entrée de ville de la commune (à partir du secteur du Carrefour Margot et jusqu'en entrée de ville) et d'apporter les justifications du déclassement.

4.2 La RN 1, une avenue urbaine structurante

L'entrée de ville à partir de l'est Guyanais et du centre littoral est nommée de plusieurs façons par les Saint-Laurentais : Route de Cayenne, la nationale, l'avenue Gaston Monnerville, la grande route, route de Saut-Sabbat selon les usages. Elle est un axe structurant pour la ville et ses habitants, en tant que voie de circulation et repère dans la ville.

4.2.1 Contexte géographique et historique :

Les entrées de ville Saint-Laurentaise

Saint-Laurent du Maroni, ville transfrontalière, s'étendant sur 4 830 km², présente quatre entrées de ville :

- Le fleuve Maroni, première entrée de ville historique, avec l'entrée légale au niveau du bac, là où se termine officiellement la RN1 ;
- La RD9, route de Mana, ancienne route des camps forestiers ;
- La RD11, route de Saint-Jean, ancienne route du bague ;
- La RN1/Route de Cayenne/Avenue de Monnerville

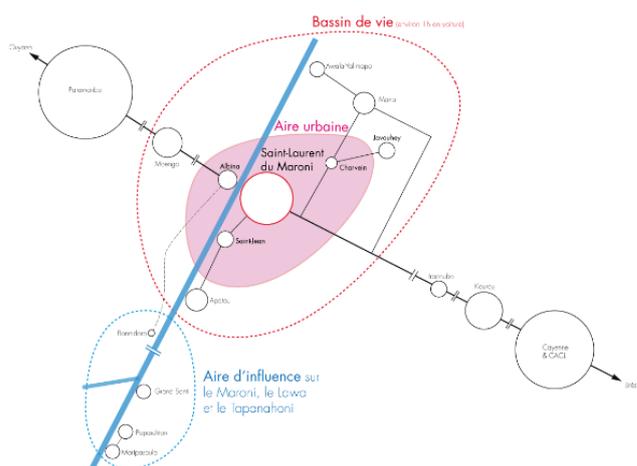
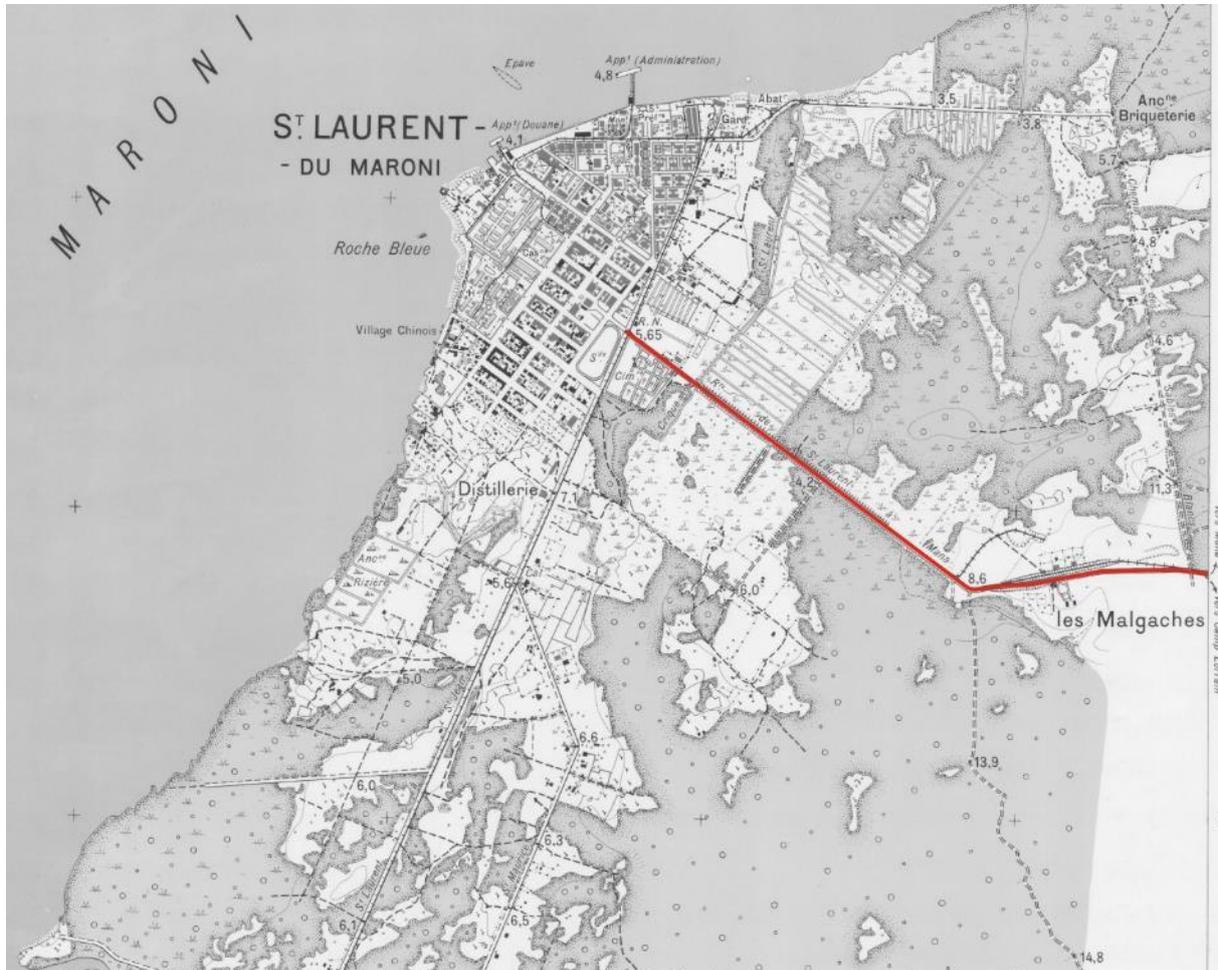


Figure 21: Structuration de l'aire urbaine et du bassin de vie de l'ouest

Bref historique

Sur la carte IGN de 1948, la route est nommée « route de Saint-Laurent » et les destinations indiquées à l'Est sont « Camp Lorrain » et « Mana ». Elle est, à cette époque, le support d'une petite voie ferrée datant de l'époque du bagne, tout récemment fermé.



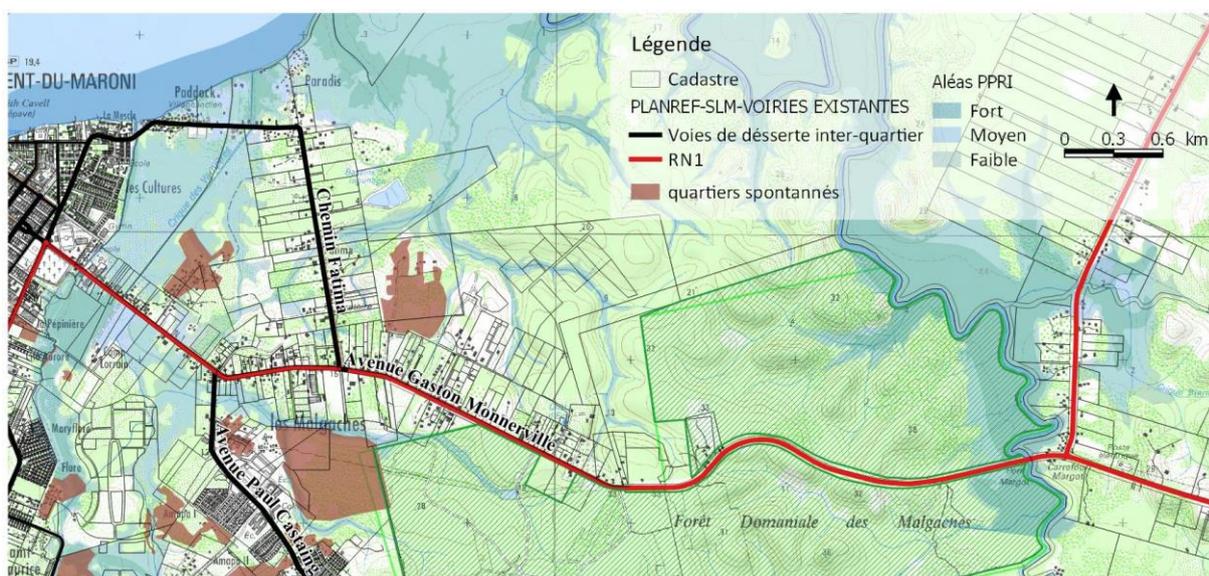
4.2.2 Le réseau viaire :

L'avenue Gaston Monnerville

L'avenue Gaston Monnerville prend pour début de voie le rond-point d'entrée de ville et prend fin à la limite communale avec Mana. Entre le centre-ville et le début de la forêt des Malgaches au sud, l'emprise publique pour la route est de 25 m de large. A partir du lycée Tarcy, cette emprise passe à 50 m de largeur.

