

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

ETUDE D'IMPACT, VALANT DOSSIER LOI SUR L'EAU



OPERATION D'INTERET NATIONAL DE GUYANE
PERIMETRE N°22 – MARGOT

ANNEXE 7

Projet de Zone d'Aménagement Concerté

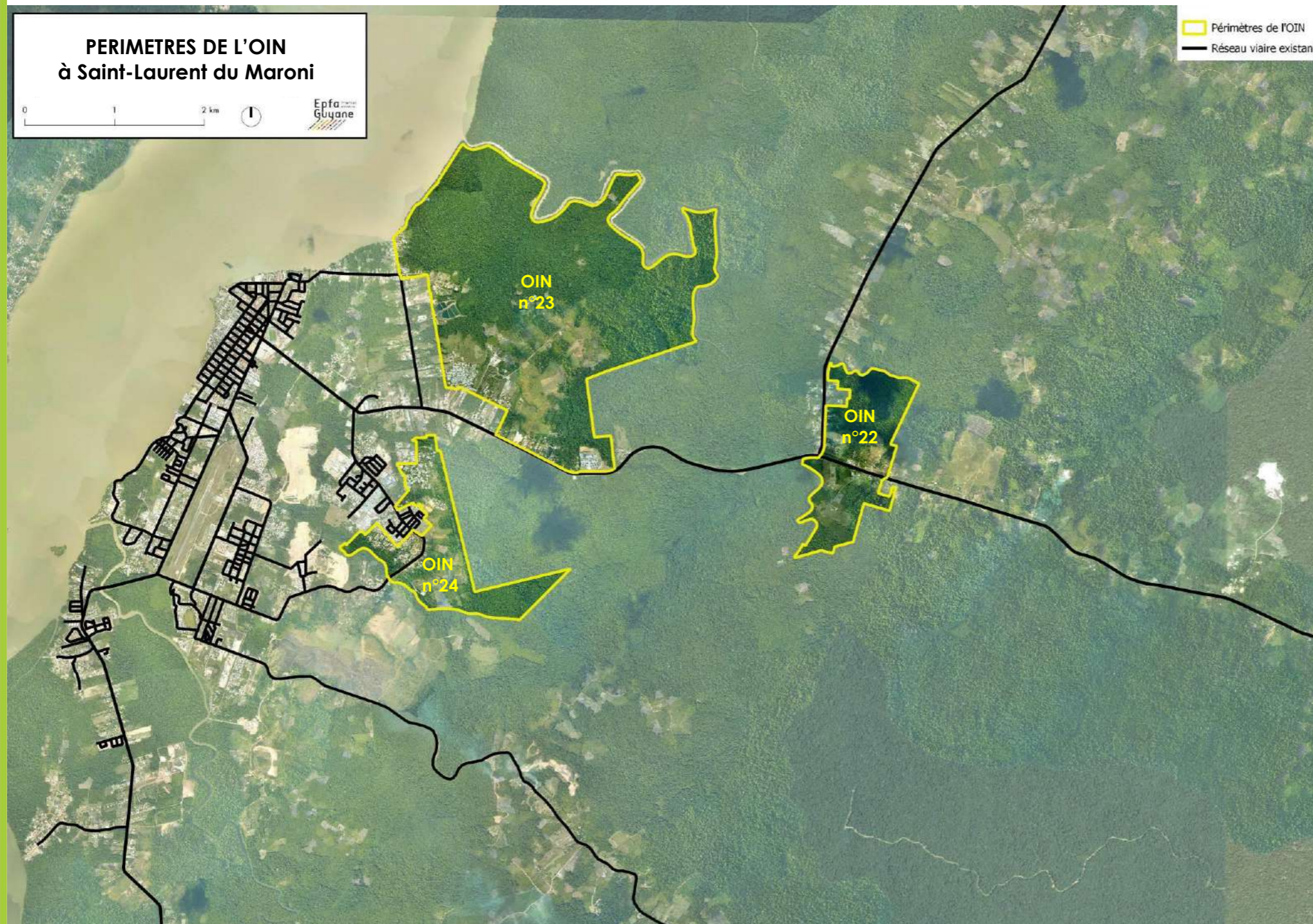
ZAC MARGOT

Commune de SAINT-LAURENT DU MARONI

Mai 2024



Maître d'ouvrage



**EVALUATION DES
IMPACTS CUMULES
DES 3 PERIMETRES DE L'OIN
DE SAINT-LAURENT DU MARONI**

OIN n°22 Margot

OIN n° 23 Malgaches-Paradis

OIN n°24 Vampires

Titre : Evaluation des impacts cumulés des 3 périmètres de l'OIN de Saint-Laurent du Maroni

Version : B1

Maître d'ouvrage : EPFA Guyane

Localité : Commune de Saint-Laurent du Maroni, Guyane française

Date de remise : Décembre 2022

N° dossier : 22014



Bureau d'études environnement & VRD

SIÈGE
Immeuble PATAWA
854 A Route de Rémire
97354 REMIRE MONTJOLY

CONTACT
Tél. 0594 27 33 42
Fax 0594 30 92 69
contact@agirenvfr

SAS au capital de 10 200 €
SIRET 443 595 632 00037 APE 7112 B

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	1		
1 CONTEXTE	2		
1.1 INITIATEUR DE PROJET	2		
1.2 L'OPERATION D'INTERET NATIONAL	2		
1.3 LES PERIMETRES DE L'OIN A SAINT-LAURENT DU MARONI.....	3		
1.3.1 OIN n°22 – Margot	3		
1.3.2 OIN n°23 – Malgaches-Paradis	4		
1.3.3 OIN n°24 – Vampires	5		
2 BIODIVERSITE ET CONTINUTE ECOLOGIQUES	6		
2.1 ENJEUX	6		
2.1.1 Patrimoine naturel	6		
2.1.2 Continuités écologiques – trame verte et bleue.....	6		
2.1.3 Habitats et flore	9		
2.1.4 Faune	9		
2.2 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN	13		
3 DEMOGRAPHIE ET LOGEMENTS	14		
3.1 ENJEUX	14		
3.1.1 Démographie	14		
3.1.2 Logements.....	15		
3.2 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN	18		
4 VOIRIE ET MOBILITE	21		
4.1 TRAFIC ROUTIER	21		
4.2 ACCIDENTOLOGIE.....	22		
4.3 MOBILITES DOUCES	22		
4.4 TRANSPORTS COLLECTIFS	22		
4.5 PLAN GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DE GUYANE (PGDT)	23		
4.6 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN	24		
5 RESEAUX ET GESTION DES DECHETS	26		
5.1 ALIMENTATION EAU POTABLE.....	27		
5.1.1 A l'échelle de la commune	27		
5.1.2 A droit des secteurs OIN	28		
5.2 ASSAINISSEMENT DES EAUX USEES	28		
5.2.1 A l'échelle communale	28		
5.2.2 Au droit des secteurs OIN	29		
5.3 ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES.....	29		
5.3.1 A l'échelle communale	29		
5.3.2 Au droit des secteurs OIN	30		
5.4 ELECTRICITE	31		
5.4.1 Moyens de production	31		
5.4.2 Réseau d'Electricité	32		
5.5 RESEAU DE TELECOMMUNICATIONS.....	32		
5.5.1 A l'échelle communale	32		
5.5.2 A l'échelle de l'OIN.....	32		
5.6 RESEAU D'ECLAIRAGE :	32		
5.7 GESTION DES DECHETS	33		
5.7.1 A l'échelle communale	33		
5.7.2 A l'échelle de l'OIN	33		
6 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	34		
6.1 SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL (SAR)	34		
6.1.1 Prescriptions générales.....	34		
6.1.2 Compatibilité avec les périmètres de projet	35		
6.2 PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)	36		
6.2.1 Prescriptions générales.....	36		
6.2.2 Compatibilité avec les périmètres de projet	37		
7 MESURES ERC ASSOCIEES	38		
7.1 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION.....	38		
7.1.1 Détail des mesures d'évitement	38		
7.1.2 Détail des mesures de réduction	38		
7.2 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SUIVI	40		
7.3 IMPACTS RESIDUELS DES PROJETS APRES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET D'ACCOMPAGNEMENT	41		
7.4 MESURES DE COMPENSATION	42		
8 SCENARIO DE REFERENCE	44		
9 CONCLUSION	46		
10 ANNEXES	47		

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Périmètres de l'OIN sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFAG).....	1
Figure 2 : Les 6 périmètres de l'OIN sur le territoire de la CCOG (EPFAG)	2
Figure 3 : Délimitation de l'OIN et de la ZAC Margot (AGIR-ARTELIA)	3
Figure 4 : Délimitation de l'OIN Malgaches-Paradis (AGIR-GTI)	4
Figure 5 : Localisation du secteur de l'OIN Vampires (AGIR-ALTERN)	5
Figure 6 : Localisation des réservoirs biologiques et des corridors à l'échelle des projets	8
Figure 7 : Carte de synthèse des principaux habitats naturels au droit des périmètres OIN (EPFAG)	10
Figure 8 Évolution de la population entre 1968 et 2019 (source: INSEE).....	14
Figure 9 : Population de 15 à 64 ans par type d'activités en 2019 (source : INSEE 2022)	14
Figure 10 : Evolution de l'urbanisation au fil du temps sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (IGN)	15
Figure 11 : Prévisions des besoins annuels en logements en Guyane	15
Figure 12 : Evolution du bâti spontané sur la commune de Saint-Laurent du Maroni.....	16
Figure 13 : Evolution du bâti spontané sur la commune de Saint-Laurent du Maroni.....	16
Figure 14 : Quartiers illégaux présents sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFA Guyane)	17
Figure 15 : Prévisions d'évolution de l'habitat illégal sur la commune de Saint-Laurent du Maroni en l'absence de projets globaux (EPFA Guyane)	45
Figure 16 : Programmation des projets de l'OIN sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFA Guyane)	20
Figure 17 : Hiérarchisation du réseau viaire sur la commune (source EGIS, 2019)	21
Figure 18 : Raccordement de l'OIN à la route nationale n°1 (Avenue Gaston Monnerville).....	21
Figure 19 : Carte du niveau d'offre du TIG (Étude des déplacements et mobilité, EGIS, 2019)	22
Figure 20 : Proposition de réseau de Transport en commun à l'horizon 2025 : 5 lignes de TC (PGDT 2013)	23
Figure 21 : Schéma de hiérarchisation des voiries sur st-Laurent (horizon 2025)	23
Figure 22 : Maillage viaire de l'OIN avec les voies existantes de Saint-Laurent du Maroni (EPFAG)	25
Figure 23 : Zones de raccordements aux réseaux existants	26
Figure 23 : Synoptique de l'étendue du réseau d'eau potable	27
Figure 25 : Zonage d'assainissement issu du SDAEU 2013	28
Figure 26 : Carte du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (2022)	30
Figure 27 : Carte du système électrique de la Guyane au 01/01/2019 (Source EDF 2020)	31
Figure 28 : Localisation des projets de centrales hybrides.....	31
Figure 29 : Localisation de l'ISDND.....	33
Figure 30 : Extrait du règlement graphique du SAR en vigueur (2016)	34
Figure 31 : Extrait du projet règlement graphique du SAR en cours de révision (2022)	35
Figure 32 : Extrait du règlement graphique du PLU en vigueur (2013)	36
Figure 33 : Extrait du projet de règlement graphique du PLU en cours de révision (2022).....	37
Figure 34 : Localisation des principales mesures Eviter et Réduire et localisation du site de compensation (EPFAG)	43

LISTE DES ANNEXES

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: ZNIEFF présentes à proximité de l'aire d'étude des OIN.....	6
Tableau 2 : Principaux réservoirs de biodiversité présents dans l'aire d'étude des OIN	6
Tableau 3 : Corridors écologiques présents dans l'aire d'étude des OIN	7
Tableau 4 : Principaux habitats communs aux OIN et enjeux de conservation	9
Tableau 5 : Principaux enjeux flore / habitats.....	9
Tableau 6 : Principaux enjeux concernant les amphibiens.....	9
Tableau 7 : Principaux enjeux concernant les reptiles.....	11
Tableau 8 : Principaux enjeux concernant les mammifères terrestres	11
Tableau 9 : Principaux enjeux concernant les chiroptères.....	11
Tableau 10 : Principaux enjeux concernant les poissons.....	11
Tableau 11 : Population estimée en 2050 dans l'ouest guyanais (source INSEE 2018):	14
Tableau 12 : Bilan de la programmation des OIN	19
Tableau 13 : Tableau de synthèse des mesures éviter - réduire	38
Tableau 14 : Tableau de synthèse des mesures d'accompagnement et de suivi envisagées	40

AVANT-PROPOS

Afin de répondre aux besoins en logements et équipements de la ville et de l'aire urbaine d'ici 2030, l'EPFA Guyane porte le projet d'aménagement de trois secteurs de l'OIN présents sur la commune de Saint-Laurent du Maroni :

- OIN n°22 Margot ;
- OIN n°23 Malgaches Paradis ;
- OIN n°24 Vampires.

L'EPFA Guyane a déjà réalisé pour chacun des 3 secteurs de l'OIN de la commune de Saint-Laurent du Maroni des études de programmation générale ; les plans guide d'aménagement sectoriels ont été présentés aux partenaires de l'OIN en janvier 2020.

Les premiers secteurs de projets sont aujourd'hui détaillés et font l'objet d'une évaluation environnementale conformément à l'article L 122-1 du code de l'environnement. En ce sens, des études d'impact ont été rédigées et, à ce jour, en tout ou parties déjà finalisées.

La présente étude a pour objectif d'identifier, décrire et évaluer les effets cumulés de la mise en œuvre de de l'OIN au sens de l'article L 122-4-II-1 du code de l'environnement. Il s'agira de prendre en compte, les effets globaux des 3 programmes d'aménagement sur leur environnement et tout particulièrement sur les thèmes de la biodiversité, de la démographie et du logement, de la mobilité, ainsi que des réseaux et de la gestion des déchets.

L'état initial des 3 périmètres de l'OIN sera analysé au travers de ces thématiques, afin d'en tirer une synthèse à l'échelle de la commune et d'identifier les principaux enjeux et objectifs à prendre en compte. Suite à cela, les aménagements prévus par chaque OIN seront décrits pour présenter les réponses apportées par l'OIN aux enjeux à l'échelle de l'aire urbaine et leur insertion dans les réflexions et projets en cours.

Compte tenu des forts enjeux de mutation de l'aire urbaine de Saint-Laurent du Maroni, ce rapport viendra justifier la bonne intégration de la programmation globale envisagée pour un développement cohérent et en adéquation avec les autres projets structurants en cours ou projetés par la ville et ses partenaires.

Au-delà du contexte environnemental, naturel et physique, les thématiques humaines seront plus particulièrement détaillées, afin de démontrer que le programme des 3 OIN :

- Apporte des réponses adaptées à l'évolution démographique et ses besoins en matière de logement, d'équipement et d'activité ;
- S'intègre dans une stratégie globale déjà anticipée par les collectivités et leurs partenaires en matière d'eau potable, d'assainissement, d'énergie, de télécommunications, de déplacement et mobilité ou encore de collecte et de traitement des déchets

Cette note a vocation à être intégrée comme un document en préambule aux études d'impact en cours d'élaboration sur les premiers secteurs opérationnels de chacun des 3 périmètres OIN.

Le présent rapport présentera également la synthèse de l'ensemble des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives notables sur les milieux.