Le panneau d'entrée de ville « Saint-Laurent du Maroni » est implanté au niveau de la route de Fatima. Cette localisation est un enjeu symbolique fort car elle constitue un marqueur des limites de la ville. Par ailleurs, ce panneau fixe la limitation de vitesse à 50 km/h en entrée de ville.

Cette localisation devrait être amenée à changer à l'avenir avec l'extension de l'urbanisation et les mutations du secteur d'entrée de ville.



Un axe structurant des mobilités

L'avenue Gaston Monnerville assure les dessertes routières Mana/Saint-Laurent et Cayenne/ Saint-Laurent. À ce titre, elle constitue un axe structurant des déplacements à l'échelle régionale.

A l'échelle de l'aire urbaine de Saint-Laurent, deux axes de desserte du pôle aggloméré se connectent à cet axe :

- La route de Fatima qui dessert les villages Paddock et Paradis ainsi que les propriétés privées le long de la route et rejoint le centre-ville par le quartier des Cultures ;
- L'avenue Paul Castaing qui dessert le quartier des Sables-Blancs et rejoint le quartier des Ecoles et Lac-Bleu.

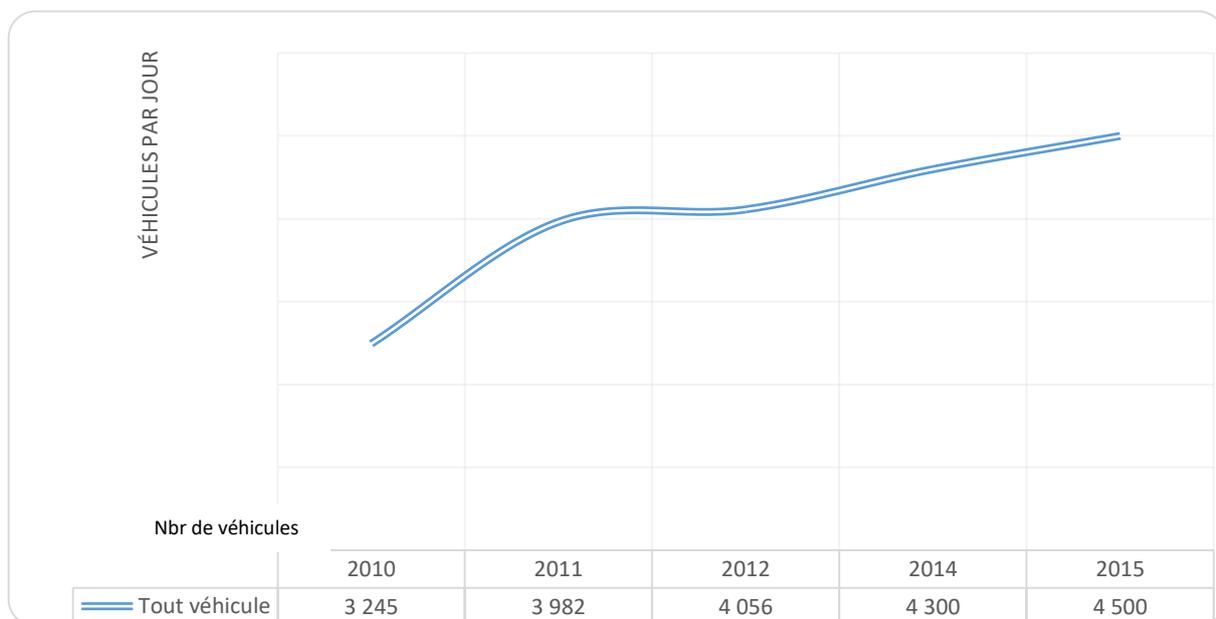
Plusieurs voies de circulation sans statut officiel défini, et directement raccrochées à la RN1, desservent des secteurs d'urbanisation informelle. Le village haïtien, le quartier informel des Malgaches, le quartier informel Colombie/ Rio des Sables-Blancs sont ainsi desservis par des pistes d'accès connectées à la RN1 de manière officieuse (absence d'emprise publique dédiée, absence de signalisation, absence de carrefour).

D'autres voies d'accès se relient à l'Avenue d'entrée de ville pour desservir les nombreuses parcelles privées implantées de part et d'autre de la route. Ces chemins ont un statut privé.

Un trafic routier en forte hausse

À l'échelle de la ville, les axes RN1 et RD11 forment un seul et même axe permettant de traverser la ville par le centre-ville. Cet unique axe structurant, passant par le centre-ville, traduit le manque de maillage viaire du territoire. Cela a des conséquences sur le trafic routier. La portion de la RN1 comprise entre le carrefour « Margot » et le rond-point d'entrée de ville a connu plus qu'un doublement de son trafic en 20 ans, pour atteindre 4500 véhicules par jour en 2015. Entre 2010 et 2015, le taux d'évolution annuel moyen du trafic routier sur cette section est de 8,5%¹⁶. Cet axe est aujourd'hui surchargé aux heures de pointes. Il ne peut absorber l'ensemble du trafic viaire qui devrait continuer de progresser dans les années à venir, et ce d'autant plus que l'axe de la RN1 sera directement impacté par l'implantation de nouveaux équipements générateurs de flux (CHOG, ZAE, maison d'arrêt etc.) ainsi que par l'extension progressive de la ville.

Figure 22: Evolution du trafic routier sur la section carrefour RN1/RD9 et carrefour RN1/RD11 entre 2010 et 2015



Les circulations douces

L'usage du vélo est couramment répandu à Saint-Laurent du Maroni parmi les modes de transport en raison notamment de la jeunesse de la population et du faible taux de motorisation des ménages.

Une voie cyclable borde la RN1 sur plus de 4 kms entre le lycée Raymond Tarcy et le centre-ville. Sur cette artère, ce sont plus de 2000 élèves qui passent quotidiennement dont près de 30% à pied¹⁷. Plusieurs dysfonctionnements sont constatés sur cet aménagement.

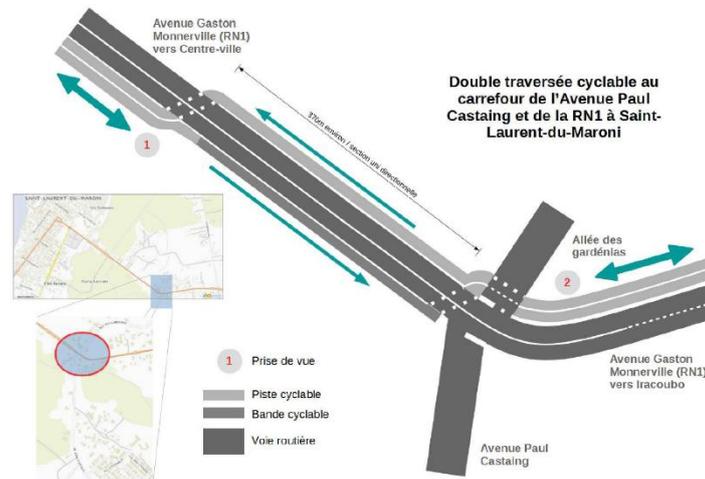
Le basculement de la piste cyclable d'un bord à l'autre de la chaussée se fait en deux temps, d'abord dans le sens lycée centre-ville, quelques 200m en amont du carrefour Paul Castaing, puis au droit du carrefour, c'est aux vélos qui s'éloignent du centre-ville de traverser la voie. Dans la pratique cela rend complexe la lisibilité de l'aménagement.