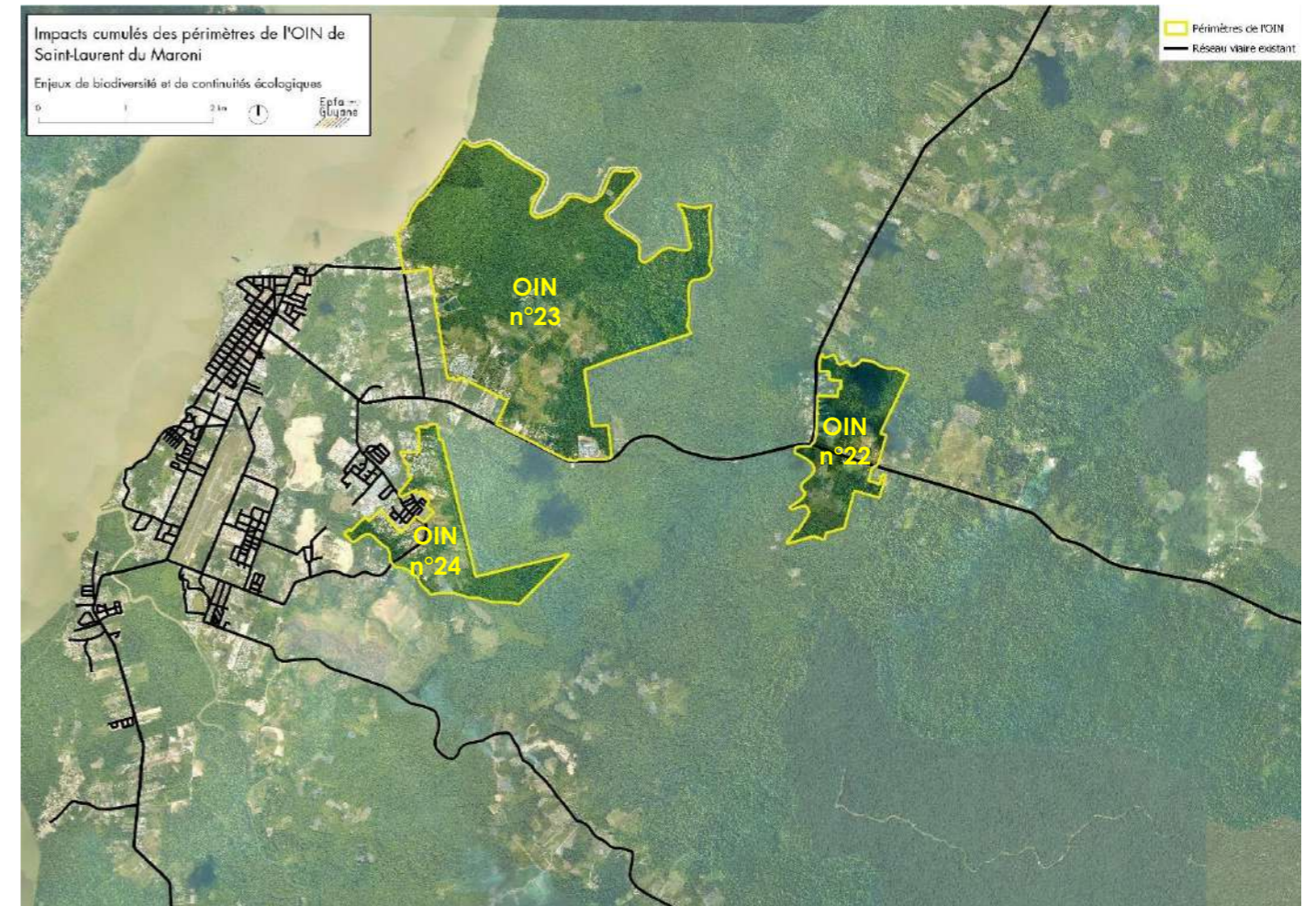


Figure 1 : Périmètres de l'OIN sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFAG)

1 CONTEXTE

1.1 INITIATEUR DE PROJET

La présente étude est conduite par l'Établissement Public Foncier et d'Aménagement de la Guyane :

EPFA Guyane

14 Esplanade de la Cité d'Affaire
La chaumière
97 351 MATOURY
N° SIRET : 824 961 098 00012

Personne à contacter : Manon SATTLER
Chargée d'opérations et de développement urbain
Tél: 0594 27 87 38
Email : m.sattler@epfag.fr

1.2 L'OPERATION D'INTERET NATIONAL

Face à un territoire en pleine évolution avec un accroissement démographique, un fort besoin de développement des activités économiques, une pénurie endémique de logements et le développement massif de logements illégaux, une opération d'intérêt national en Guyane a été instaurée par décret le 14 décembre 2016.

L'Opération d'Intérêt National (OIN) de Guyane est une opération d'urbanisme partenariale, avec l'engagement prégnant de l'État sur le territoire, considéré comme prioritaire. Elle va permettre de changer de stratégie en matière de développement urbain et d'accélérer la construction de logements et d'équipements pour rattraper le retard de la Guyane.

24 périmètres d'aménagement prioritaires ont été définis dans le cadre d'une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, à laquelle les élus de Guyane ont été associés.

Six de ces périmètres sont situés sur le territoire de la Communauté de Commune de l'Ouest Guyanais, dont 3 sur la commune de Saint-Laurent du Maroni.

Cette OIN multisites s'inscrit dans une démarche de développement durable, et se matérialise dans une logique de gestion raisonnée de l'espace, combinant la dimension logement transports et développement économique. Dans ce cadre, l'État pilote l'OIN en concertation avec la Collectivité Territoriale de Guyane et les Communes.

L'Établissement Public Foncier et d'Aménagement de la Guyane (EPFA Guyane) est en charge de la mise en œuvre opérationnelle de ces projets.

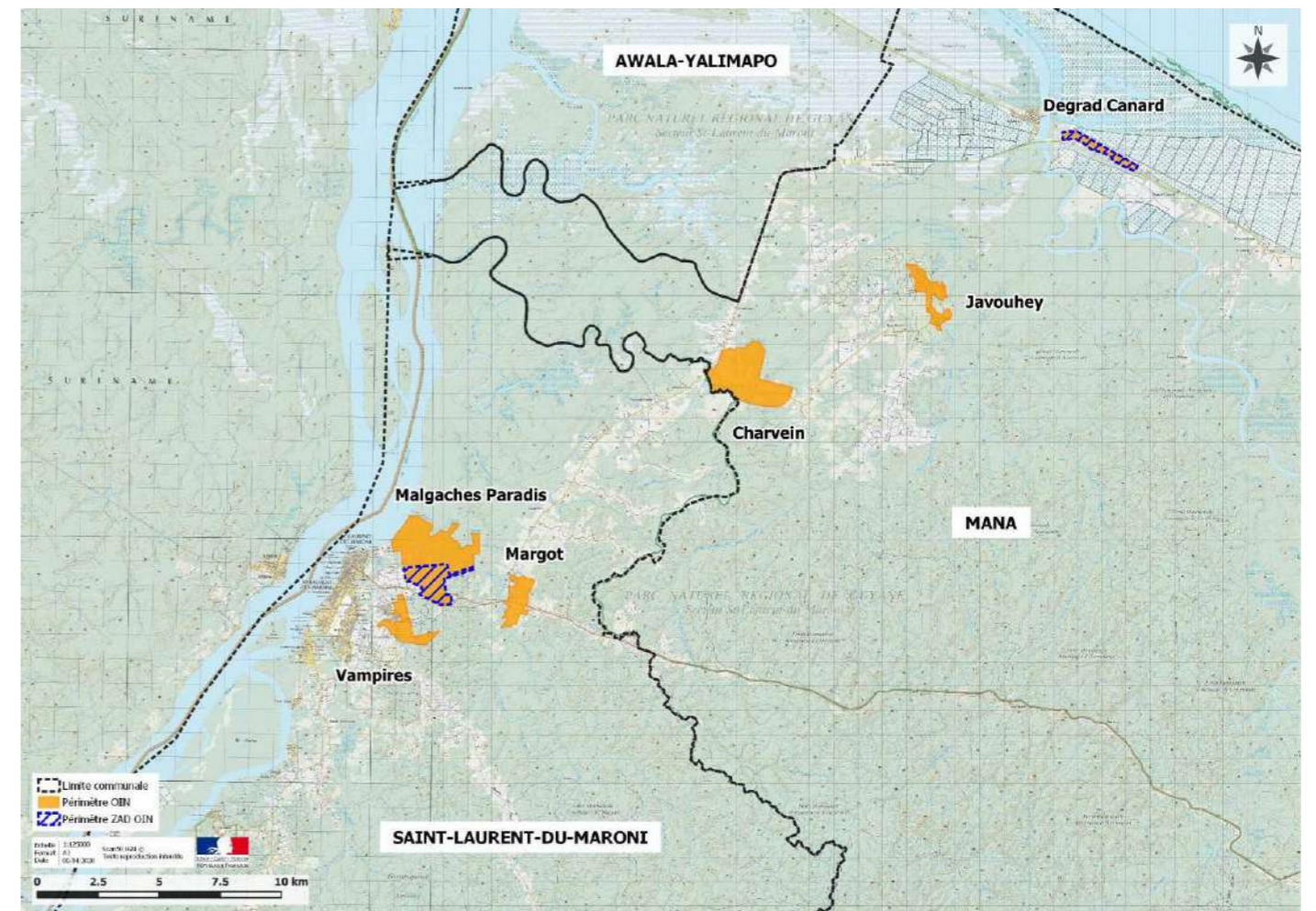


Figure 2 : Les 6 périmètres de l'OIN sur le territoire de la CCOG (EPFAG)

1.3 LES PERIMETRES DE L'OIN A SAINT-LAURENT DU MARONI

1.3.1 OIN n°22 – Margot

Le périmètre n°22 de l'OIN est implanté à environ 6 km à l'est du centre-ville historique de Saint-Laurent-du-Maroni. Ce secteur couvre une superficie de 150 ha au niveau du carrefour d'entrée de ville, au croisement de la route nationale n°1 et la route départementale n°9.

Ce périmètre de l'OIN est subdivisé en deux sous-ensembles qui s'étendent de part et d'autre de la RN 1, au niveau du carrefour Margot.

La section localisée au nord de la RN 1 est délimitée à l'est par la RD 9 et la crique Blanche au nord. La limite ouest suit les limites parcellaires. Les parcelles cadastrales suivantes sont concernées : AX 125, AX 85, AX 22, AX 80, AX 81, AX 124 et AX 28.

Le sous-secteur localisé au sud de la RN 1 est délimité par la crique Margot à l'ouest. Les limites sud et est suivent les subdivisions cadastrales. Onze parcelles sont concernées : AX 25, AX 142, AX 141, AX 73, AX 122, AX 123, AX 140, AX 139, F873, F1000, F 999.

Le périmètre de l'OIN n°22 Margot est délimité :

- A l'ouest par la crique Margot et la RD9,
- Au nord par la crique Blanche,
- Au Sud et à l'Est par les subdivisions cadastrales.

Ce secteur peut être considéré comme péri-urbain, du fait de sa séparation avec la ville agglomérée par la forêt domaniale des Malgaches. Il est aujourd'hui assez peu développé, avec une occupation mixte entre de l'habitat éparé, de l'agriculture de subsistance.

Le périmètre OIN n°22 Margot est situé à un emplacement stratégique à l'échelle du bassin de vie de l'ouest guyanais. Il concentre tous les flux routiers entrant vers Saint-Laurent du Maroni et présente une opportunité de rééquilibrage du développement économique régional.

Seuil entre les paysages périurbains agricoles et le parc forestier des Malgaches, l'aménagement du secteur Margot marquera également l'entrée de ville depuis la route nationale.

Le périmètre OIN intègre l'emprise d'un projet d'équipement de rayonnement régional : le pôle judiciaire et pénitentiaire de l'ouest guyanais porté par l'Agence Publique pour l'Immobilier de la Justice (APIJ).

Compte tenu de la programmation envisagée suite à l'élaboration du plan guidé d'aménagement, l'intervention sur le secteur est aujourd'hui envisagée selon deux temporalités :

- Le court terme : la ZAC Margot. Les premiers aménagements de l'OIN Margot seront réalisés de part et d'autre de la RN1 et majoritairement en partie sud, pour permettre le développement et l'implantation d'activités économiques et d'équipements publics.
- Le moyen terme : la ZAC Crique Blanche. Dans un second temps, le nord du périmètre OIN, de part et d'autre de la RD9, sera aménagé avec pour objectif la restructuration des quartiers d'habitat spontanés existants et le développement de logements neufs.

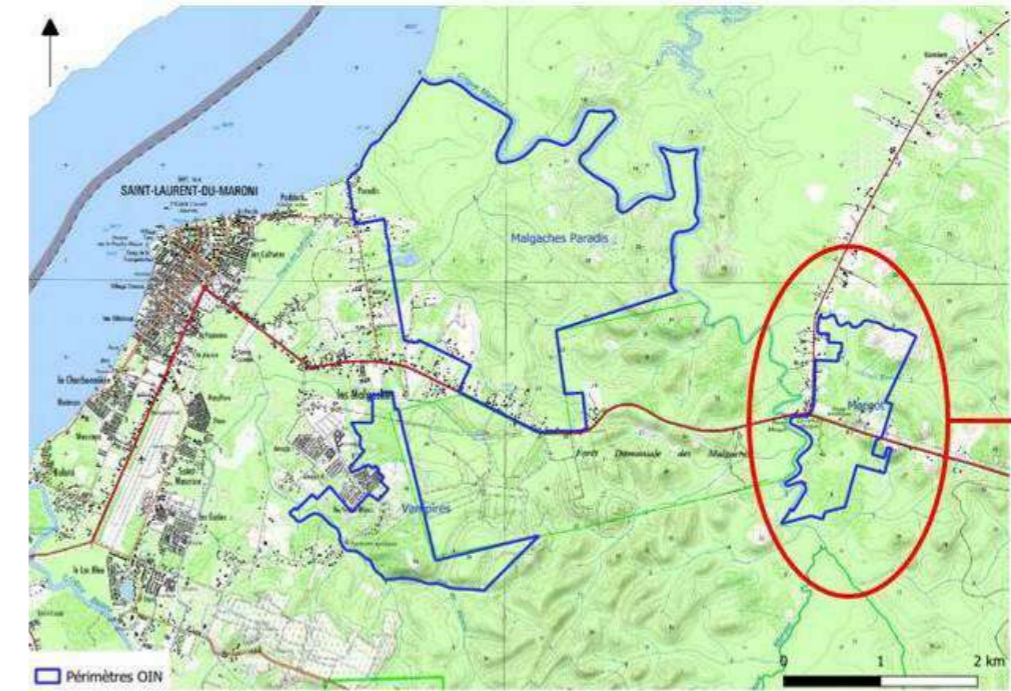


Figure 3 : Délimitation de l'OIN et de la ZAC Margot (AGIR-ARTELIA)

1.3.2 OIN n°23 – Malgaches-Paradis

Le périmètre n°23 de l'OIN présente une superficie totale d'environ 716 ha.
Ce secteur est situé au Nord de la RN 1, environ 3 km à l'est du centre-ville de Saint-Laurent du Maroni.

Les parcelles cadastrales suivantes sont concernées par l'OIN n°23 :

AI 73, AZ 1, AK 398, AK 533, AK 534, AK 539, AK 540, AK 641, AK 642, AK 679, AK 680, AK 1019, AK 1063, AK 1064, AK 1133, AK 1134, AK 1270, AK 1271, AK 1359, AK 1360, AK 1361, AK 1362, AK 1464, AK 1491, AK 1492, AZ 2, AZ 6, AZ 7, AZ 8, AZ 10, AZ 14, AZ 39, AZ 44, AZ 46, AZ 47, AZ 48, AZ 49, AZ 56, AZ 57, AZ 58, AZ 59, AZ 67, AZ 69, AZ 72, AZ 73, AZ 75, AZ 76, AZ 78, AZ 80, AZ 82, AZ 83, AZ 85, AZ 86, AZ 87, AZ 88, AZ 89, AZ 95, AZ 96, AZ 97, AZ 98, AZ 99, AZ 100, AZ 101, AZ 104, AZ 105, AZ 106, AZ 107, AZ 108, AZ 109, AZ 110, AZ 112, AZ 113, AZ 114, AZ 115, AZ 116, AZ 118, AZ 119, AZ 120, AZ 122, AZ 123, AZ 124, AZ 125, AZ 126, AZ 128, AZ 129, AZ 132, AZ 133, AZ 135, AZ 136, AZ 137, AZ 138, AZ 139, AZ 140, AZ 142, AZ 143, AZ 144, AZ 145, AZ 146, AZ 147, AZ 148, AZ 149, AZ 150, AZ 151, AZ 152, AZ 168, AZ 169, AZ 170, AZ 171, AZ 172, AZ 173, AZ 174, AZ 175, AZ 311, BC 24, BC 26, BC 27 et BC 28.

Le périmètre de l'OIN n°23 Malgaches-Paradis est délimité :

- Au sud par la route nationale 1 ou Avenue Gaston Monnerville ;
- A l'est par la limite domaniale de la forêt ONF ;
- Au nord et nord-est par la crique Margot ;
- Au nord-ouest par le fleuve Maroni ;
- A l'ouest par les parcelles bordant le chemin Fatima.

A l'époque du bague, le secteur était historiquement composé de concessions agricoles menant au camp de Saint-Pierre (1860 – 1906), camp forestier « spécialement affecté aux libérés » au bord de la crique Margot. Jusqu'à la fin du XXème, le secteur du chemin allant de Fatima jusqu'à la crique Margot est resté majoritairement agricole. Depuis une vingtaine d'années, de plus en plus de maisons se construisent dans la profondeur des concessions du chemin de Fatima et de l'avenue Gaston Monnerville.

Au Nord du périmètre de l'OIN, un foncier d'une superficie de 378 ha a été sollicité par l'association amérindienne ABAKANI, sous la forme d'une concession en vue de pourvoir à l'habitat de ses membres et pratiquer de l'agriculture. En octobre 2021, un arrêté préfectoral concède la concession au profit de l'association pour une durée de 10 ans.

Ce périmètre de l'OIN peut être délimité en 6 sous-secteurs :

- Le secteur « Tarcy » au sud-est, à l'arrière du lycée Raymond Tarcy bordant la RN1 ;
- Le secteur urbanisé « Montoute » au sud du périmètre ;
- Le quartier d'habitat spontané « AZ02 » au sud-ouest du périmètre OIN ;
- L'extension du village amérindien « Paddock » au Nord-ouest de l'OIN ;
- Le secteur agricole « A Nou Travay la té » au centre du périmètre ;
- Le secteur « Camp Saint-Pierre » au Nord du périmètre OIN.

Etant donné l'étendue de la zone à aménager et les contraintes humaines, la conception des aménagements futurs sera phasée dans le temps et dans l'espace selon trois périmètres :

- Emprise Montoute, 6 ha : Le but est de réaliser une amorce d'urbanisation de l'OIN sur ce secteur, avec la création d'une première portion de voirie primaire et des surfaces de bureaux, d'activités et de logements. Le but est d'engager les travaux sur ce périmètre dans le courant de l'année 2023.
- L'emprise ZAC Tarcy – Phase 1 est un périmètre opérationnel. Il couvre une surface de 62 ha. Le début des travaux est projeté pour l'année 2024-2025.
- Emprise OIN globale, 716 ha : Le plan guide élaboré en 2020 proposait un développement de la zone de façon cohérente et raisonnée sur le très long terme (2050) et reste à préciser en fonction de l'évolution de la commune ainsi que des choix d'implantation d'équipements stratégiques. Une mise à jour sera effectuée en début d'année 2023 pour arrêter les projets réalisables dans des échéances maîtrisables.