¹⁶ Source : Observatoire Régional des transports,

¹⁷ Source : Cerema, Aménagement et usages du vélo en Guyane, Juin 2016

La situation est rendue plus sensible par une importante circulation automobile sur l'axe et par la

Figure 23: Schéma du basculement de la piste cyclable bidirectionnelle de part et d'autre de l'avenue présence des deux-roues motorisés de la voie cyclable.



Source : Cerema, Aménagement et usages du vélo en Guyane, Juin 2016

Figure 24 : Photos de la traversée de la RN1 par la piste cyclable

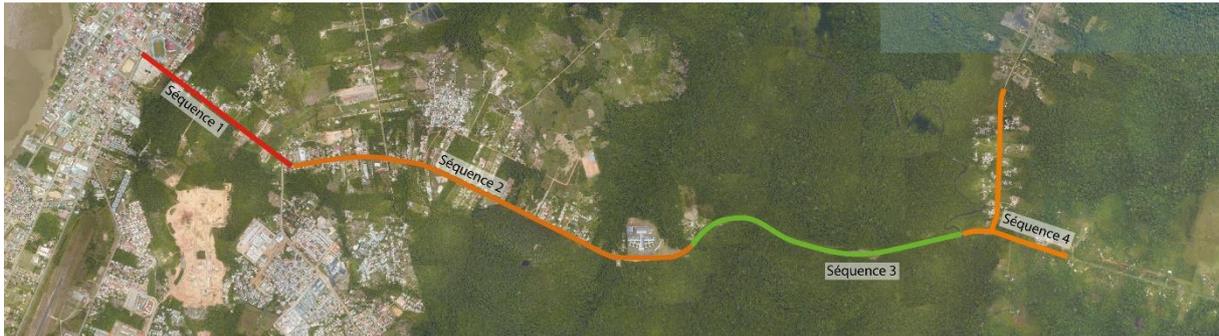


4.2.3 Éléments paysagers :

Du fait de sa fonction « d'entrée de ville », l'avenue Gaston Monnerville se caractérise par une évolution du paysage sur le tronçon en question.

Le séquençage du périmètre d'étude permet d'identifier les éléments qui caractérisent l'évolution du paysage. L'entrée de ville est ici décomposée en 4 séquences sur 8 250 m :

- Séquence 1 : Avenue d'accès au centre-ville, 1 300 m
- Séquence 2 : Les faubourgs, 2 400 m
- Séquence 3 : La forêt des Malgaches, 2 850 m
- Séquence 4 : Carrefour Margot, 700 m sur RN1, 1 000m sur RD9.



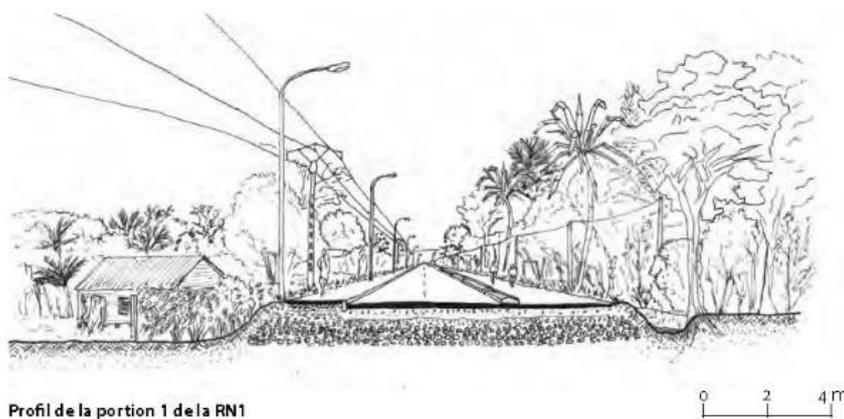
Séquence 1 : l'avenue d'accès du centre-ville historique



La première séquence comprend le tronçon entre le rond-point d'entrée de ville et le carrefour des Malgaches. Ce tronçon annonce l'entrée dans le centre-ville historique. Cette ligne droite de 1,3 km, formant un talus est peu urbanisée de part et d'autre pour des raisons de contraintes hydrauliques. La crique des Vampires longe cet axe au sud et rejoint la crique Saint-Laurent au niveau du franchissement hydraulique.

L'entrée de ville est marquée par la présence du cimetière au sud et le stade A au nord. Le reste de la séquence se caractérise par la présence d'habitat sur la frange nord de l'axe, l'accès au secteur informel des Malgaches, la station-service et la piste cyclable bidirectionnelle séparée du reste de la voie.

Figure 25 : Profil de la séquence 1 de l'avenue Gaston Monnerville



Source : Cahier du DSA
Marne-la-Vallée-
2017.

Figure 27 : Prise de vue n°1



Figure 26 : Prise de vue n°2



Séquence 2 : Les faubourgs



Cette séquence de 2,4 km de long se caractérise par une urbanisation peu dense de type périurbaine malgré la proximité du centre-ville. L'urbanisation s'effectue en fonds de parcelle de part et d'autre de la route. Elle est ainsi très linéaire le long de l'axe d'entrée de ville induisant un étalement urbain important du pôle aggloméré.

Des voies d'accès desservant des quartiers d'habitat spontané et les panneaux d'entrée et de sortie de ville sont implantés à proximité de la route de Fatima. C'est un secteur à fort enjeu, pour permettre la mutation du bâti dans le cadre du NPNRU et de l'OIN.

Figure 28: Profil de la voie entre le carrefour de Fatima et la carrefour de Paul Castaing

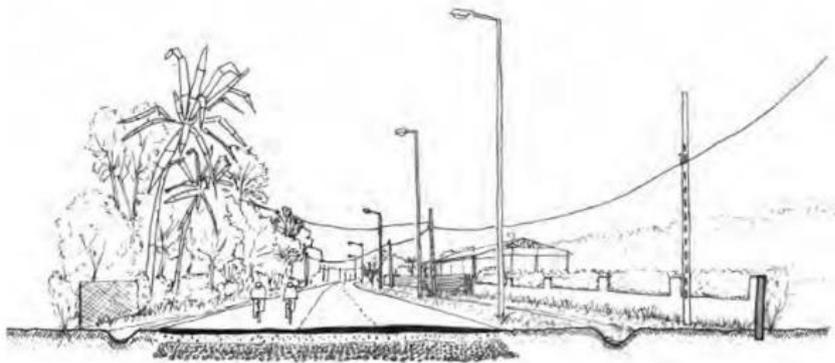
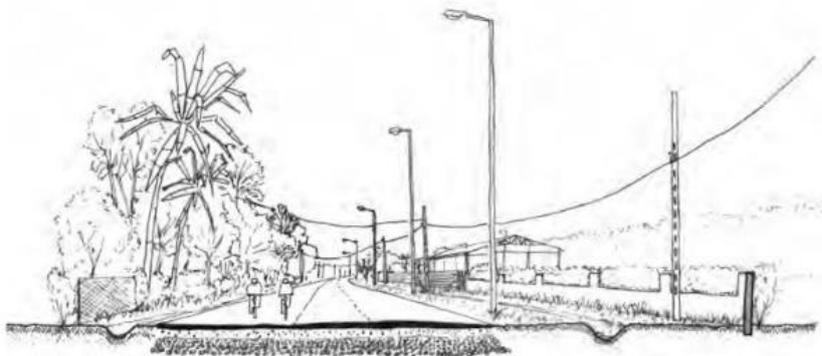


Figure 29 : Profil de la voie entre le carrefour de Fatima et la forêt des Malgaches



Profil de la portion 3 de la RN1

*Source : Cahier du DSA
Marne-la-Vallée,
2017.*

Figure 30 : Prise de vue n°3



Figure 31 : Prise de vue n°4



Figure 32 : Prise de vue n° 5



Séquence 3 : La forêt des Malgaches



La troisième séquence se caractérise par le paysage forestier de la forêt des Malgaches en bordure de route. Cette forêt domaniale est incluse dans le Domaine Forestier Permanent (DFP) géré par l'Office National des Forêts (ONF). La route se trouve encaissée de part et d'autre par des talus.