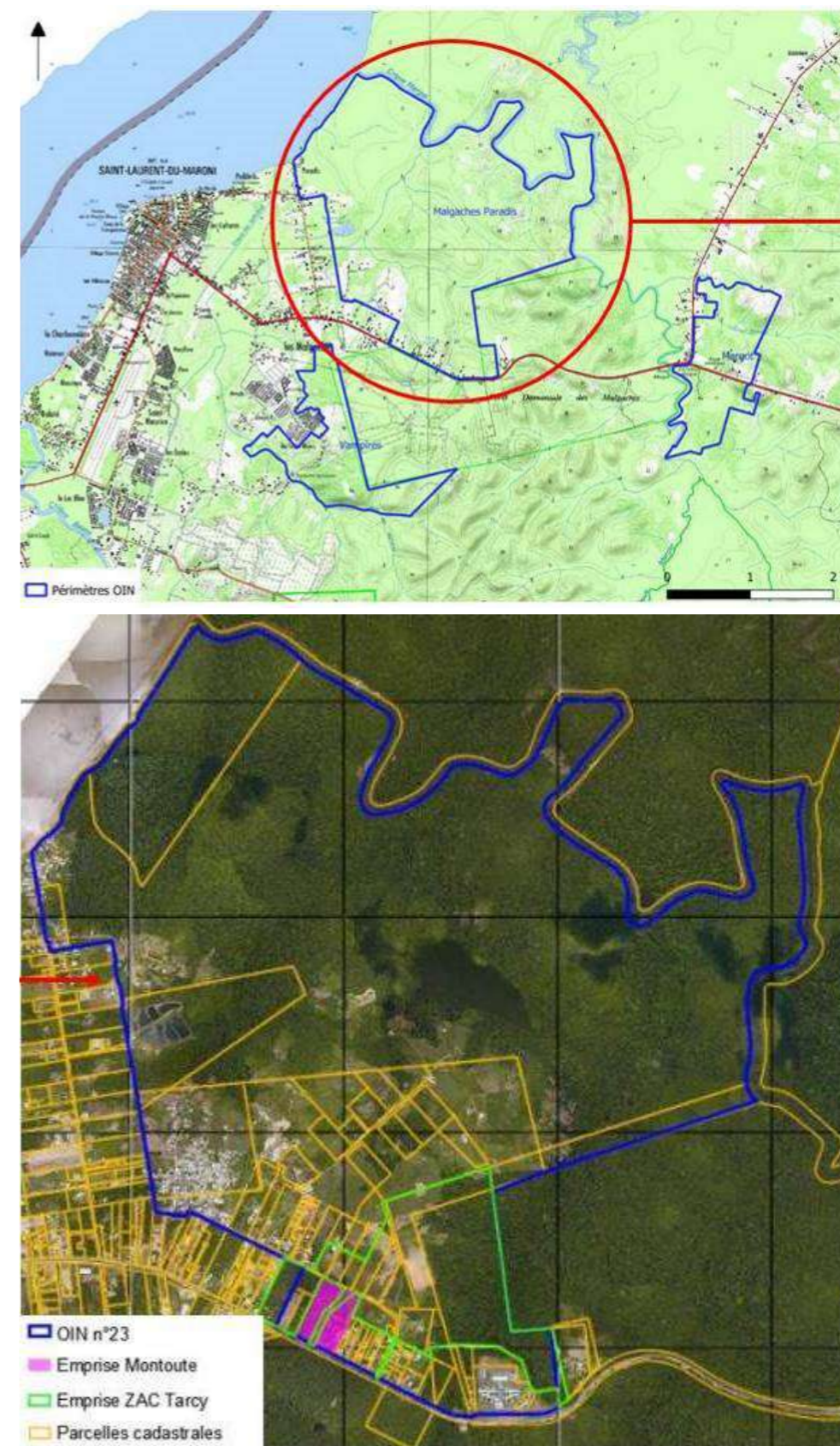


Figure 4 : Délimitation de l'OIN Malgaches-Paradis (AGIR-GTI)

1.3.3 OIN n°24 – Vampires

Le périmètre n°24 de l'OIN présente une superficie totale de 150 ha.
Ce secteur est situé au Sud de la RN1, en extension des quartiers résidentiels des Sables Blancs.

Le projet d'aménagement couvre une superficie totale de 150 ha, répartis sur les parcelles suivantes, référencées au cadastre de la commune de Saint-Laurent du Maroni : AK 1211, AK 1327, AK 1328, AK 1332, AK 1355, AK 1356, AK 1405, AK 1406, AK 1407, AK 1459, AK 1460, AK 1461, AK 1462 et AK 1463.

Le périmètre de l'OIN n°24 Vampires est délimité :

- Au sud par la crique des Vampires ;
- A l'est par le Domaine Forestier Permanent (DFP) de la forêt des Malgaches ;
- Au nord par la route nationale n°1 ;
- A l'est par les lotissements des Sables blancs et Amapa II.

L'origine du nom de ce secteur proviendrait des chauves-souris, fortement présentes lorsque le site était utilisé à des fins d'élevage bovin. Aujourd'hui, la toponymie « Vampires » désigne le quartier des Sables Blancs et l'avenue Paul Castaing jusqu'à la crique dit Vampires passant en contrebas du quartier.

Ce périmètre OIN est caractérisé par la forte présence d'habitat spontané. Plus de la moitié de la superficie de l'OIN est occupée par de l'habitat sans droit ni titre sur des terrains publics. L'habitat spontané forme aujourd'hui des entités de quartiers dans la continuité des opérations de logements sociaux.

Le secteur de l'OIN peut être délimité en cinq sous zones :

- Un secteur d'habitat spontané en expansion au nord : « Quartier Colombie » ;
- Un secteur d'habitat spontané à l'ouest : « Quartier Chekepatty » ;
- Un secteur central, situé entre le quartier Colombie et Château d'eau : « Baaka Olo » ;
- Un second secteur central, végétalisé, où un château d'eau a été livré en 2022 (d'où le nom associé) ;
- Un secteur naturel au sud-est, dans le prolongement de la forêt domaniale des Malgaches.

En raison de fortes occupations informelles présentes sur le périmètre OIN, l'aménagement est aujourd'hui envisagé sur différentes temporalités :

- une temporalité « courte » en urbanisant en premier lieu les terrains non occupés et dont le foncier est plus facilement maîtrisable. Le projet de réservoir d'eau sur tour porté par la ville se prête à l'aménagement immédiat du secteur Sud peu occupé que l'on nommera « Château d'eau » ;
- une temporalité plus longue, celle des quartiers d'habitat spontané, où l'aménagement se fera tranche par tranche, de manière progressive pour tendre premièrement vers une amélioration de l'habitat (permettant un raccordement aux réseaux) et ensuite vers une régularisation foncière. En raison de l'enjeu de connexion du boulevard forestier à la RN1 et de l'urgence du marquage des emprises publiques disponibles, il est ensuite envisagé d'intervenir en priorité sur le quartier « Colombie ». L'aménagement du secteur « Chekepatty » se fera par la Ville dans le cadre de la ZAC St-Maurice.

Cette différence de temporalité permettra notamment de pouvoir offrir au sein du secteur OIN une offre de logements destinés au relogement de populations issues des quartiers spontanés. On distinguera ainsi la restructuration des quartiers spontanés avec l'aménagement des extensions urbaines qui se réaliseront en parallèle.

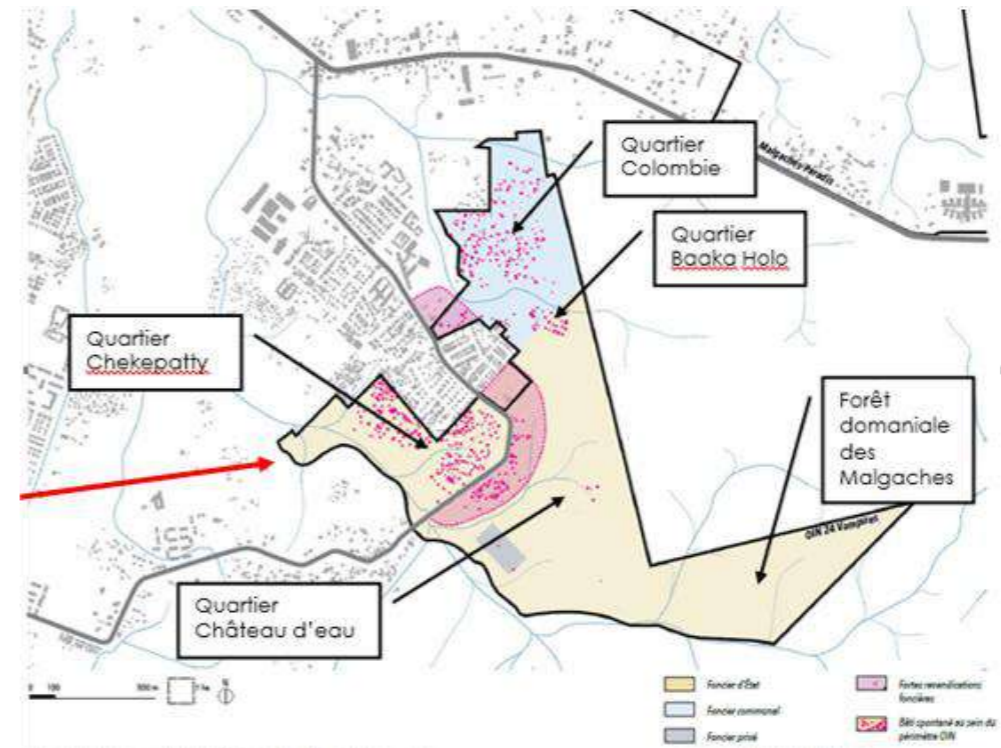
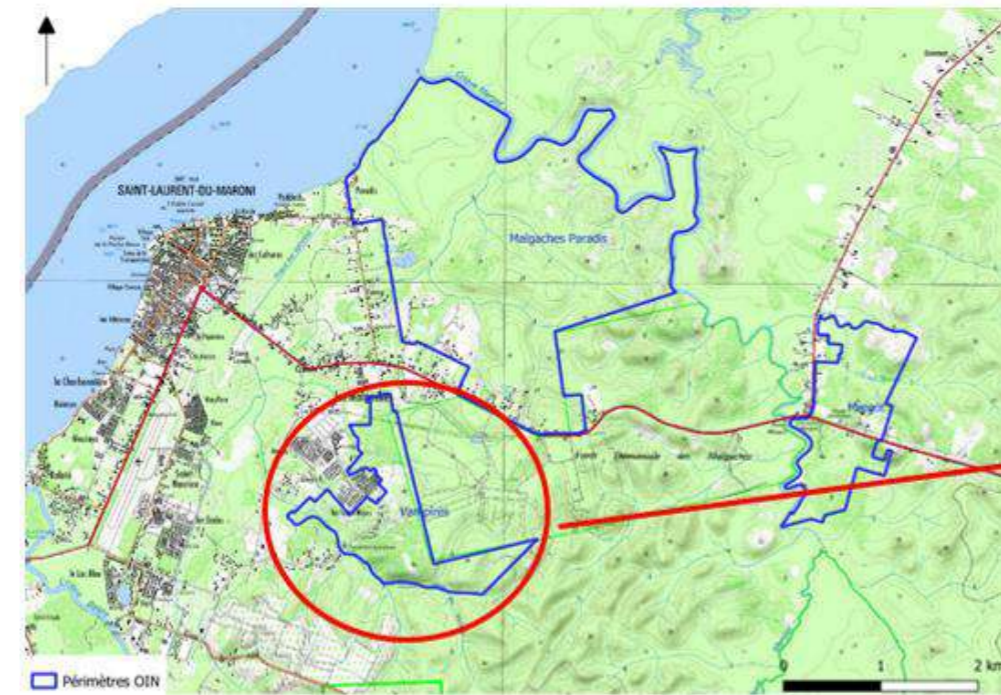


Figure 5 : Localisation du secteur de l'OIN Vampires (AGIR-ALTERN)

2 BIODIVERSITE ET CONTINUITE ECOLOGIQUES

2.1 ENJEUX

2.1.1 Patrimoine naturel

A l'échelle du territoire communal, plusieurs sites patrimoniaux sont recensés, au sud de la commune notamment : la réserve biologique intégrale de Lucifer Dékou-Dékou, le site naturel inscrit des chutes de la crique Voltaire, le domaine forestier permanent et différentes Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

Les secteurs OIN étudiés ne sont concernés par aucun zonage réglementaire du patrimoine naturel communal. Dans l'aire d'étude élargie (10 km environ), on note la présence des deux ZNIEFF suivantes :

Tableau 1: ZNIEFF présentes à proximité de l'aire d'étude des OIN

	OIN 22 Margot	OIN 23 Malgaches-Paradis	OIN24 Vampires
ZNIEFF terrestre n° 030020017 de type 1 – Crique et Marais de Coswine	3 km au nord-ouest	1,5 km au nord	2,9 km au nord
ZNIEFF terrestre n° 030020018 de type 2 – Crique Sainte-Anne	3 km à l'est	5,6 km à l'est	7 km à l'est

Les zonages du patrimoine naturel n'ont pas de conséquence directe sur les projets.

2.1.2 Continuités écologiques – trame verte et bleue

A l'échelle de l'agglomération, la trame bleue est constituée par des zones humides et des masses d'eau de surfaces : le fleuve le Maroni, les marais de Coswine et les criques, la trame verte par des éléments linéaires du paysage et des ensembles naturels forestiers importants : la forêt de Saint-Jean, la forêt des Malgaches et la forêt de Saint-Maurice.

A l'échelle des secteurs OIN, les principaux éléments de continuité de Trame Verte et Bleue urbaines à prendre en compte sont les suivants :

Réservoirs de biodiversité

- Forêt domaniale des Malgaches : il s'agit d'un réservoir biologique fonctionnel central aux 3 OIN. Cette unité est cependant fragmentée par la présence de la Route Nationale 1. Des activités de chasse y menacent également le maintien de la faune et de l'ensemble des services qu'elle rend (dissémination des graines, etc.). La pointe forestière au sud-est de l'OIN 24 s'inscrit dans la continuité de ce réservoir biologique forestier fonctionnel
- Une zone hydromorphe imposante à l'extrémité nord de l'OIN 23 (indissociable des forêts inondées et marécageuses bordant la crique Margot), faisant office de réservoir biologique. Cette dernière est fonctionnellement liée à la ZNIEFF de type 1 « Marais de Coswine ». La fonctionnalité de ces zones humides est à conserver autant que possible.

Tableau 2 : Principaux réservoirs de biodiversité présents dans l'aire d'étude des OIN

Réservoirs de biodiversité						
Réservoir de biodiversité	Source	Sous-trame	Localisation /OIN 22	Localisation /OIN 23	Localisation /OIN 24	Niveau d'intérêt
Forêt domaniale des Malgaches	SAR	Milieux forestiers	En bordure ouest du périmètre	En bordure sud-est du périmètre	En limite est du périmètre	Fort
Confluence Maroni / Crique Margot	/	Milieux humides		Au nord-ouest du périmètre		Fort
	/	Milieux boisés	/	Aux abords directs de l'OIN sur sa partie sud, sud-est et est	Aux abords directs de l'OIN sur sa partie sud-est	Fort

Zones de Droit d'Usage Collectifs (ZDUC)

En 1987, un décret a instauré les Zones de Droits d'Usage Collectifs, de concessions et de cessions collectives. Ce dispositif a été mis en place à l'attention des « communautés d'habitants qui tirent traditionnellement leurs moyens de subsistance de la forêt » et vise à permettre à ces communautés d'avoir le droit d'usage du sol mais non de propriété. Aujourd'hui, 34 zones de ce type ont été instaurées en Guyane.

Les secteurs OIN étudiés ne sont concernés par aucun zonage réglementaire de ZDUC. On note la présence d'un périmètre de zone de droit d'usage collectif dans l'air d'étude élargie, la ZDUC de l'association Galibi de Paddock de Saint-Laurent du Maroni d'une surface de 5 730 ha au nord du périmètre de l'OIN n°23.

Au Nord du périmètre de l'OIN 23, la concession concédée à l'association ABAKANI comporte de nombreux espaces naturels de qualité remarquable et notamment la continuité de la forêt de plaine côtière présente sur le DFP de la forêt des Malgaches et la zones hydromorphe au sud de la confluence entre fleuve Maroni et la crique Margot.

Corridors écologiques

- Un corridor écologique identifié au SAR (n°3), axé Nord-Sud, est présent au sein du réservoir biologique constitué par la forêt des Malgaches, il souligne l'importance de la zone pour la continuité écologique du territoire entre les Marais de Coswine et les forêts domaniales gérées par l'ONF au sud-est de l'aire urbaine.
- Un autre corridor écologique identifié au SAR (n°2) traverse diagonalement la partie est de l'OIN n°24. Ce corridor permet une connexion écologique nécessaire pour le maintien de populations viables entre le DFP de la Forêt de Saint Maurice et celui de la forêt des Malgaches. La pointe forestière au sud-est de l'OIN 24 est située au centre de ce corridor écologique.