La présence du lycée Raymond Tarcy rompt avec l'homogénéité du paysage. La piste cyclable prend fin au lycée et l'implantation d'un radar au même niveau limite la vitesse maximale autorisée à 70 km/h.

Figure 33 : Prise de vue n°6



Figure 34 : Prise de vue n°7



Séquence 4 : Entrée de l'aire urbaine, carrefour Margot



Le secteur Carrefour Margot caractérise une des franges du pôle urbain de Saint-Laurent du Maroni. Le passage de la crique Margot, l'intersection de la RN1 avec la RD9, la bande d'arrêt et le poste EDF de Margot sont des marqueurs de l'entrée et de la sortie de la ville pour les automobilistes.

Le secteur se caractérise par une densification progressive du tissu bâti et notamment des habitations sans titre (environ 150 recensées sur le secteur). Il est compris dans l'unité paysagère des paysages routiers et agro-forestier de la RN1 et du CD9. Elles sont ici caractérisées par un mitage prononcé de leurs abords. La route est ceinte d'une bande continue de hameaux et de domaines agricoles. En arrière des premiers domaines, les zones d'abattis-brûlis se multiplient le long de pistes qui s'enfoncent dans la forêt.

Figure 35 : Prise de vue n°8



Figure 36 : Prise de vue n°9

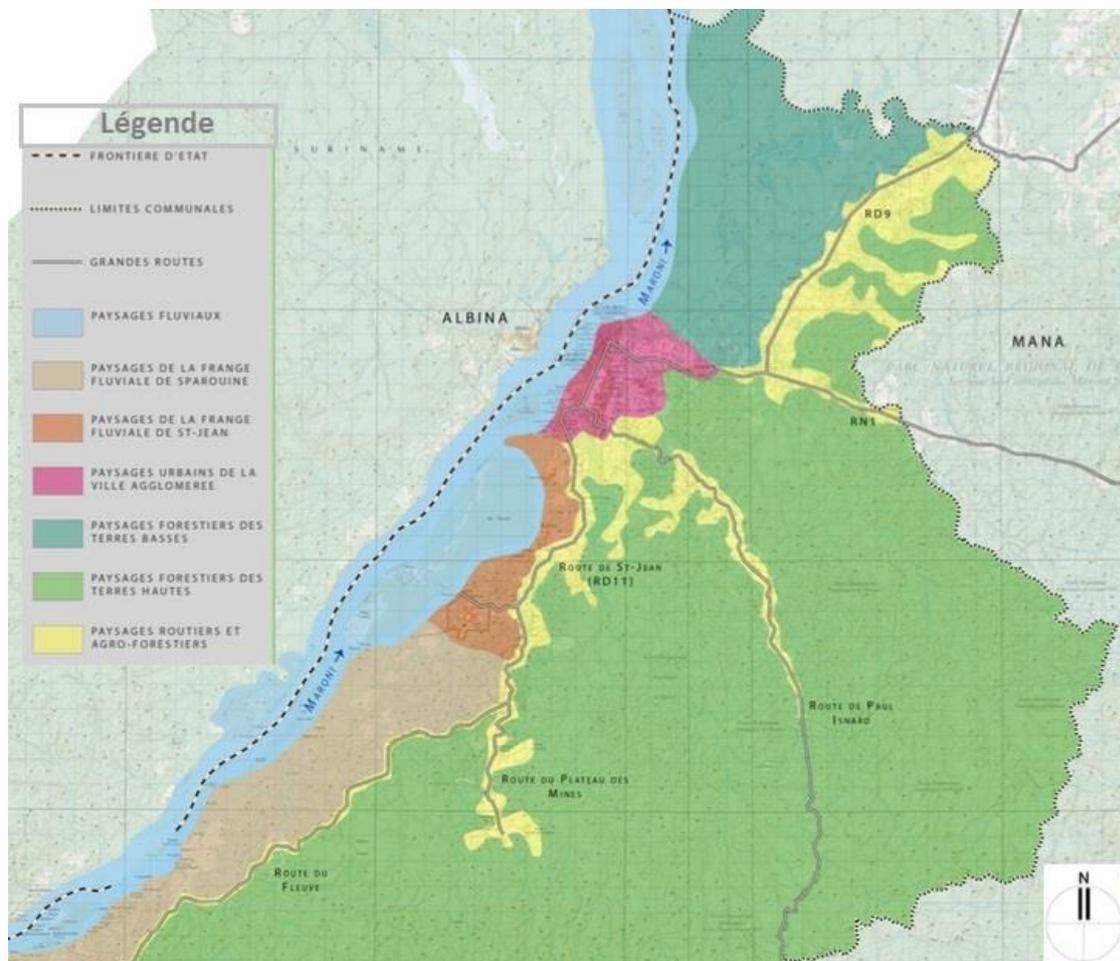


Enjeux autour des paysages routiers

Au sens de l'analyse paysagère de l'Etat Initial de l'Environnement, l'entrée de ville est comprise dans deux unités paysagères : les paysages routiers et agro-forestiers et le paysage urbain de la ville agglomérée. Les principaux enjeux qui ressortent de l'analyse paysagère sur cette entité et en particulier sur le secteur d'étude sont :

- ➔ Maîtriser la limite et la qualité des franges urbaines, en veillant à maintenir une interface d'échange qualitative avec les espaces naturels ;
- ➔ Contrôler les zones d'abattis-brulis le long des routes en prévoyant des prescriptions d'aménagement ;
- ➔ Anticiper et maîtriser l'urbanisation continue le long des routes ;
- ➔ Jalonner les grandes routes par des points de vue, la mise en valeur d'un repère visuel, la création d'espaces d'arrêt, la diversification des séquences paysagère perçues depuis la route.

Figure 37 : Entités paysagères de la commune



Source : Etude QUADRA, 2014

4.2.4 Réglementation

Le zonage du Plan Local d'Urbanisme

L'avenue d'entrée de ville est principalement concernée par trois type de zone : la zone U pour les séquence 1 et 2, la zone N liée au DFP pour la forêt des Malgaches et la zone 1AUx pour le secteur du carrefour Margot.

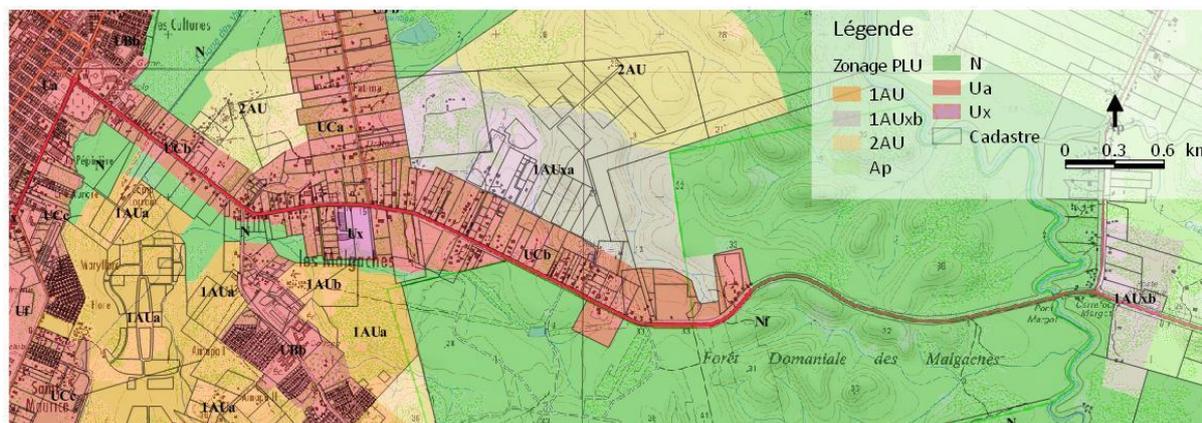


Figure 38 : Zonage du PLU sur le secteur d'entrée de ville

Les parties urbanisées du périmètre d'étude sont concernées par la zone U qui se décline ici par la zone UCb et Ux du PLU :

- ➔ La classification UC désigne les « secteurs péricentraux » de la ville. Le secteur UCb correspond aux zones d'habitats implantés de part et d'autre la RN1 à partir du lycée Raymond Tarcy, jusqu'au centre-ville.
- ➔ « La zone Ux correspond à un secteur équipé en termes de réseaux et voiries, destiné à l'accueil des activités économiques, artisanales, commerciales, industrielles, équipements et services ». Elle désigne ici « la zone vouée à l'installation d'activités économiques en entrée de ville, située à proximité de l'intersection entre la RN 1 et la route de Fatima ».