Concernant la trame bleue, plusieurs criques constituent des continuités hydro biologiques importantes à préserver :

- la crique Margot et ses nombreux affluents
- la crique des Vampires,
- la crique Fatima
- la crique des Malgaches.

En termes de continuités hydro biologiques, le périmètre OIN 22 se trouve en amont de la crique Margot, et le périmètre 23 en aval. Le périmètre 24 se situé en amont des criques Vampires et Malgaches.

Tableau 3 : Corridors écologiques présents dans l'aire d'étude des OIN

Corridors écologiques sous pression (source SAR)				
Corridor écologique	Localisation / Description OIN 22	Localisation / Description OIN 23	Localisation / Description OIN 24	Niveau d'intérêt
Corridor N° 2 Entre le DFP des Malgaches et le DFP St-Maurice			Espace à vocation agricole avec forêt dégradée de terre ferme et forêt et végétation arbustive en mutation. Présence d'occupations informelles agricoles Traverse le périmètre OIN n°24 en son extrémité sud-est Milieux forestiers	Fort
Corridor n°3 Entre le DFP des Malgaches et la ZNIEFF n°1 Crique et Marais de Coswine	En bordure ouest du périmètre OIN n°22 Espace avec forêt dégradée de terre ferme. Corridor écologique également aquatique autour de la crique Margot	En bordure est du périmètre OIN n°23 Espace avec forêt dégradée de terre ferme. Corridor écologique également aquatique autour de la crique Margot		Fort
Continuités hydrobiologiques (source SAR)				
Cours d'eau, ripisylves et forêts inondables de la crique Margot	En bordure ouest du périmètre OIN n°22	En limite nord et est du périmètre OIN n°23 Milieux classés au SAR comme « ENCD ». Préservation des fonctions écologiques de qualité sur l'ensemble du lit majeur Activité sans répercussion en aval		Fort
Criques, ripisylves et forêts inondables de la crique des Vampires et de la crique des Malgaches			Milieux classés au SAR comme « Espace naturel de conservation durable », non définis comme corridors aquatiques régionaux mais possèdent localement une importance	Fort

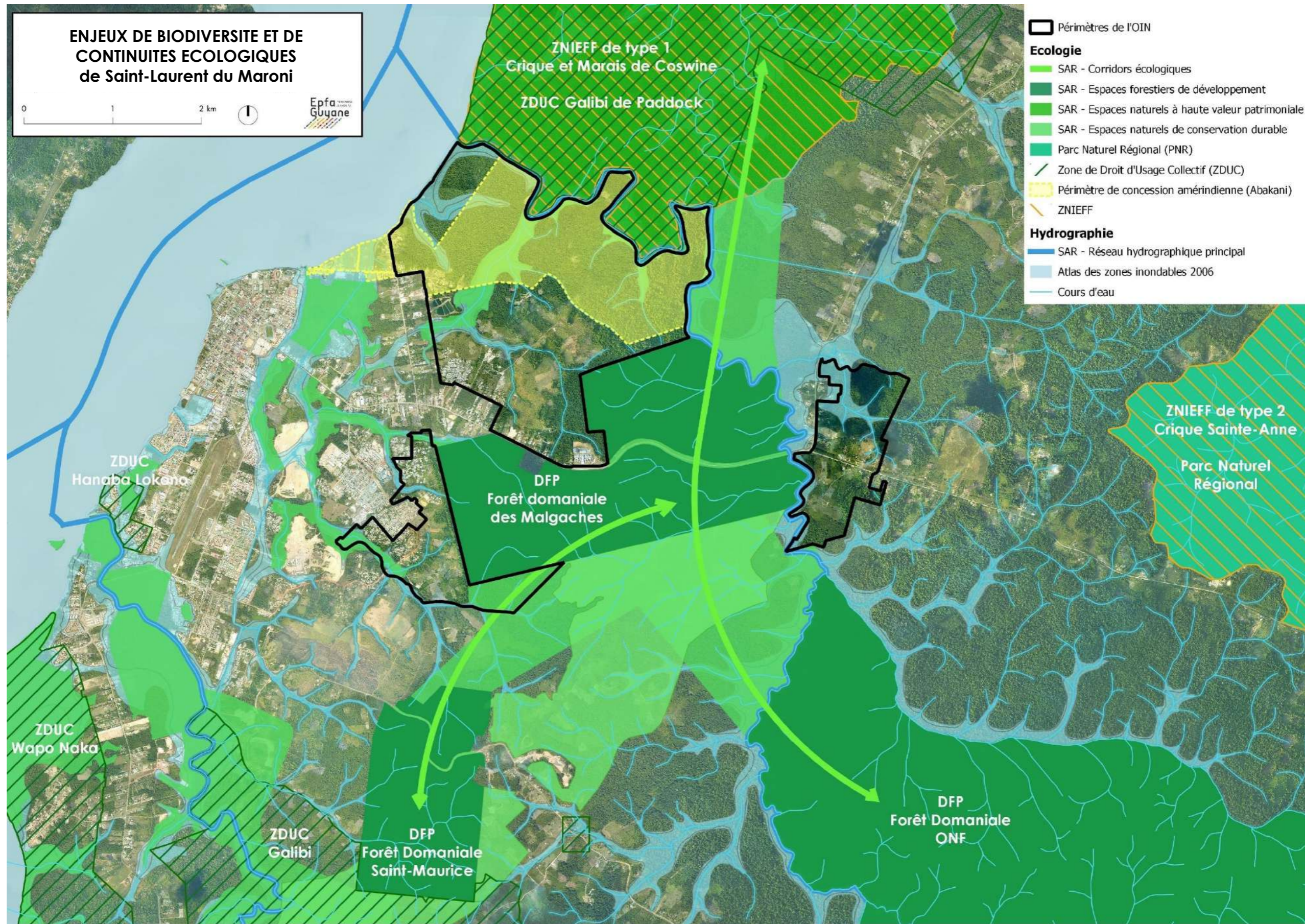


Figure 6 : Localisation des réservoirs biologiques et des corridors à l'échelle des projets

2.1.3 Habitats et flore

La majorité des terrains concernés dans l'aire d'étude des OIN est constituée d'habitats dégradés à plus ou moins fort taux d'artificialisation.

Sur l'ensemble des secteurs OIN étudiés, les habitats présentant les plus forts enjeux sont les habitats forestiers, **principalement les forêts inondées ou marécageuses**, considérées comme patrimoniales. Cet habitat est classé parmi les zones humides. Celles-ci étant en régression à l'échelle nationale, un enjeu de conservation très fort est proposé.

Par ailleurs, parce que la forêt de la plaine côtière présente un bon état de conservation sur les périmètres d'études, un enjeu fort est proposé sur les OIN 23 et 24, et un enjeu modéré sur l'OIN 22. Enfin, un enjeu de conservation modéré est proposé pour les différents faciès de forêt dégradée.

Tableau 4 : Principaux habitats communs aux OIN et enjeux de conservation

Nom de l'habitat	Patrimonialité	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
		OIN 22	OIN 23	OIN 24	
Tissus urbains et végétation rudérale	Non	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
Abattis – brûlis	Non	Faible	Négligeable	Négligeable	Faible
Forêts inondées ou marécageuses	Oui	Fort	Très fort	Très fort	Très fort
Forêts de la plaine côtière ancienne	Non	Modéré	Fort	Fort	Fort
Forêts inondables ou marécageuses dégradées	Non	Fort	Modéré	Modéré	Fort
Forêts dégradées de terre ferme	Non	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré

Tableau 5 : Principaux enjeux flore / habitats

	OIN 22	OIN23	OIN24	Echelle des 3 OIN
Superficie	150 ha	716 ha	150 ha	1 016 ha
Caractère des habitats naturels	Secteur occupé par une mosaïque de milieux naturels et de milieux artificiels	Secteur présentant un caractère plutôt naturel : Site occupé par une mosaïque de milieux naturels et de milieux artificiels.	Secteur présentant un caractère plutôt artificiel : Site dominé par une occupation du sol urbaine ou industrielle	Secteur présentant un caractère plutôt artificiel : Site dominé par une occupation du sol urbaine ou industrielle
Nb total espèces végétales recensées	Total Non comptabilisé	180	240	
Nb d'espèces patrimoniales	5	6	7	18
Nombre d'espèces protégées	1	2	1	4
Nb d'espèces déterminantes ZNIEFF	12	5	5	5

2.1.4 Faune

Les cortèges d'animaux affectés par les trois projets sont parfois similaires. La comparaison des espèces patrimoniales affectées par les 3 OIN est présentée dans les tableaux ci-après.

2.1.4.1 Avifaune

En ce qui concerne l'avifaune, sur l'ensemble des secteurs OIN on note :

- **133 espèces d'oiseaux protégées/déterminantes** présentant des enjeux de conservation,
 - o 25 de ces espèces sont présentes sur les 3 projets, avec des enjeux principalement faibles à modérés,
 - o 35 autres espèces sont affectées par 2 des 3 secteurs OIN, 5 espèces présentent des enjeux de conservation forts sur les 2 périmètres : Ara macavouanne, la Buse échasse, le Carnifex à collier, le Conophage à oreilles blanches, et le Hibou strié.

Le détail des espèces est présenté sur un tableau en annexe n°1.

2.1.4.2 Batrachofaune

Concernant les amphibiens, 8 espèces présentent des enjeux de conservation.

Tableau 6 : Principaux enjeux concernant les amphibiens

Nom normalisé	Nom scientifique	Statut	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
			OIN 22	OIN23	OIN24	
Centrolène de Taylor	<i>Hyalinobatrachium taylori</i>	D	Faible			Faible
Centrolène siffleuse	<i>Hyalinobatrachium mondolfii</i>	D	Faible			Faible
Elachistocle ovale	<i>Elachistocleis surinamensis</i>	NT	Faible			Faible
Ostéocéphale de Leprieur	<i>Osteocephalus lepieurii</i>	PH	Fort			Fort
Otophyrne hurlante	<i>Otophyrne pyburni</i>	D	Faible	Modéré		Modéré
Rainette à doigts orange	<i>Dendropsophus sp. 1</i>	D	Faible	Faible	Faible	Faible
Rainette crépitante	<i>Boana xerophylla</i>	D	Faible		Fort	Fort
Rainette des bas-fonds	<i>Boana dentei</i>	D		Modéré		Modéré

Une seule espèce de grenouille est présente sur les 3 secteurs, avec un enjeu faible, il s'agit de la Rainette à doigts orange. Cette rainette est commune, et fréquente aussi bien les milieux humides de forêt primaire que les habitats dégradés. En effet cette espèce est capable de s'adapter à des milieux secondarisés.

Deux autres espèces sont présentes sur 2 des 3 secteurs, avec des enjeux estimés de faible à fort :

- La rainette crépitante et l'otophryne hurlante.

L'Ostéocéphale de Leprieur, présente sur l'OIN 23 représente un enjeu de conservation fort.

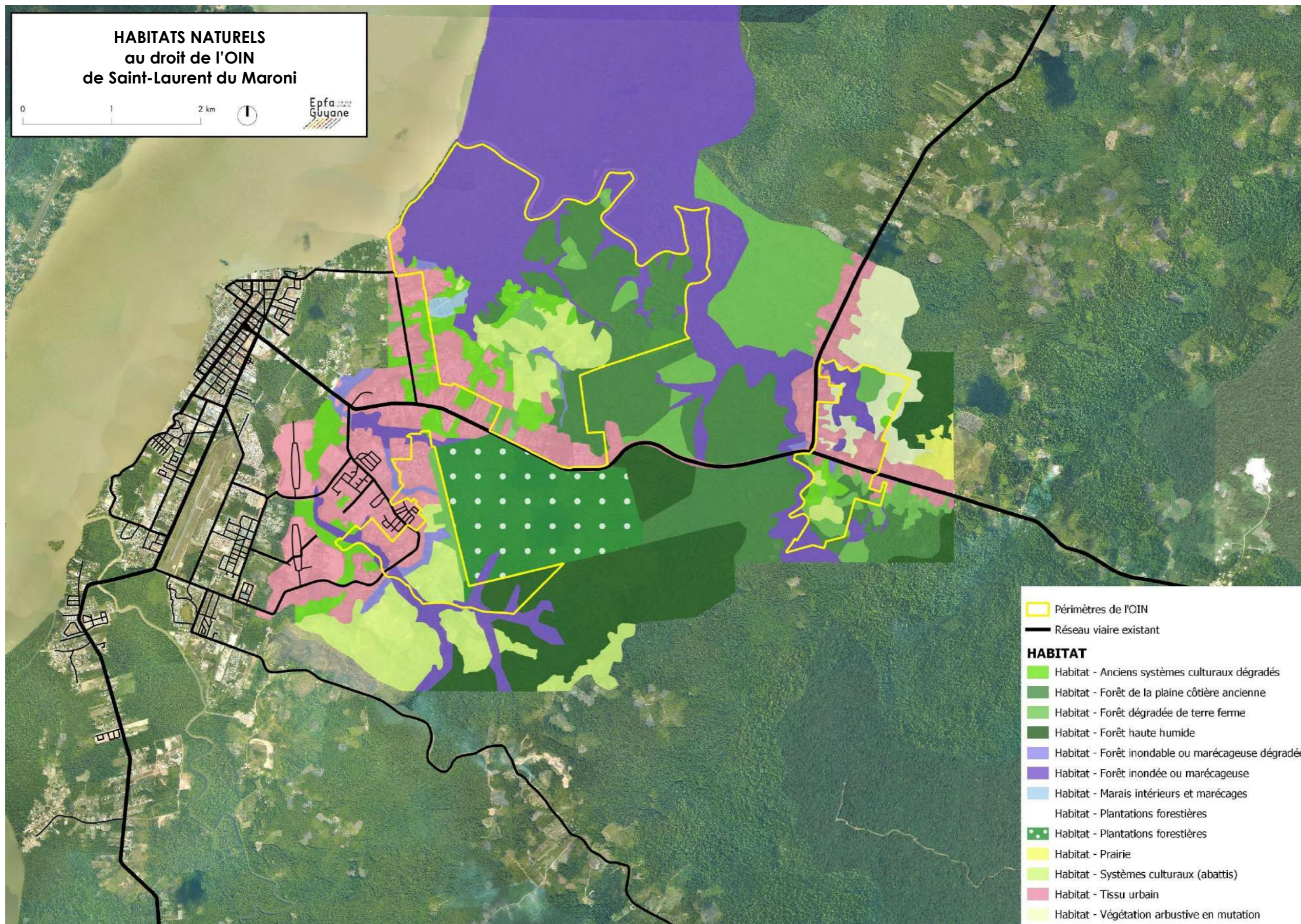


Figure 7 : Carte de synthèse des principaux habitats naturels au droit des périmètres OIN (EPFAG).

2.1.4.3 Herpétofaune

Concernant les reptiles, deux espèces présentent des enjeux :

Tableau 7 : Principaux enjeux concernant les reptiles

Nom normalisé	Nom scientifique	Statut	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
			OIN 22	OIN 23	OIN 24	
Caïman à lunettes	<i>Caiman crocodilus</i>	D	Aucune espèce patrimoniale répertorié	Fort		Fort
Lézard coureur galonné	<i>Cnemidophorus lemniscatus</i>	PH/D		Faible	Faible	Faible

Le Caïman à lunettes est présent sur un seul secteur. Il est autorisé à la chasse sans période, et de ce fait, il affiche des enjeux de conservation fort, en raison de la fragmentation de leurs habitats et la pression de chasse associée.

Une espèce de lézard est présente 2 des 3 secteurs, mais affiche un enjeu faible, car il s'agit d'une espèce ubiquiste qui s'accommode bien de l'ouverte des milieux.

2.1.4.4 Mammalofaune non volante

Pour les mammifères terrestres, 5 espèces présentent des enjeux :

Tableau 8 : Principaux enjeux concernant les mammifères terrestres

Nom normalisé	Nom scientifique	Statut	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
			OIN 22	OIN 23	OIN 24	
Tapir commun	<i>Tapirus terrestris</i>	D	Fort	Fort		Fort
Singe hurleur roux	<i>Alouatta macconnelli</i>	D		Modéré	Modéré	Modéré
Saki à face pâle	<i>Pithecia pithecia</i>	P/D			Modéré	Modéré
Tamandua à collier	<i>Tamandua tetradactyla</i>	P	Faible			Faible
Jagouarondi	<i>Puma yagouarondi</i>	P	Faible			Faible

Le Tapir et le singe hurleur sont présents sur 2 des 3 secteurs. Bien que non protégés et autorisés à la chasse, ils affichent des enjeux de conservation fort pour le premier et modéré pour le deuxième, en raison de la fragmentation de leurs habitats et la pression de chasse associée.

2.1.4.5 Mammalofaune volante

Parmi les chiroptères inventoriés sur les secteurs OIN, 9 espèces présentent des enjeux de conservation, de faible à fort : plusieurs espèces rares à très rares en Guyane (Murin givré, Cynomope de Greenhall, etc.), dont 1 espèce menacée (vulnérable).

Tableau 9 : Principaux enjeux concernant les chiroptères

Nom vernaculaire	Nom scientifique	L.R.R**	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
			OIN 22	OIN 23	OIN 24	
Petit Noctilion	<i>Noctilio albiventris</i>	VU	Inventaire ultérieur avant dépôt à l'AE	Fort	Fort	Fort
Murin givré	<i>Myotis albescens</i>	DD		Fort	Fort	Fort
Cynomope de Greenhall	<i>Cynomops greenhalli</i>	DD		Fort	Fort	Fort
Saccoptère givré/à queue courte	<i>Saccopteryx canescens/</i>	DD		Fort	Fort	Fort
	<i>gymnura</i>			Modéré	Modéré	Modéré
Nyctinomope des rochers (probable)	<i>Nyctinomops laticaudatus</i>	DD		Fort	Fort	Fort
Chrotopère oreillard	<i>Chrotopterus auritus</i>	LC		Modéré	Modéré	Modéré
Grand Péroptère	<i>Peropteryx kappleri</i>	LC		Faible	Faible	Faible
Grand Promope	<i>Promops centralis</i>	LC		Faible	Faible	Faible
Sténoderme à ventre brun	<i>Platyrrhinus fusciventris</i>	cf. DD	Faible	Faible	Faible	

2.1.4.6 Ichtyofaune

Tableau 10 : Principaux enjeux concernant les poissons

Nom scientifique	Statut	Enjeu de conservation			Echelle des 3 OIN
		OIN22	OIN23	OIN24	
<i>Guianacara owrowefi</i>	D	Inventaire ultérieur avant dépôt à l'AE	Modéré	Modéré	Modéré
<i>Hyphessobrycon simulatus</i>	D		Faible	Faible	Faible
<i>Lithoxus stocki</i>	D			Fort	Fort

Une espèce de poisson présente un enjeu fort de conservation, présente sur l'OIN24 seulement. Peu commune, elle dépend de la qualité des eaux qu'elle fréquente pour survivre.

Les 2 autres espèces sont présentes sur au moins 2 des 3 secteurs, et présentent un enjeu de conservation moindre.

2.1.4.7 Synthèse des enjeux faunistiques

	OIN 22	OIN23	OIN24
Avifaune	184	297	286
Protégée	41	90	76
Protégée avec habitat	-	6	4
Déterminante de ZNIEFF	44	29	21
Batrachofaune	37	23	38
Protégée	-	-	-
Protégée avec habitat	1	-	-
Déterminante de ZNIEFF	7	3	2
Herpétofaune	16	19	14
Protégée	-	-	-
Protégée avec habitat	-	1	1
Déterminante de ZNIEFF	-	2	1
Mammalofaune non volante	12	8	9
Protégée	2	-	1
Protégée avec habitat	-	-	-
Déterminante de ZNIEFF	3	2	2
Mammalofaune volante	/	35	35
Protégée	/	-	-
Protégée avec habitat	/	-	-
Déterminante de ZNIEFF	/	-	-
Ichtyofaune	/	12	13
Protégée	/	-	-
Protégée avec habitat	/	-	-
Déterminante de ZNIEFF	/	2	3

Les principales pressions anthropiques exercées sur les secteurs OIN sont :

- L'avancée du front d'urbanisation,
- L'ouverture des milieux pour l'agriculture,
- La fragmentation liée à la présence de la Route Nationale 1
- Les activités cynégétiques et la forte fréquentation de la zone affectent également le maintien de la grande faune et de certaines espèces discrètes.

De manière générale sur les 3 secteurs OIN, la présence de forêts secondaires, de forêts marécageuses dégradées et de zones ouvertes constitue **une mosaïque d'habitats qui abrite une flore variée et originale composant des milieux attractifs pour la faune.**

Les enjeux les plus importants à retenir sont :

- Conservation de la connectivité forestière globale via notamment la préservation des zones humides forestières ;
- Conservation de la connectivité écologique globale via notamment l'évitement des ripisylves, des criques, et des patchs forestiers anciens.

Au vu de la situation environnementale et après examen des synthèses des enjeux habitats, faunes et flores, **les projets s'implanteront prioritairement dans les zones ouvertes d'abattis et les zones anthropiques fortement dégradées.**

Au sein des aires d'étude, il faudrait particulièrement éviter :

- La destruction et l'altération des criques Fatima et Vampire, et de leur ripisylve majoritairement constituée de forêt marécageuse ;
- La destruction et l'altération de la crique Malgaches et de sa ripisylve ;
- La destruction de la forêt de la plaine côtière attenante au DFP des Malgaches qui abrite des espèces végétales et animales patrimoniales ;
- La destruction et l'altération de la forêt située en pointe est du périmètre opérationnel OIN 24,
- La destruction et l'altération des forêts marécageuses.

2.2 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN

Les projets d'aménagements de l'opération d'intérêt national portent de fortes ambitions environnementales et visent en majorité de s'inscrire dans le processus de labellisation Ecoquartier.

Compte tenu de la qualité des espaces naturels et des enjeux faunistiques et floristiques homogènes mis en exergue dans les diagnostics environnementaux, l'EPFA Guyane a fait le choix de mettre en place une stratégie d'intervention globale à l'échelle des trois périmètres OIN situés dans l'aire urbaine.

La prospection dans les habitats à forte sensibilité a mis au jour de nombreuses espèces à enjeux de conservation dans des proportions importantes qui méritent une attention et une prise en compte adaptée et spécifique dans les projets d'aménagements qui seront mis en œuvre.

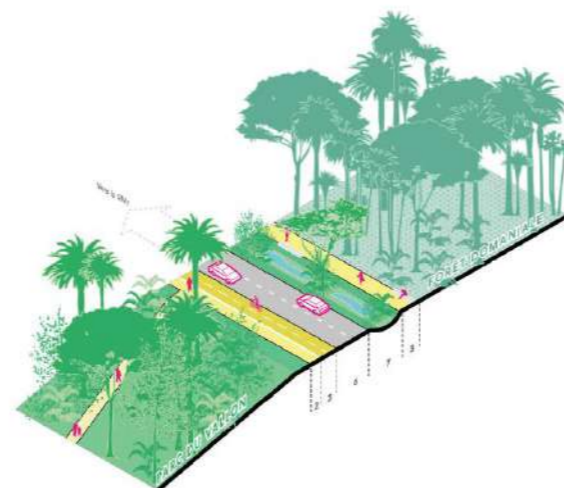
Le socle physique et naturel constitue donc un invariant à préserver et valoriser.

En ce sens les plans guide ont été élaborés en tenant compte d'un certain nombre de principes fondateurs et d'orientations stratégiques qui visent à allier développement urbain et préservation de la qualité des espaces naturels, afin de redonner une place centrale au végétal et à l'eau dans l'espace public urbain :

- **Limiter l'impact de l'imperméabilisation des sols** par une réflexion menée autour de la densité urbaine et de la porosité des matériaux utilisés au sein des espaces publics ;
- **Redonner la place de la nature en ville** par la mise en place d'un traitement paysager des espaces publics adapté au contexte équatorial et par l'intégration d'espaces verts urbains supports d'usages ;
- **Maintenir les fonctionnalités écologiques essentielles** par la mise en place de trame vertes et bleues, et la préservation des continuités hydrauliques et écologiques existantes ;
- **Valoriser les composantes naturelles et paysagères existantes** par la restauration de la ripisylve aux abords des criques et la qualification de la lisière de la forêt domaniale des Malgaches ;
- **Limiter l'étalement urbain spontané** par la mise en place d'une urbanisation planifiée en limite de l'aire urbaine sur des fonciers qui connaissent une tension d'urbanisation informelle ;
- **Limiter la pollution des sols et les risques d'inondation** en assurant une gestion adaptée des eaux pluviales, des eaux usées et des déchets des futurs ménages et des ménages existants.



OIN 22 – Projet de Parc Margot

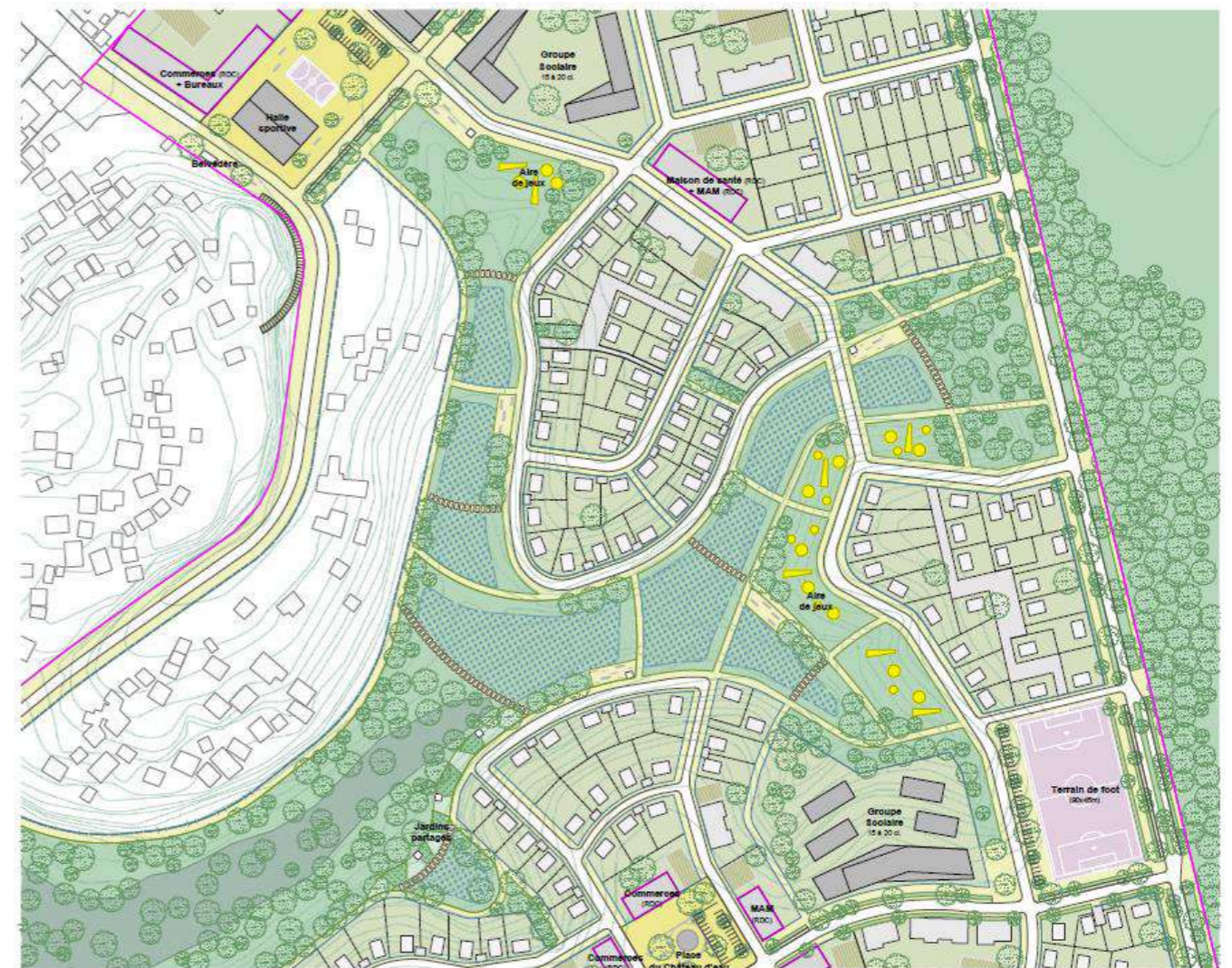


OIN 24 – Profil de voies envisagée aux abords du DFP de la forêt des Malgaches

Parmi les orientations retenues, il conviendra plus particulièrement de garantir :

- Le respect de la topographie existante et la préservation de thalwegs ;
- La conservation des ripisylves et des abords des criques avec des épaisseurs boisées significatives ;
- Une intervention en zone inondable limitée aux seuls besoins engendrés pour la mobilité ;
- Un traitement des eaux pluviales à ciel ouvert pour une meilleure infiltration ;
- La mise en valeur des espaces forestiers existants et des essences végétales présentes sur le site ;
- La réhabilitation d'espaces dégradés au sein d'infrastructures à fonction hydrauliques et écologiques ;
- Une offre d'espaces publics de qualité préservant la richesse naturelle et paysagère et plus particulièrement les accroches physiques avec la crique Margot et le Domaine Forestier Permanent de la forêt des Malgaches.

Le chapitre 7 du présent document fait état du détail des mesures d'évitement, de réduction et de compensations envisagées à l'échelle de l'OIN de Saint-Laurent du Maroni.



OIN 24 – Projet de Parc du Vallon

3 DEMOGRAPHIE ET LOGEMENTS

3.1 ENJEUX

3.1.1 Démographie

- **Démographie passée et actuelle**

Saint-Laurent-du-Maroni, deuxième ville de Guyane par sa population, connaît une situation géographique et administrative particulière. Capitale économique et administrative de l'Ouest guyanais, sa position frontalière avec le Suriname en fait une ville de carrefour d'échange. La commune de Saint-Laurent-du-Maroni connaît depuis les années 1980 un développement démographique très important, tout comme la CCOG.

La population légale 2019 de la commune de Saint-Laurent du Maroni (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022) est de 47 621 habitants.

La croissance démographique est modérée : le taux d'accroissement annuel, calculé entre 2013 et 2019 est de 2,3 %, dont 4,1% du au solde naturel et -1,8% du au solde apparent des entrées/sorties.

Le suivi de l'évolution de la population à Saint-Laurent du Maroni depuis 1968, met en évidence une très forte augmentation de la population passant de 5 031 à 47 621 habitants, soit une multiplication par 9,5 en moins de 50 ans.

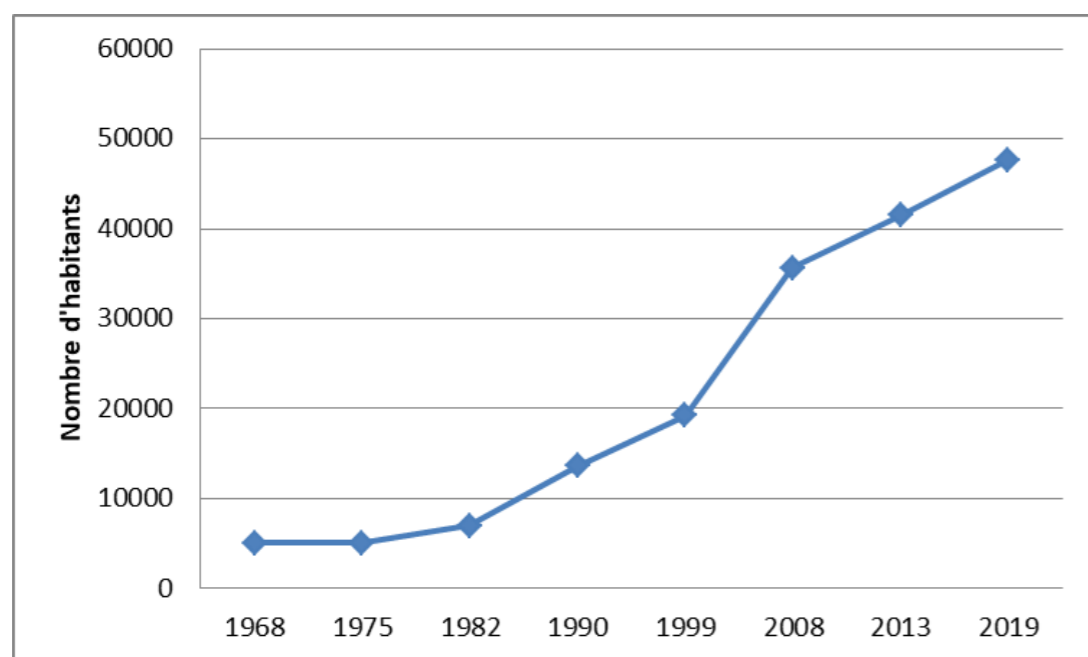


Figure 8 Évolution de la population entre 1968 et 2019 (source: INSEE)

La commune est essentiellement jeune avec 68,1 % de la population entre 0 à 29 ans. Les 30-44 ans représentent également une part importante de la population avec 16,6 % des individus.

Le taux de natalité a atteint son pic à 46‰ sur la période 1990-1999, et depuis est stable aux environ de 44-45‰.

La commune de Saint-Laurent du Maroni compte 11 051 ménages (en 2019) avec en moyenne 4,2 personnes par ménage.

- **Projections démographiques**

Selon l'étude de l'INSEE (mai 2018), la projection démographique dans l'ouest guyanais pour 2050 peut se déclinier selon 3 scénarios migratoires avec les hypothèses suivantes :

- En conservant la proportion d'un habitant sur 3 dans la CCOG,
- Si les échanges migratoires avec l'étranger ne se modifient pas et sont également repartis sur la Guyane,
- Si les échanges intra-Guyane ne se modifient pas,
- Si les départs de jeunes ne s'intensifient pas.

Tableau 11 : Population estimée en 2050 dans l'ouest guyanais (source INSEE 2018):

Immigration forte	Immigration moyenne	Immigration faible
174 000 habitants	146 000 habitants	131 000 habitants

- **Caractéristiques socio-économiques**

La commune compte 11 051 ménages (2019) avec en moyenne 4,36 personnes par ménage, ce qui est élevé par rapport à l'ensemble du territoire guyanais. Seulement 17,7 % des ménages comptent une seule personne. Cependant, il est considéré que 46,3% des logements présentent une suroccupation.

La population active (15 ans ou plus) représente 60% de la commune dont la moitié a un emploi. Le taux de chômage est élevé (31 %).