« La zone 1 AU correspond aux secteurs d'urbanisation future, à la périphérie desquels les équipements et la viabilité sont suffisants pour desservir les constructions à implanter. » Le secteur du carrefour Margot est concerné par le zonage 1AUx pour l'implantation d'activités économiques à vocation commerciale sur ce secteur.

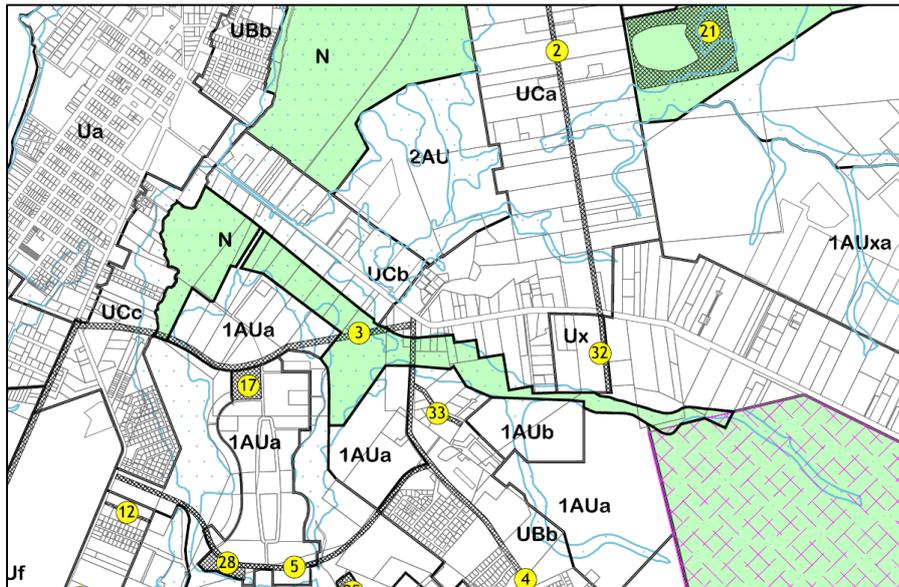
Enfin, la forêt domaniale des Malgaches est concernée par le zonage Nf qui désigne « des zones naturelles à protéger en raison de la présence d'espaces boisés dont la vocation forestière est reconnue avec présence avérée d'oiseaux. La forêt des Malgaches a vocation à constituer un « poumon vert » pour les habitants de Saint-Laurent. C'est un lieu aménagé par l'ONF pour permettre l'accueil du public. **Elle devrait normalement faire l'objet du zonage en sous-secteur Nfl qui est destiné à « l'accueil du public en zone forestière » et en principe réservé pour la forêt des Malgaches.** Ce mauvais zonage est dû à une erreur matérielle au sein du PLU. Enfin, la forêt est incluse dans le Domaine Forestier Permanent (DFP) de l'Etat.

Les Emplacements réservés au Plan Local d'Urbanisme

Le secteur d'étude est concerné par plusieurs emplacements réservés inscrits au Plan Local d'Urbanisme. Il s'agit de :

- Trois emplacements réservés pour l'élargissement de voirie : rue de Paul Castaing, route de Fatima et l'élargissement de voirie n°32 (projet de desserte en face du chemin de Fatima)
- Un emplacement réservé pour la création d'une liaison RN1/RD11

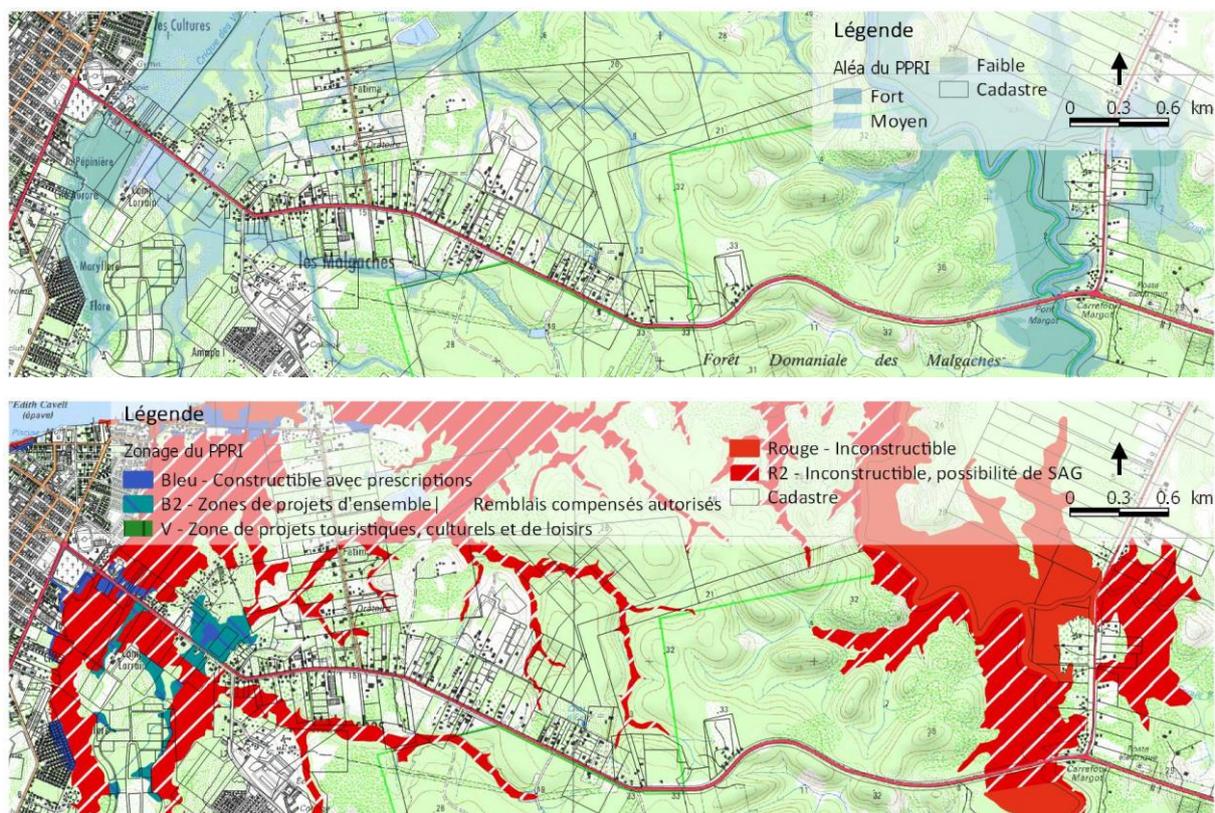
Figure 39 : Localisation des Emplacements réservés sur le document graphique du PLU



Légende :

 Emplacements réservés

Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) :



La commune est concernée par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) prescrit. À partir de la carte des aléas sur plusieurs secteurs, la réglementation du PPRI limite les possibilités de construction.

Pour les secteurs de projets tels que les périmètres OIN, le plan prévoit la possibilité de réaliser des Schémas d'Aménagement Global (SAG) pour revoir l'écoulement hydraulique sur ces secteurs.

Le secteur d'étude est concerné par ce document au titre des traversées par la RN1 des criques Margot, Saint-Laurent et Malgaches.

L'enjeu hydraulique et les transparences hydrauliques de part et d'autre de la RN1 sont essentiels notamment pour les criques Saint-Laurent et Malgaches. La RN1 est une voie historique construite sur talus. Un aménagement de qualité en entrée de ville inclut la réalisation d'aménagements hydrauliques permettant des écoulements stables des cours d'eau et couvrant le risque d'inondation.