Sur l'ensemble des actifs ayant un emploi, 97,5 % travaillent dans la commune de résidence.

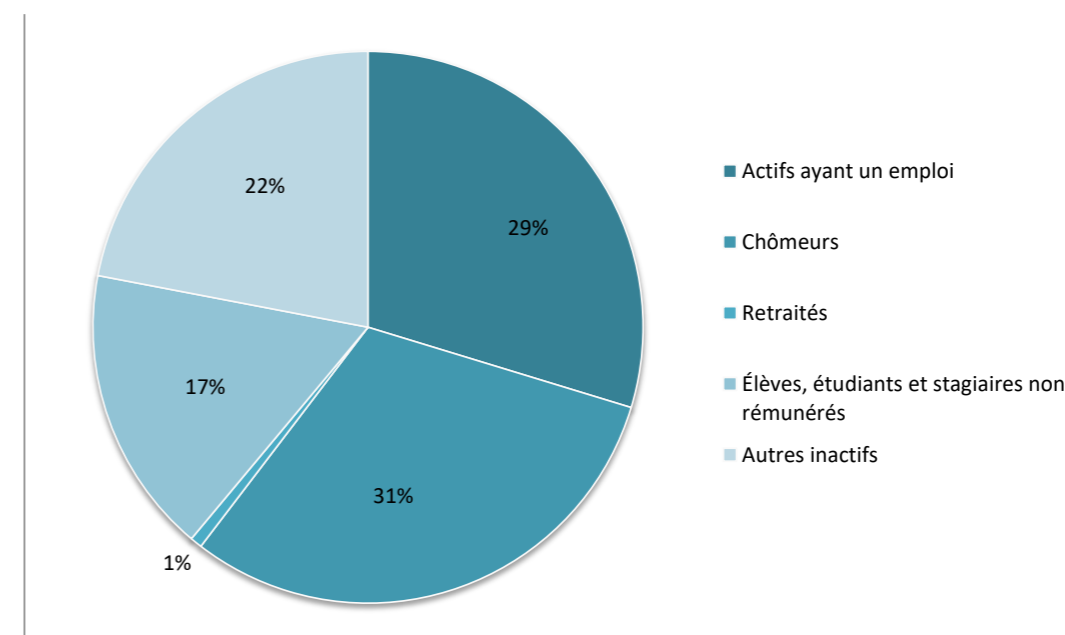


Figure 9 : Population de 15 à 64 ans par type d'activités en 2019 (source : INSEE 2022)

L'activité de la ville de Saint-Laurent est essentiellement tournée vers le domaine tertiaire : services publics, administrations, commerces et activités de service.

Dans ces conditions, le taux de ménages éligibles au logement social dépasse les 85 %.

3.1.2 Logements

- **Evolution de l'urbanisation dans le temps**

L'urbanisation à Saint-Laurent du Maroni s'est développée autour du centre historique, puis s'est élargi le long du fleuve avant de s'étendre au sein des terres.

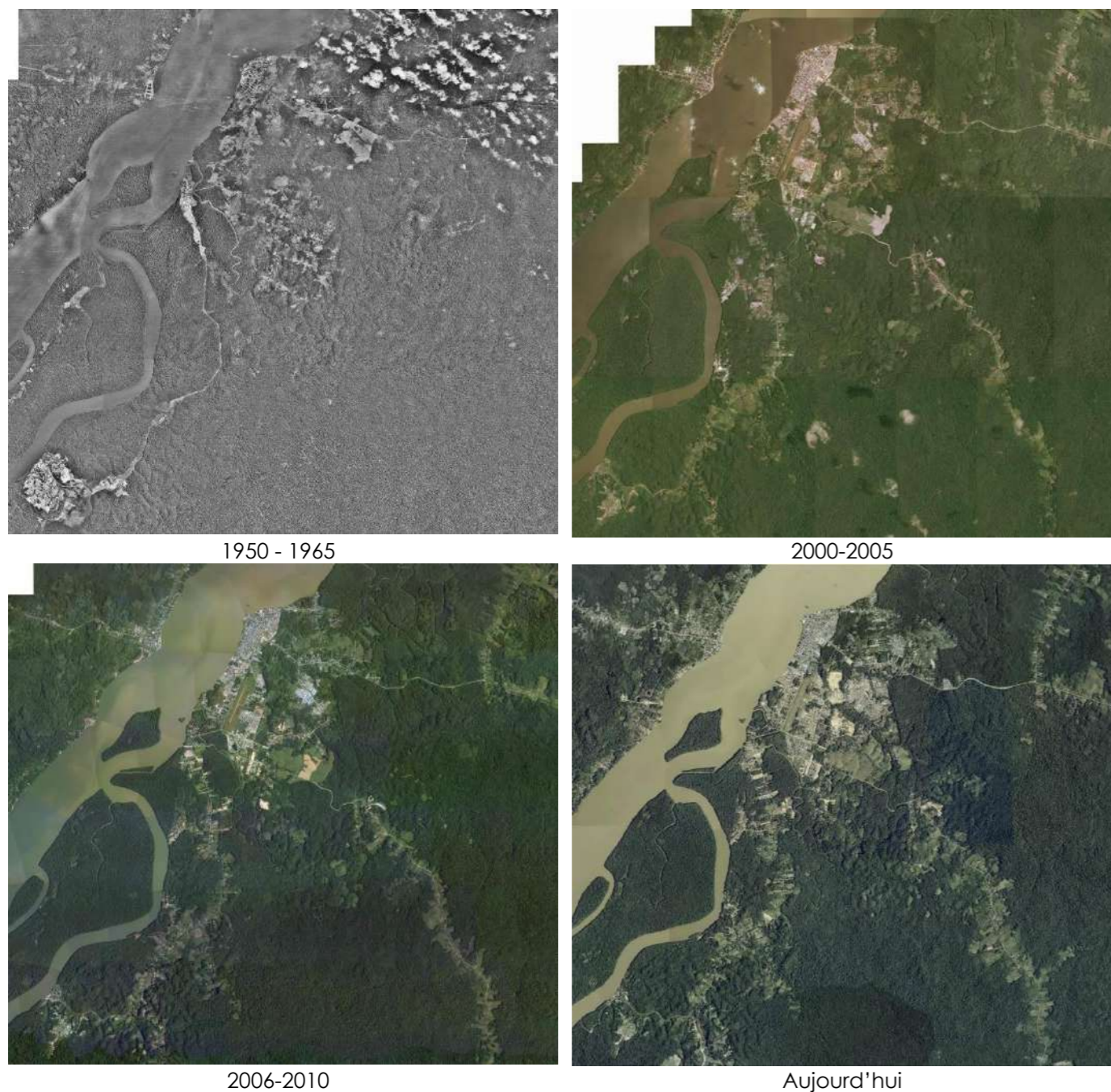


Figure 10 : Evolution de l'urbanisation au fil du temps sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (IGN)

- **Parc de logements actuel et besoins futurs**

La ville de Saint-Laurent du Maroni est en pleine expansion urbaine. En 2019, la commune comptait 12 118 logements, dont 11 055 résidences principales (soit 91,2 % des logements totaux).

Les derniers travaux de l'Insee et de la DEAL (2014) font état de 4 400 à 5 200 logements à produire en Guyane chaque année jusqu'en 2040 pour répondre à la demande de logements, dont 1 500 sur la commune de Saint Laurent en hypothèse basse et plus largement, 1 720 sur la communauté de communes de l'Ouest Guyanais (CCOG). Au total, 70 % de ces logements répondraient aux besoins de la croissance démographique, le reste serait destiné à répondre aux besoins endogènes (décohabitation, logements étudiants, etc.).

En hypothèse basse : 44 000 logements sur 10 ans				
EPCI	Indicateur de territorialisation	Objectif annuel (nombre de logts/an)	Objectif à 5 ans	Objectif à 10 ans
CA du Centre Littoral	40%	1 740	8 700	17 400
CC de l'Est Guyanais	10%	440	2 200	4 400
CC de l'Ouest Guyanais	39%	1 720	8 600	17 200
CC des Savanes	11%	500	2 500	5 000
Guyane	100%	4 400	22 000	44 000

Figure 11 : Prévisions des besoins annuels en logements en Guyane
(rapport d'étude – Quels besoins en logements pour les 10 prochaines années – DEAL 2017)

Sur le territoire de la CCOG et à Saint-Laurent du Maroni, les logements « en dur » sont minoritaires et le nombre des habitations de fortune continue d'augmenter.

Le marché privé du secteur formel y reste particulièrement insuffisant pour satisfaire une demande réelle et importante issue notamment du développement des services publics (lycée, hôpital à Saint Laurent par exemple). Le territoire est confronté à un enjeu d'attractivité en direction des opérateurs privés et de structuration d'un marché formel pourtant prometteur.

En l'absence d'offre légale l'habitat informel demeure, avec l'offre locative sociale, la seule véritable solution d'habitat.

- **Habitats spontanés et insalubres**

Saint-Laurent du Maroni connaît une croissance importante du phénomène d'urbanisation spontanée puisque depuis 2001, elle augmente de +6,4 % par an. Cette tendance est sensiblement plus faible sur la dernière période de recensement avec une évolution moyenne par an de +5,1 %. Entre 2001 et 2015, le nombre de bâtis édifiés sans autorisation d'urbanisme passe de 3 531 à près de 8 500.

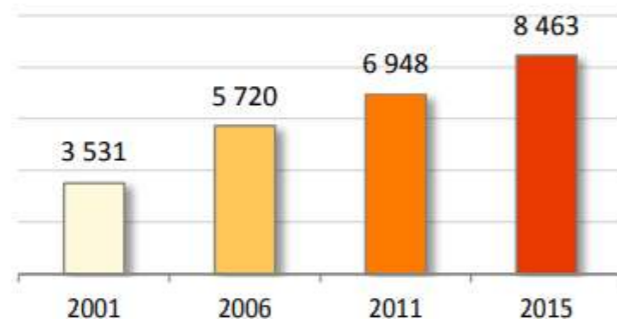


Figure 12 : Evolution du bâti spontané sur la commune de Saint-Laurent du Maroni
(Rapport d'étude - Urbanisation spontanée - AUDeG 2018)

A Saint-Laurent du Maroni, l'urbanisation spontanée occupe le territoire urbanisé dans son intégralité : le long de la route départementale, le long de la route d'Apatou ou de Saint-Jean, dans le centre-ville, ou plus à l'écart dans l'actuel périmètre de la ZAC Saint-Maurice.

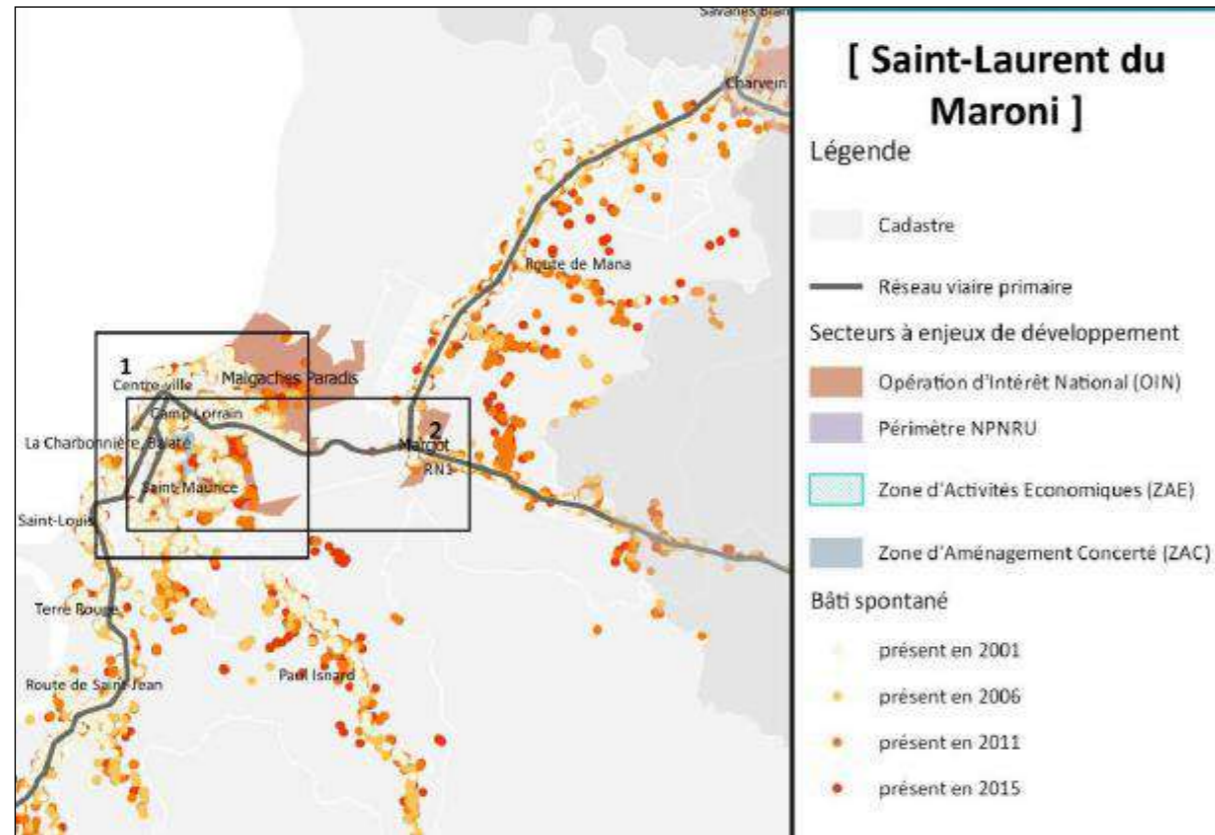


Figure 13 : Evolution du bâti spontané sur la commune de Saint-Laurent du Maroni
(Rapport d'étude – Urbanisation spontanée - AUDeG 2018)

Un des grands enjeux de la commune est de contenir les constructions spontanées sur des secteurs voués à un aménagement d'ampleur dans les années à venir. Ainsi, on compte 41% du bâti spontané dans les secteurs à enjeux de développement, comme les secteurs OIN ou la ZAC Saint Maurice.

Les trois périmètres de l'OIN de la commune de Saint-Laurent du Maroni sont touchés par le phénomène de développement de l'habitat spontané, bien que le périmètre du secteur OIN 22 soit le moins affecté.

Les principaux quartiers d'habitats spontanés recensés au sein des périmètres OIN sont les suivants :

OIN 22	OIN 23	OIN 24	TOTAL OIN
RD9 * Surface : 13 ha Nb de lgts occupés : 130 Nb d'habitants : 430	AZ02 (« Chez bibi ») Surface : 21,7 ha Nb de lgts occupés : 418 Nb d'habitants : 2 500	Colombie Surface : 25,7 ha Nb de lgts occupés : 330 Nb d'habitants : 2 500 Baaka holo Surface : 7,8 ha Nb de lgts occupés : 80 Nb d'habitants : 300 Chekepatty Surface : 23,6 ha Nb de lgts occupés : 475 Nb d'habitants : 3 000 Sud Castaing * Surface : 5.4 ha Nb de lgts occupés : 67 Nb d'habitants : 191	Surface occupée par de l'habitat spontané : 109,2 ha Nb de lgts occupés : 1 948 Nombre d'habitants : 8 921

* Seuls les périmètres RD9 (OIN n°22 Margot) et Sud Castaing (OIN n°24 Vampires) ont fait l'objet d'enquêtes sociales et bâties, respectivement en 2019 et 2022. Les autres chiffres énoncés sont des estimations sur la base des photos aériennes et du travail mené par le Maroni Lab en 2020.

L'urbanisation spontanée est constatée aussi bien en terrains publics (Etat ou commune) que sur des fonciers privés.

SECTEUR	TOTAL						évolution annuelle moyenne
	2015	2017	2018	2019	2020	2021	
OIN 22 - Margot	83	96	100		105		7,0%
OIN 23 - Malgaches-Paradis	753	871	915			1238	
OIN 24 - Vampires	870	1015	1071	1166			

Evolution constatée du nombre de construction dans les périmètres OIN

L'évolution de l'habitat spontané en périmètre OIN entre 2017 et 2021 est recensée à hauteur de 5,2 à 9,3% par an. Ce phénomène soulève des problématiques de maîtrise du foncier, d'environnement et de maîtrise des temporalités d'aménagement.

Pour résumer, la commune se caractérise donc par une forte croissance démographique avec pour corollaire un développement important de l'habitat informel et illégal, un niveau des loyers très élevé et un surpeuplement des logements.

L'enjeu majeur en termes de logement est de proposer une alternative en quantité mais aussi en qualité et en diversité à l'habitat informel.

Les besoins en logements neufs ont été évalués sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (source DGTM 2017) à 1 500 logements par an pour la période 2022-2027.