4.2.5 Perspectives d'évolution du secteur d'entrée de ville

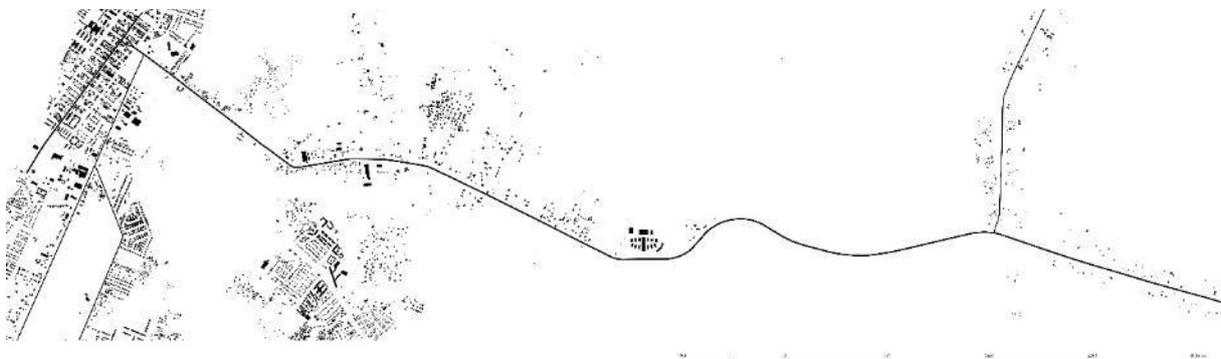
Un axe stratégique du projet de territoire de la collectivité

À l'image de la commune, le secteur d'entrée de ville est concerné par plusieurs projets structurants. Les périmètres de projet se superposent sur ce secteur d'entrée de ville. Il convient de prendre en compte l'ensemble des prescriptions/ orientations/ impacts de ces différents projets qui structureront l'entrée de ville « Est » de demain.

Figure 40: RN1 et les périmètre NPNRU et OIN



Figure 41 : RN1 et la disposition du bâti



Le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU)

Signe d'une volonté forte de restructurer l'entrée de ville par la RN1, l'ensemble du périmètre d'étude est inclus au sein du périmètre NPNRU de la ville.

Par le projet de requalification, il s'agira d'offrir un traitement paysager de cet axe en vue de réduire progressivement la vitesse de circulation aux abords du centre-ville et de sécuriser les mobilités douces.

Figure 43 : Extrait des propositions de requalification de l'avenue Gaston Monnerville dans le cadre du NPNRU :



Source : NPNRU de Saint-Laurent du Maroni, Etude de restructuration des espaces publics et voiries, Septembre 2016



Plan Programme

Le Plan Programme est une démarche stratégique de programmation urbaine. Il a permis de définir les grandes orientations du développement urbain de la ville : une ville constituée, centre, séparée de ses extensions, par-delà un secteur protégé dénommé « couronne verte », permettant d'identifier les nouvelles entrées de ville le long de la RN1 et de la route de Saint-Jean.

Ce "plan guide" du développement urbain a notamment permis de définir la structuration et la hiérarchisation du futur réseau viaire. Ce réseau viaire projeté est en partie repris dans le PADD qui identifie plusieurs axes de circulation primaire et secondaire qui viendront se « greffer » sur la RN1 à court/ moyen et long terme.

Plusieurs opérations viaires sont ainsi projetées :

- La requalification de l'avenue Paul Castaing participera à un désenclavement progressif du quartier des Sables-Blancs ;
- La réalisation d'une liaison entre la RD9 et RN1 dans le cadre de l'OIN permettra, entre autres, de desservir le futur terminal portuaire ;
- La rue du « port » : Cette liaison constituera une première voie de contournement du centre-ville et reliera le projet de carrefour « Malgache » sur l'avenue Gaston Monnerville à la rue du port ;
- La réalisation d'une desserte routière entre le carrefour Margot et la route de Paul Isnard améliorera la desserte au sud du territoire communal et notamment avec le projet de terminal industriel et énergétique.



Figure 71 : Extrait du Plan Programme

Opération Cultures-Fatima

Le secteur de projet Cultures-Fatima, comme son nom l'indique, porte sur les emprises foncières circonscrites entre le Chemin de Fatima, le quartier des Cultures, la RN1 et le village Paddock. Au travers cette opération, il s'agit de créer davantage de lien entre les différents secteurs cités tout en optimisant au mieux les potentialités foncières du secteur.

Dans le cadre de la restructuration de ce secteur, de nouvelles connexions avec l'avenue Gaston Monnerville seront réalisées dont une déjà identifiée au niveau du futur carrefour des Malgaches, en lien avec un projet d'équipement commerciale en entrée de ville.

Figure 44: Intentions d'Aménagement du secteur Cultures Fatima

SCHEMA D'INTENTIONS PROGRAMMATIQUES ET PAYSAGERES

UN QUARTIER A VIVRE

Organiser une fonction résidentielle en intégrant les projets déjà amorcés

- Un enjeu de **salubrité** et de résorption de l'habitat indigne
- **Coordonner les initiatives privées** pour une organisation urbaine cohérente : Optimiser un foncier constructible à la localisation stratégique
- Contribuer à l'effort de **production de logements** de la ville de Saint-Laurent
- Compléter l'**offre de proximité** pour répondre aux besoins des nouveaux habitants (équipements, commerces,...)
- Promouvoir une **mixité sociale** et un « vivre-ensemble »

UNE STRUCTURATION DU SECTEUR NORD

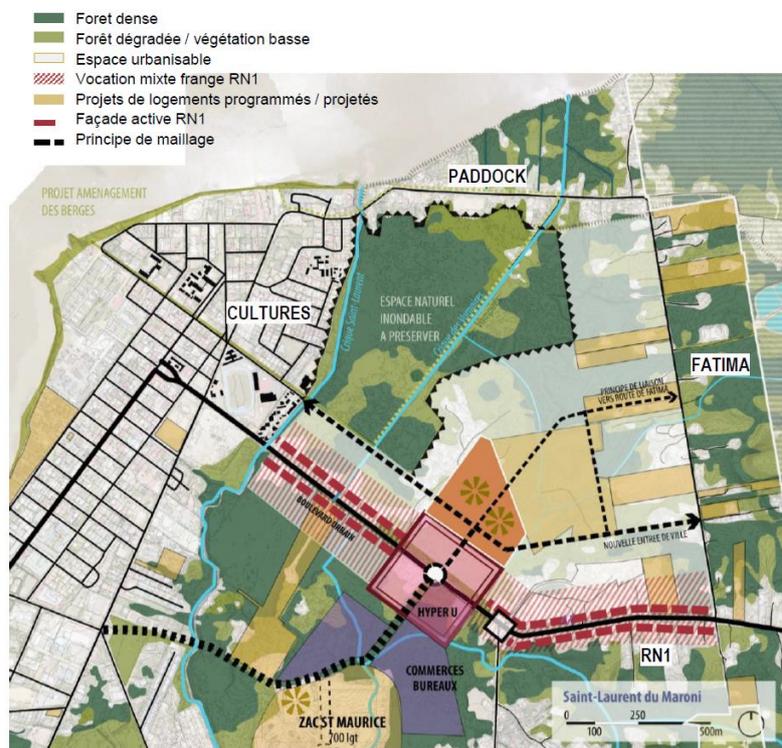
Un rôle « pivot » pour intégrer les futures opérations et garantir la continuité vers le centre-ville

- **Connecter les futures zones résidentielles** à leur environnement urbain, faciliter les trajets du quotidien pour tous les types de déplacements
- Garantir l'**accès au centre-ville** de Saint-Laurent et aux **principaux équipements** (CHOG) : Maintenir la fluidité de circulation en entrée de ville et soulager la RN1
- Accueil d'**équipements de rayonnement** pour répondre aux besoins du « grand quartier » (collège)
- **Maintien de la fonction hydraulique** et **écologique**

UNE FONCTION DE RAYONNEMENT A L'ECHELLE DE LA VILLE ET DE L'INTERCOMMUNALITE

Une fonction symbolique et stratégique pour Saint Laurent du Maroni

- Un enjeu de **qualité de l'entrée de ville** principale, première image de Saint-Laurent
- Accueillir des **fonctions de destination**, rayonnant au-delà des limites du quartier : activités, équipements, espaces publics.



Etude de programmation urbaine du secteur Cultures-Fatima, EPFA, 2019



ZAC Saint-Maurice et projets connexes

La localisation de la ZAC Saint-Maurice, projet urbain structurant de la ville, entre le secteur des Ecoles et l'avenue Paul Castaing permet de limiter l'étalement urbain du pôle aggloméré d'une part, et d'assainir une zone naturelle, bordée par des quartiers d'habitat d'autre part. L'idée sous-jacente est de connecter deux secteurs enclavés en maillant le périmètre de la ZAC par de futures liaisons structurantes. La définition du périmètre couvre une surface de 238 hectares.

Le projet de ZAC Saint-Maurice ne jouxte pas directement la RN1. Pour autant, le développement urbain de ce secteur aura un impact non négligeable sur l'axe d'entrée de ville. Le projet de liaison viaire dénommé « rue du port » permettra, d'une part de mieux juguler le trafic automobile à l'entrée du centre-ville pour les liaisons RN1/RD11, et d'autre part desservir la ZAC St-Maurice.

Cette liaison trouvera sa continuité avec l'opération Cultures Fatima afin d'établir un axe transversal de desserte inter-quartier qui se voudra complémentaire à l'axe de desserte primaire Gaston-Monnerville.



Figure 45 : Les mutations à venir à l'entrée du centre-ville

Par ailleurs, l'implantation d'une grande surface à proximité du carrefour Paul Castaing/RN1 accélèrera sensiblement la dynamique générale sur ce secteur au même titre que l'arrivée de nouveaux projets :

- Projet immobilier "Mangatal" porté par la SEMSAMAR ;
- Divers projets privés jouxtant la RN1 : lotissement, commerces, promotion immobilière.

Synthèse des enjeux d'aménagement de l'entrée de ville Est		
Le paysage	Avenue d'accès au centre-ville historique	<ul style="list-style-type: none"> • Enjeux hydrauliques de part et d'autre l'avenue • Organisation du front bâti
	Les faubourgs	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des accès vers les secteurs informels ou les parcelles privées • Organisation du front bâti
	La forêt des malgaches	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation des espaces forestiers
	Carrefour Margot	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation du front bâti • Contrôler les zones d'abattis-brulis le long des routes
Desserte automobile	Pour les secteurs de développement urbain structurants du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • ZAC Saint-Maurice et Cultures Fatima • Les secteurs OIN : Malgaches, Margot et Vampire
	Réseau de dessertes secondaires autour de projets connexes	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation d'un hypermarché • Projet SEMSAMAR de 150 logements • Raccordement de divers projets privés
	Réseau routier structurant	<ul style="list-style-type: none"> • Connexion avec le réseau routier actuel : rond-point d'entrée du centre-ville, Chemin de Fatima, Paul Castaing, CD9 • Connexion avec le projet de route « Margot » • Connexion avec le projet de liaison CD9/RN1
Mobilités durable	Sécurisation des cyclistes et piétons	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des aménagements cyclables • Continuité des aménagements cyclables jusqu'au carrefour Margot • Prendre en compte la place des piétons
	Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> • Penser les aménagements de voiries dans la perspective d'un réseau de transport en commun efficient
Signalétique	Vitesse autorisée	<ul style="list-style-type: none"> • Réglementation de la vitesse pour les automobilistes selon les séquences ;
	Panneaux de signalisation	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation des panneaux d'entrée et de sortie de ville • Signalisation des quartiers et équipements structurants
	Panneaux publicitaires	<ul style="list-style-type: none"> • Encadrer la réglementation les implantations publicitaires

4.3 Orientations et réglementation de l'aménagement de l'entrée de ville « Est »

4.3.1 Orientation d'Aménagement et de Programmation

Enjeux :

Jouxtant, plusieurs secteurs de la ville engagés dans de profondes mutations urbaines à court, moyen et long terme, l'avenue Gaston Monnerville doit faire l'objet d'une réflexion globale sur son réaménagement afin d'accompagner ces mutations. Le projet de requalification de cet axe structurant en une « avenue urbaine » vise à favoriser un « effet vitrine » d'entrée de ville. La démarche consiste à traiter de façon transversale les différents enjeux d'aménagement de l'entrée de ville « Est ».

Dispositions d'aménagement :

Un traitement différencié de la voirie permettra d'une part, **de sécuriser les différents usages et de favoriser les modes actifs** en lien avec les trames vertes et bleues (crique Saint-Laurent et Malgaches). D'autre part, **des aménagements de carrefours aux intersections fluidifieront le trafic automobile** de façon à redistribuer les flux de véhicules vers les axes de circulation structurants du territoire ou de desserte à l'échelle des quartiers. Ces axes de circulation peuvent aussi bien être existants ou à créer dans le cadre des différentes opérations d'aménagement à venir. Toujours dans l'optique de fluidifier et de sécuriser la circulation, lorsque cela le permettra, **les accès aux parcelles privés jouxtant la RN1 seront privilégiés à l'arrière des parcelles.**

La réduction de la bande d'inconstructibilité réglementaire s'inscrit dans une approche paysagère d'ensemble de l'entrée de ville. D'une part, la densification de l'axe d'entrée de ville sera favorisée par **l'émergence d'un front bâti**. La recherche d'une cohérence architecturale d'ensemble sera privilégiée entre les différentes façades. Par ailleurs, en complément du parti urbanistique de requalification de la voirie, des trames vertes et bleues seront conservées le long des criques Margot et Malgaches.

Ces cours d'eau, seront également intégrés à l'aménagement global du secteur en leur qualité d'exutoire des eaux de ruissellement. Du fait, d'une imperméabilisation croissante des sols sur la zone, **des aménagements hydrauliques sont à prévoir** (redimensionnement des ouvrages, bassins de récupération etc.), et ce dans le cadre de la réglementation fixée par le PPRI.

Enfin, la signalétique sera revue et améliorée :

- Déplacement des panneaux d'entrée/sortie de ville sur le secteur de Margot ;
- Implantation de panneaux de signalisation des lieux structurants de la ville ;
- Encadrement des implantations publicitaires de façon à éviter des phénomènes de « pollution visuelle ».

OAP Entrée de ville Est

Contexte urbain

- Secteurs de projet
- Equipements structurants existants et programmés
- Forêt des Malgaches

Paysage

- Organiser un front bâti de qualité au niveau de la RN1
- Maintien de trames vertes et bleues