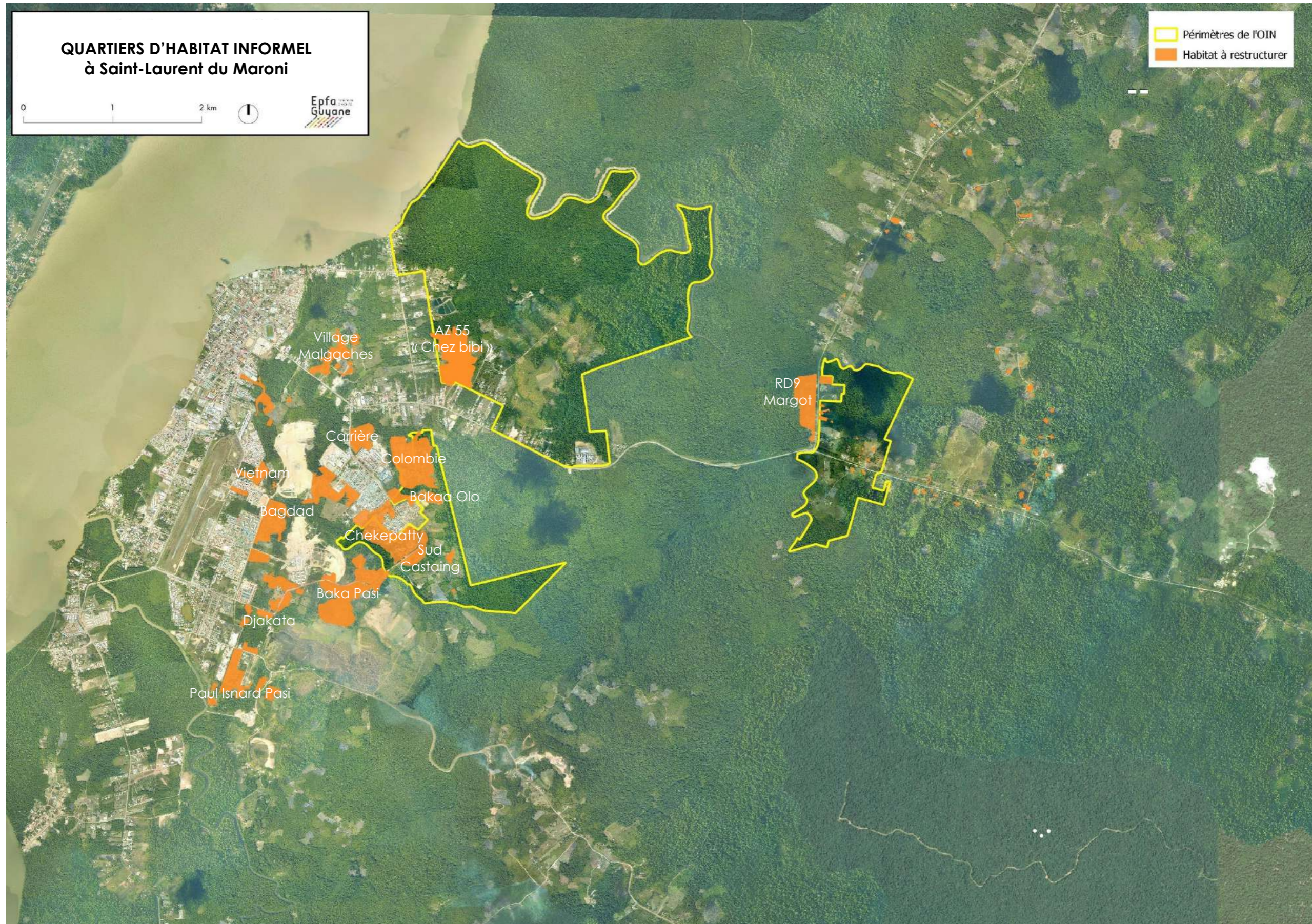


Figure 14 : Quartiers illégaux présents sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFA Guyane)

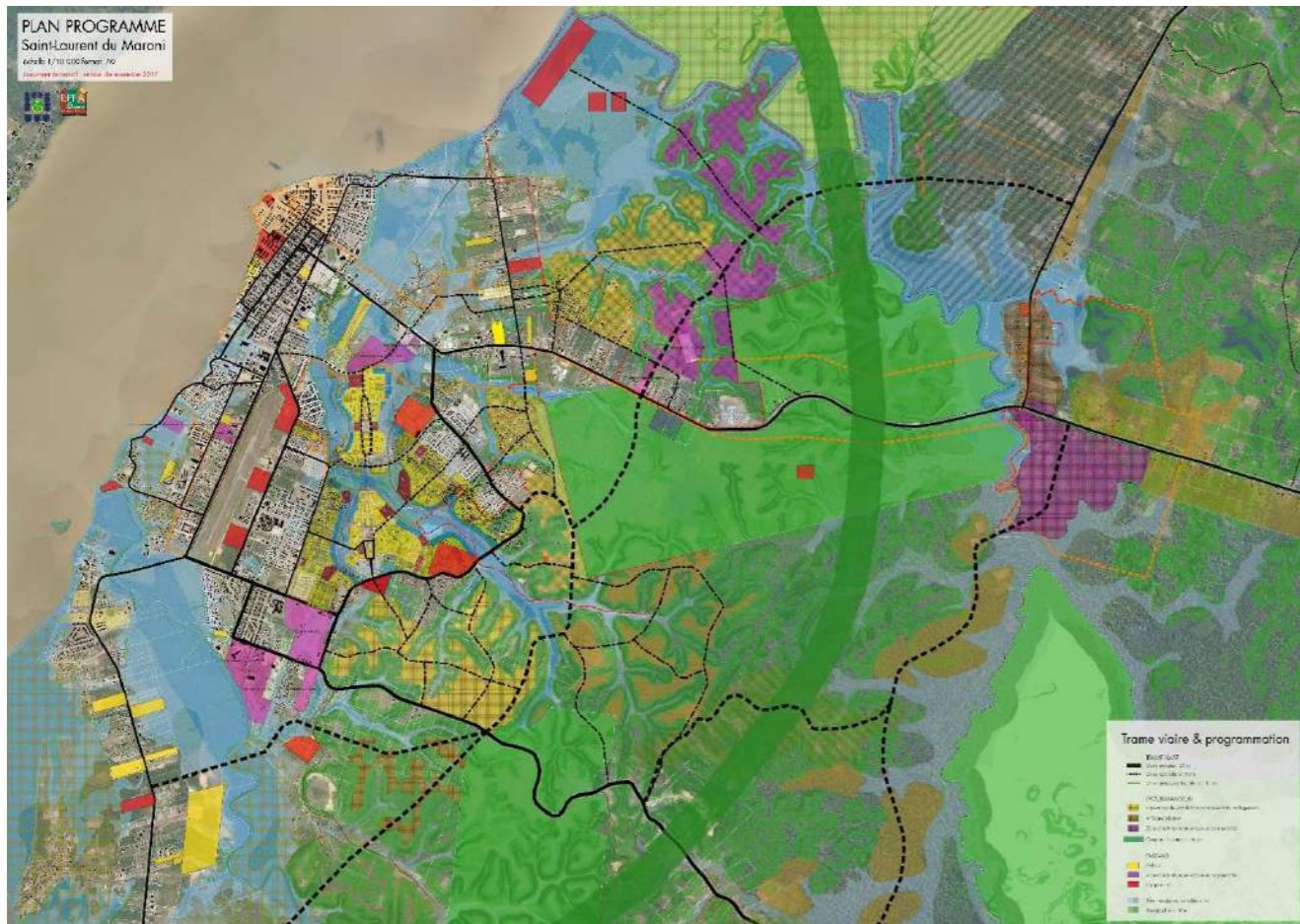
3.2 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN

Au vu des nombreux enjeux liés mis en évidence au sujet de la démographie exponentielle constatée sur le bassin de vie, l'EPFA Guyane propose une stratégie adaptée qui permette d'apporter une offre spécifique aux différents besoins identifiés :

- de logements neufs pour la population en croissance ;
- des logements neufs pour la décohabitation foyer multigénérationnels ;
- des logements existants irréguliers à formaliser ;

Au total, il est envisagé plus de 2600 logements, dont près de 900 issus des quartiers informels.

L'intervention s'appuie sur le plan programme approuvé par la ville de Saint Laurent du Maroni en 2017 ; elle s'inscrit dans une logique urbaine plus large qui favorise autant la mixité que la diversité en termes de fonctionnalité à l'échelle des quartiers, mais aussi la forme et la typologie des logements, afin qu'ils soient adaptés aux catégories des ménages bénéficiaires de cette nouvelle offre.

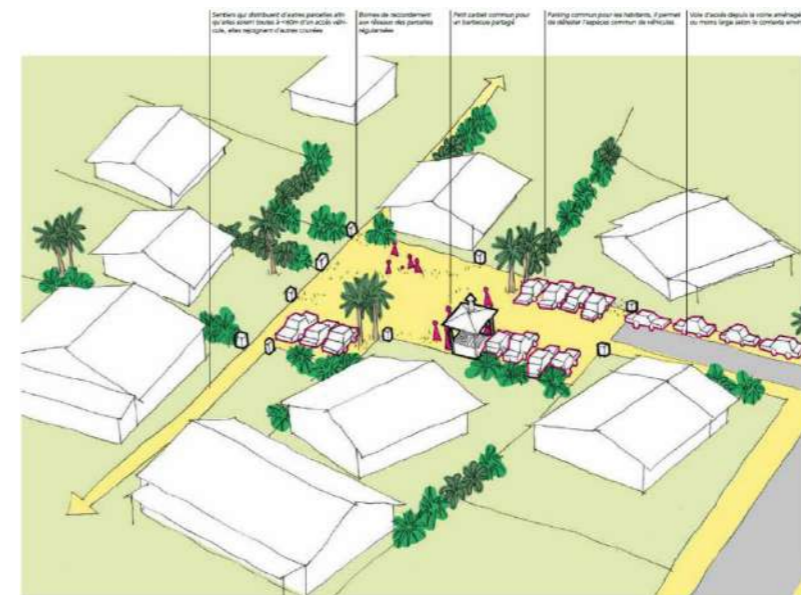


Plan programme approuvé par la ville en 2017

La réponse apportée se développe autour d'espaces publics formant, aux abords des équipements structurants pour les services publics essentiels, des centralités accompagnées de surfaces d'activités dédiées aux services, l'artisanat ou le commerce, apportant une certaine proximité et un accès facilité pour les personnes résidentes

Au-delà de la simple réponse à la production de logement, les projets portés sur le périmètre de l'opération d'intérêt national vont venir renforcer la commune de Saint-Laurent-du-Maroni, et plus largement l'Ouest Guyanais, en matière d'équipements publics et de zones d'activités.

Le projet de création de zones et de secteurs dédiés à l'activités économiques concerne plus de 23 ha à destination d'entreprises tertiaires, commerciales, artisanales et industrielles. Il contribuera au développement économique de la commune et plus largement du bassin de l'Ouest Guyanais et à la création d'emplois.



La problématique de l'habitat informel sera traitée au travers d'opérations de résorption de l'habitat spontané, afin de sortir les habitants de situations d'indignité ou d'insalubrité.

Il s'agira d'accompagner les ménages dans la régularisation de leur situation foncière et sociale, afin qu'ils accèdent aux services de bases et intègrent les obligations et les devoirs citoyens communs à tous.

Ces opérations vont faire émerger des formes d'aménagement innovantes, visant à simplifier les modes de desserte en réseaux et d'accès aux parcelles en favorisant des solutions techniques qui limitent l'imperméabilisation des sols.

Les opérations d'aménagement permettront de créer un espace public organisé qui assure l'intégration du nouveau tissu urbain à celui déjà existant.

Des lots réservés aux établissements scolaires vont permettre d'augmenter la capacité d'accueil des jeunes publics et de déployer une offre à proximité des lieux de résidence.

La création de équipements sportifs, de halle polyvalente et lieux publics permettront d'installer une vraie vie de quartier, tel un cœur de bourg que pourra s'approprier la population et les associations dans une recherche de mixité et de vie sociale épanouie.

Le projet d'aménagement des trois OIN répond aux enjeux socio-économiques du territoire, tant à l'échelle de l'aire urbaine qu'à l'échelle de l'Ouest Guyanais.

Tableau 12 : Bilan de la programmation des OIN

SECTEUR		OIN MALGACHE-PARADIS		OIN VAMPIRES		OIN MARGOT		TOTAL DES OIN	
Surface totale (ha)		700	70%	150	15%	150	15%	1 000	100%
LOGEMENT	Nombre / unités	720	27%	1868	71%	501	19%	2 629	100%
	INDIVIDUEL	60	8%	420	22%	285	57%	765	29%
	INTERMÉDIAIRE	140	19%	120	6%	116	23%	376	14%
	COLLECTIF	160	22%	50	3%	0	0%	210	8%
	EXISTANT RÉGULARISÉ	310	43%	899	48%	90	18%	899	34%
	NEUF DANS QHS	50	7%	379	20%	10	2%	379	14%
	m2 de foncier	199 000	18%	731 373	67%	182 300	17%	1 097 675	100%
	INDIVIDUEL	24 000	12%	184 828	25%	144700	79%	353 528	32%
	INTERMÉDIAIRE	35 000	18%	16 958	2%	30400	17%	82 358	8%
	COLLECTIF	32 000	16%	6 187	1%	0	0%	38 187	3%
	EXISTANT RÉGULARISÉ	93 000	47%	373 420	51%	7 200	4%	473 621	43%
	NEUF DANS QHS	15 000	8%	149 980	21%	0	0%	149 980	14%
EQUIPEMENT	m2 de foncier	51 000	12%	54 195	12%	335 400	76%	440 595	100%
	SCOLAIRE	35 000	69%	38 255	71%	14500	4%	87 755	20%
	SPORT ET LOISIR	8 000	16%	10 080	19%	60900	18%	78 980	18%
	CULTURE ET SOCIAL	5 000	10%	4 360	8%	0	0%	9 360	2%
	SÉCURITÉ ET SANTÉ	3 000	6%	1 500	3%	260 000	78%	264 500	60%
ACTIVITE	m2 de foncier	215 000	48%	10 402	2%	220 900	49%	446 302	100%
	TERTIAIRE	15 000	7%	10 402	100%	52 900	24%	78 302	18%
	FONCIER ÉCO	200 000	93%	0	0%	168 000	76%	368 000	82%
ESPACES PUBLICS	m2 de foncier	410 000	30%	492 408	35%	484 847	35%	1 387 255	100%
	VOIRIES	240 000	59%	305 621	62%	282 587	58%	828 208	60%
	ESPACE PUBLIC URBAIN	20 000	5%	36 252	7%	66 460	14%	122 712	9%
	ESPACE NATUREL PAYSAGER	150 000	37%	150 535	31%	135 800	28%	436 335	31%
FONCIER CONSOMME PAR LE PROJET (ha)		88	26%	129	38%	122	36%	337	100%
PROJET // PERIMETRE OIN		13%		86%		82%		34%	

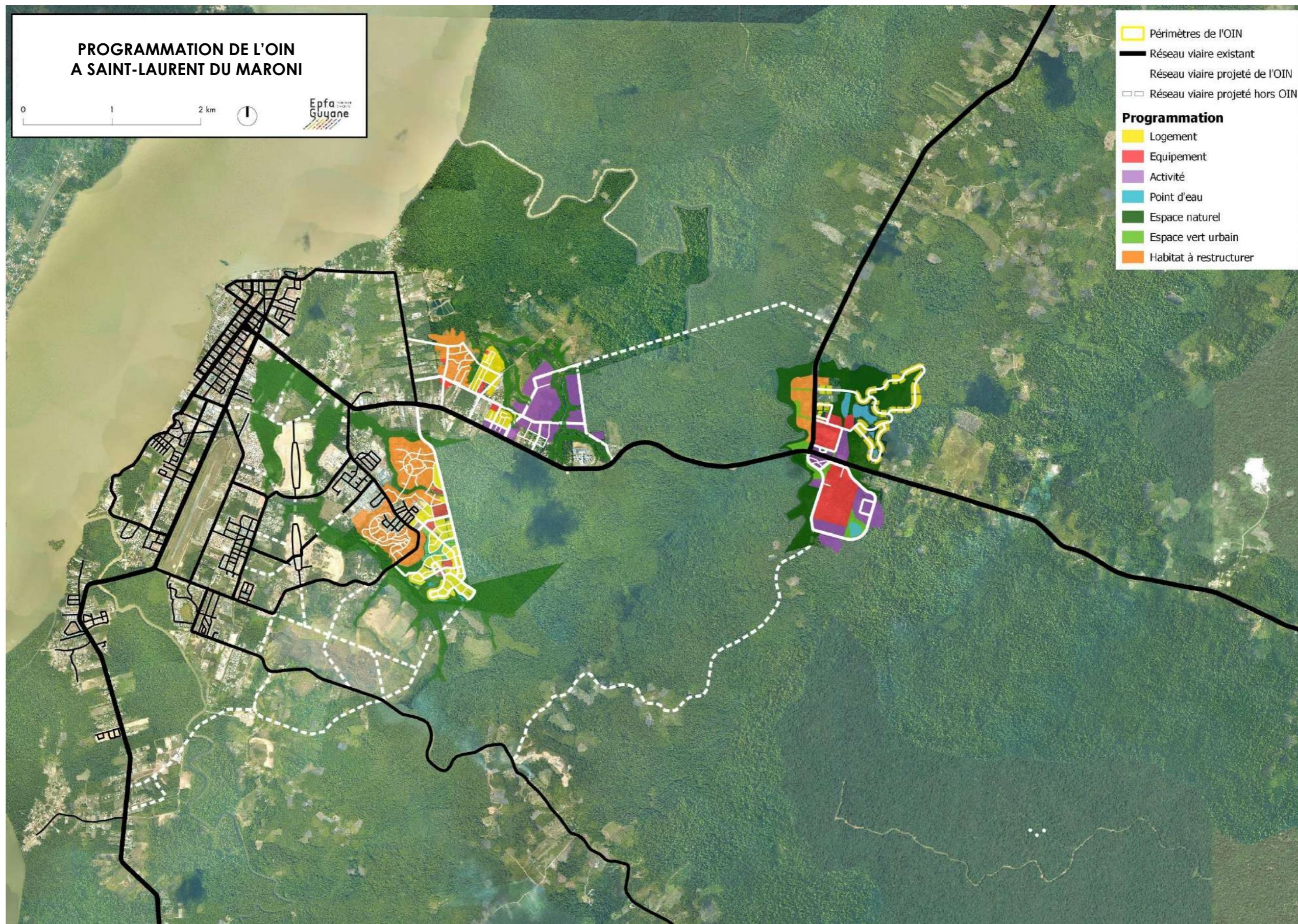


Figure 15 : Programmation des projets de l'OIN sur la commune de Saint-Laurent du Maroni (EPFA Guyane)

4 VOIRIE ET MOBILITE

4.1 TRAFIC ROUTIER

Selon l'Etude mobilité et déplacement réalisée en 2019 (Annexe n°2) 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
- La RD11 vers le sud (ou route de St-Jean) pour la desserte de Saint-Jean et liaison Saint-Laurent/Apatou.