Desserte automobile

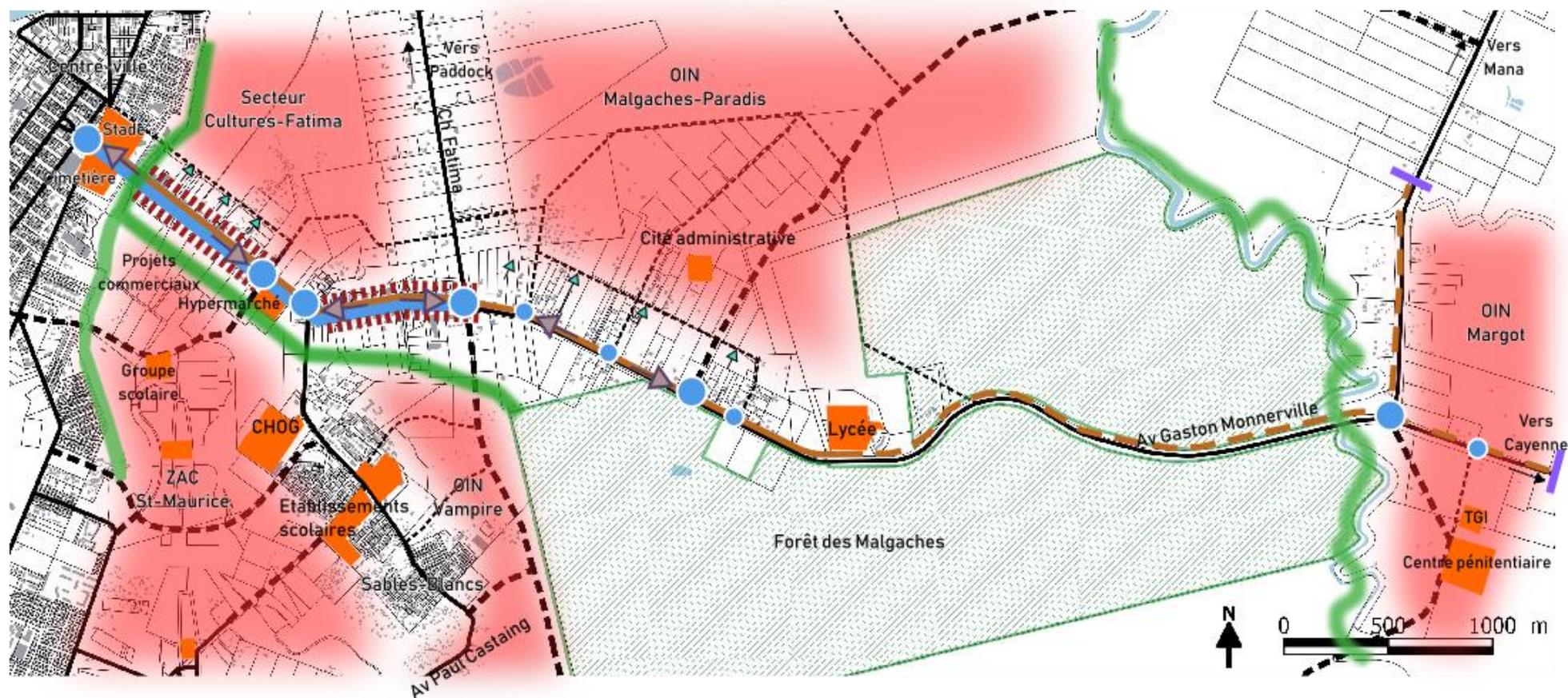
- Réseau viaire actuel
- Voirie primaire à aménager
- Voirie secondaire à aménager
- Carrefours structurant à aménager
- Carrefours de desserte de quartiers à aménager
- Requalification de la voirie en une "avenue urbaine d'entrée de ville"
- Privilégier les entrées parcelaires privées en fond de parcelle (dans la mesure du possible)

Mobilité durable

- Sécurisation et des aménagements cyclables actuels
- Extension de la voie cyclable

Signalétique

- Améliorer la signalisation urbaine et encadrer les implantations publicitaires
- Matérialisation des entrées et sorties de la ville



4.3.2 Le règlement écrit du PLU

Dans le cadre de la révision générale du PLU, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques sont revues :

En zone U et 1AU les constructions devront être implantées à 40 m par rapport à l'alignement de la R.N.1.

Ces modifications sont intégrées dans la rédaction du règlement écrit des différentes zones U et AU du PLU jouxtant la RN1.

Conformément à l'article L112-1 du code de la voirie routière, « l'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel. »

4.4 Justifications des règles d'implantation au regard des critères de l'article L111-1-4

4.4.1 Justification au regard des nuisances

Du point de vue des nuisances sonores, la RN1 n'est pas concernée par les cartes de bruits stratégiques élaborées par la Deal dans le cadre de l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Les abords de la RN1 en entrée de ville sont soumis à l'aléa inondation. L'urbanisation des secteurs environnants créera des surfaces imperméables qui augmenteront le ruissellement des eaux pluviales. La commune souhaite gérer l'écoulement des eaux pluviales au travers une politique d'aménagement qui permette de prévenir tout risque d'inondation.

4.4.2 Justification au regard de la sécurité

La requalification de l'avenue Gaston Monnerville en « avenue urbaine d'entrée de ville », sera l'occasion de mettre en œuvre des aménagements viaires sécurisants pour les différents types d'usagers : éclairage public, ralentisseurs, marquage au sol approprié, signalisation routière, sécurisation et extension de la voie cyclable, cheminement piéton etc.

Par ailleurs, l'aménagement de carrefours aux intersections structurantes de l'axe d'entrée de ville permettra de fluidifier le trafic automobile. D'autre part, les accès privés sur la RN1 seront limités en nombre et la possibilité d'organiser les accès en arrière de parcelles sera étudiée lorsqu'une voie d'accès le permettra.

La réduction de la bande d'inconstructibilité de part et d'autre l'emprise publique de la voie ne comporte pas de risques au regard de la sécurité des usagers.

4.4.3 Justification au regard de la qualité architecturale, de l'urbanisme

Les principes d'aménagement retenus pour l'axe d'entrée de ville Est apporteront une plus-value qualitative à l'urbanisme de cet espace.

La réduction de la bande d'inconstructibilité de part et d'autre l'emprise publique favorisera l'intégration urbaine du bâti par l'organisation d'un front bâti de qualité.

4.4.4 Justification au regard de la qualité des paysages

Au travers ces dispositions réglementaires et ces orientations d'aménagement, la mise en scène de l'entrée de ville sera renforcée par une approche paysagère intégrée.

Le déclassement de la bande d'inconstructibilité est une des conditions à la réalisation de ces aménagements.

TABLEAU DES EMBLEMES RESERVES DU PLU

N°	Description	Bénéficiaire	Superficie
01	Transparence hydraulique	CCOG	75267
02	Transparence hydraulique	Commune	2288
03	Création de voie	Commune	6533
04	Création de voie	Commune	6562
05	Bassin aerodrome	Commune	4051
06	Création de voie	Commune	34715
07	Création de voie	Commune	11634
08	Création de voie	Commune	3524
09	Création de voie	Commune	42828
10	Création de voie	Commune	56485
12	Viabilisation de lots à bâtir	Commune	14546
13	Création fourrière animale	Commune	25297
14	Pôle Multimodal	Commune	6873
15	Elargissement route de Fatima	Commune	51786
16	Elargissement rue Paul Castaing	Commune	57714
17	Elargissement du canal	Commune	14102
18	Elargissement de voie	Commune	13131
19	Elargissement du boulevard de la Marne	Commune	29022
20	Création élargissement Voiries	Commune	2456
21	Voiries entre RD 11 et Balat Nord	Commune	3570
22	Voiries entre RD 11 et Balat Nord	Commune	3302
23	Création voirie	Commune	3174
24	Liaison Paul Castaing/centre ville	Commune	32103
25	Elargissement RD11	CTG	365900
26	Site de déchargement	CCOG	9435
27	ISDnD et Déchetterie	Commune	207875
28	Elargissement voirie pour accéder au DFP	ONF	46190
29	Elargissement voirie pour accéder au DFP	ONF	17445
30	Canal de collecte	Commune	535
31	ZAC St Maurice - Création d'une voie de desserte	Commune	9934
32	ZAC St Maurice - Groupe Scolaire	Commune	15352
33	ZAC St Maurice - GCSMS	Commune	5068
34	ZAC St Maurice - Eq.Sportif	Commune	3011
35	ZAC St Maurice - Eq.Public et Sportif	Commune	5066
36	ZAC St Maurice - Eq.Public et Sportif	Commune	5509
37	ZAC St Maurice - Eq.Sportif	Commune	7178
38	ZAC St Maurice - Eq.Sportif	Commune	9617
39	ZAC St Maurice - Eq.Public	Commune	5427
40	ZAC St Maurice - Groupe Scolaire	Commune	11460
41	ZAC St Maurice - Crèche	Commune	4810
42	Plateau sportif	Commune	61585
43	Création voirie	Commune	6413
44	Avenue Gaston Monnerville	Commune	104637
44	Avenue Gaston Monnerville	Commune	239629
45	Création voirie	Commune	34809
46	Ecole Paul Isnard	Commune	23444
47	Voie d'accès au foncier de l'aéroport	Commune	103333
48	Aéroport	CTG	3131154



Maîtrise d'ouvrage : Ville de Saint-Laurent du Maroni

Groupement d'étude : CEFUAM-ANT-François BOULLAND-AGIR environnement