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.

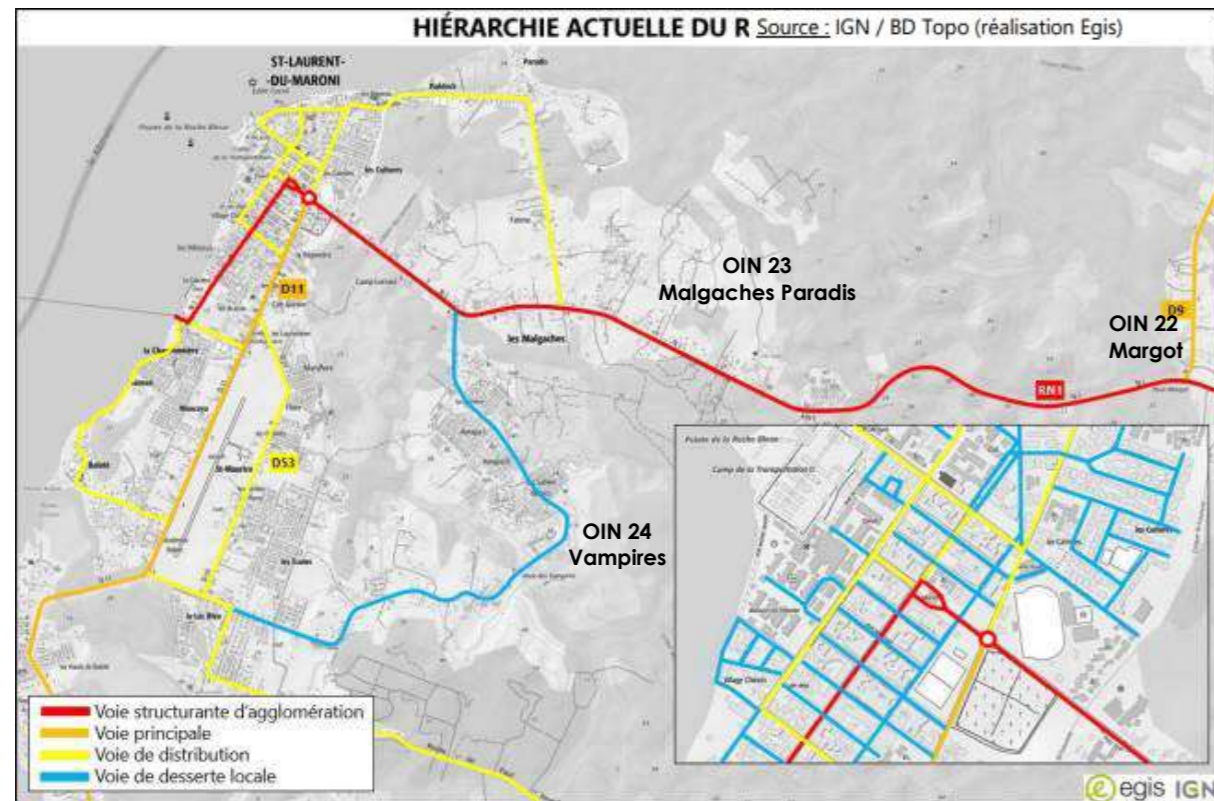


Figure 16 : Hiérarchisation du réseau viaire sur la commune (source EGIS, 2019)

Les principales problématiques rencontrées :

La commune connaît un développement urbain et spatial peu maîtrisé qui induit des distances et des temps de déplacement de plus en plus longs.

Le réseau routier est sous-dimensionné et dispose d'une hiérarchisation peu efficace.

Le manque de voies de contournement et d'axes structurants ou d'alternatives aux axes majeurs, oblige les automobilistes et les cyclistes à concentrer leur déplacements et l'essentiel du trafic sur la RN 1 (l'entrée de ville par l'Est) et sur la RD 11 (entrée de ville par le Sud depuis Saint-Jean).

Il n'existe pas de voies de transit ou d'axes alternatifs pour accéder au centre-ville, entraînant des phénomènes de congestions de plus en plus importants en certains points localisés (sur le rond-point d'entrée de ville notamment). Une saturation des flux est ciblée aux heures de pointe (7h-8h, 12h-13h ou encore 16h-17h).



La RN1 constitue une voie d'accès commune aux 3 secteurs OIN.

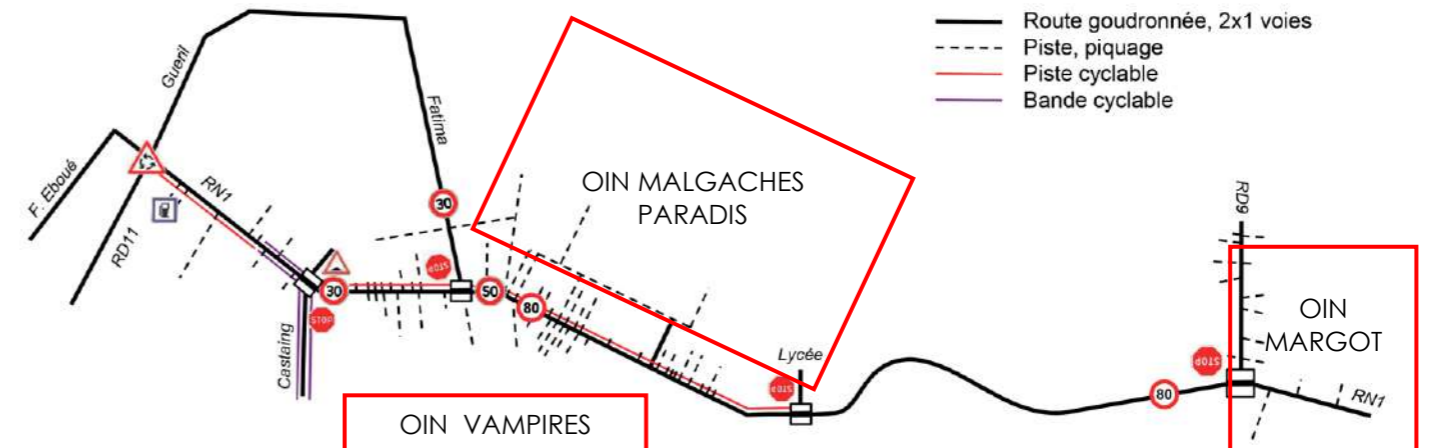
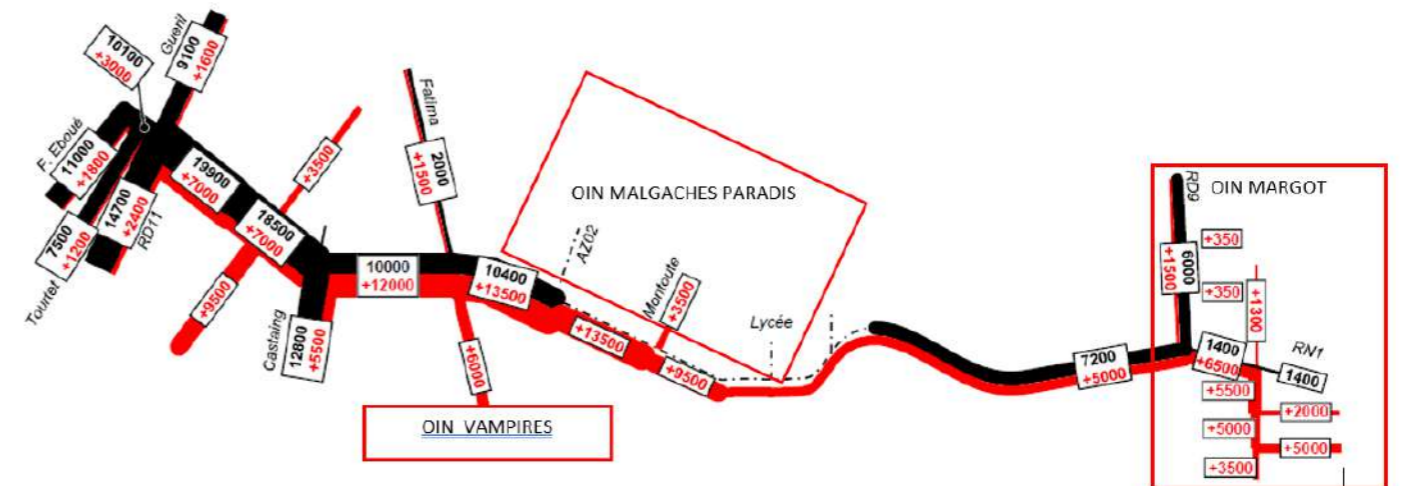


Figure 17 : Raccordement de l'OIN à la route nationale n°1 (Avenue Gaston Monnerville)

L'étude de programmation sectorielle sur la RN1 réalisée en 2020 (Annexe n°3), qui projette les flux de véhicules supplémentaires une fois les aménagements de l'OIN terminés, aboutit à une saturation du trafic aux heures de pointes.



4.2 ACCIDENTOLOGIE

Le recensement des accidents entre 2014 et 2018 sur Saint-Laurent (étude EGIS, 2019) met en évidence une part importante de victimes parmi les piétons et les cyclistes qui sont les usagers les plus vulnérables.

Les tronçons routiers où ont été localisés le plus d'accidents sont les suivants :

- La RN 1 : plus de 4 accidents ;
- La RD 11 : plus de 4 accidents ;
- L'avenue Paul Castaing : plus de 4 accidents ;
- La rue du Lieutenant-Colonel Tourtet : plus de 4 accidents ;
- La route de Saint-Maurice : 3 accidents ;
- L'avenue Monnerville : 2 accidents.

Les carrefours présents au niveau de la RN1 sont également accidentogènes, et plus particulièrement le carrefour Castaing, qui est une intersection saturée aux heures de pointe, car il permet de rejoindre le centre hospitalier de l'Ouest Guyanais et de nombreux établissements scolaires du primaire et du secondaire (plus de 2500 élèves).

Un des enjeux sera de gérer ces intersections, de manière à fluidifier le trafic et sécuriser les différents types de déplacements par l'intermédiaire de carrefours aménagés et sécurisés pour les usagers vulnérables.

4.3 MOBILITES DOUCES

Selon l'Insee, l'équipement automobile des ménages est moins important sur Saint-Laurent du Maroni que sur d'autres communes du département. Sur l'agglomération du Centre Littoral, près de 67% des ménages sont équipés d'au moins une automobile alors que sur Saint-Laurent du Maroni, ce taux est de 44,4%.

Les modes actifs sont donc prépondérants.

Ainsi, la commune de Saint-Laurent-du-Maroni dispose du linéaire de piste cyclable le plus important du territoire, avec près de 20 km.

Près de la moitié du linéaire est constitué d'aménagement en site propre (9 km), le reste du réseau se partage entre bandes cyclables (5 km) et zone 30 (6 km). Ces aménagements cyclables constituent globalement un ensemble plutôt homogène et cohérent.

Perspectives d'évolution :

La logique d'aménagement de la commune s'organise à partir des points suivants :

- Aménagements des grands axes d'entrées et sorties de la commune
 - piste cyclable bidirectionnelle sur la RN 1 depuis le lycée professionnel jusqu'au giratoire du cimetière,
 - Bandes cyclables sur la route Christophe Colomb depuis le cimetière jusqu'à l'extrémité sud de l'aérodrome.
- Desserte des quartiers et de leurs établissements scolaires
 - en zone 30 pour les villages de Paddock et Balaté,
 - bandes cyclables au nord de l'avenue Paul Castaing sur le quartier Vampires.

Problématiques recensées :

Bien que des aménagements favorables aux mobilités douces soient existants au centre-ville, on note un manque d'entretien et une discontinuité.

Sur la majorité des axes structurants, on constate des conflits d'usage : la voie est utilisée tant par les poids lourds, les véhicules légers que les deux-roues motorisés et les piétons.

4.4 TRANSPORTS COLLECTIFS

L'offre de Transport Interurbain de Guyane (TIG) permet d'effectuer des liaisons régulières entre Saint-Laurent du Maroni et les autres communes de Guyane (Mana, Awala-Yalimapo, Sinnamary, Kourou et Cayenne).

Les lignes du TIG traversent le centre de Saint-Laurent-du-Maroni, depuis la gare routière, à la Glacière, du Bac international jusqu'à la Charbonnière. Des points d'arrêts sont également positionnés au niveau de la poste et de l'ancien hôpital.

Le niveau d'offre reste relativement faible avec 1 à 4 allers-retours par jour et par ligne. De plus, le service proposé est peu lisible et souffre d'un manque de régularité et de fiabilité. Par exemple, les arrêts ne sont pas clairement matérialisés (à l'exception de la gare routière), l'information pour les voyageurs est peu existante, la communication n'est pas efficace et le tarif n'est pas compétitif par rapport aux « taxicos ». Une baisse de la fréquentation a par ailleurs été observée, avec - 80 % de passagers entre 2010 et 2015 (source : CTG – CACL) et le TIG capte moins de 10 % du trafic voyageur entre Saint-Laurent-du-Maroni et Cayenne (source : comptages DEAL à Iracoubo).

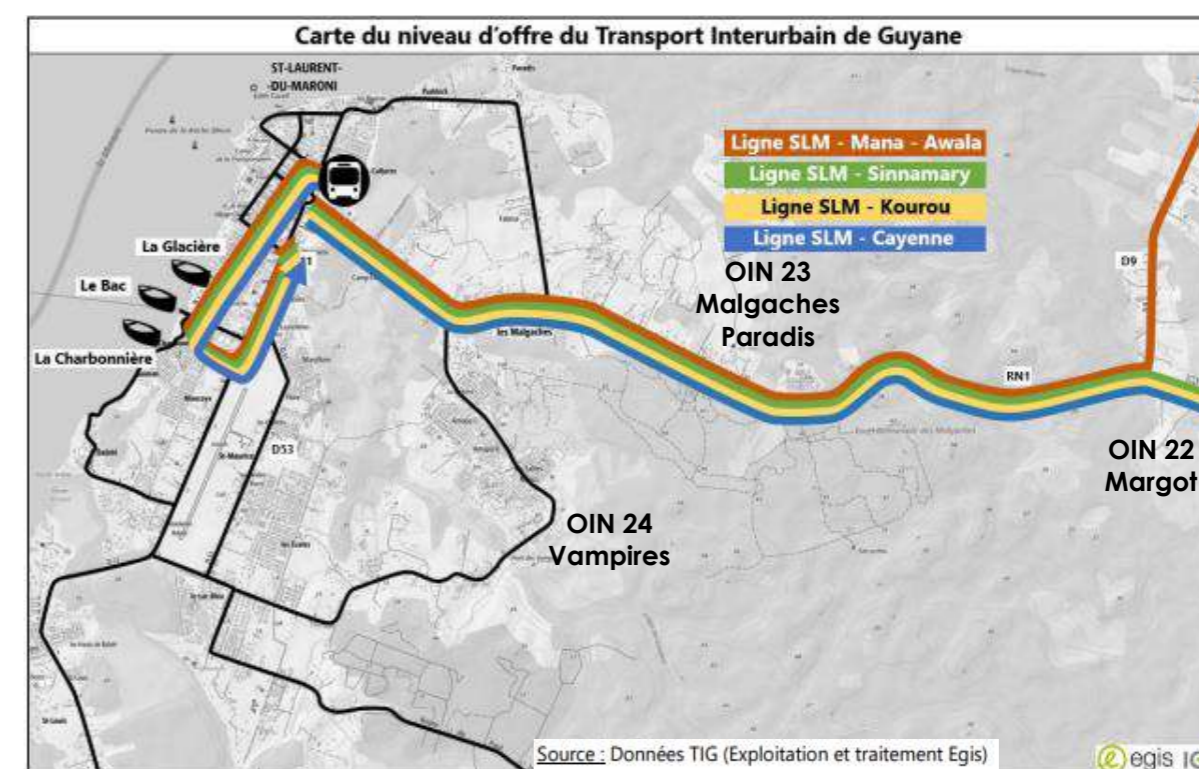


Figure 18 : Carte du niveau d'offre du TIG (Étude des déplacements et mobilité, EGIS, 2019)

Saint-Laurent-du-Maroni n'ayant pas de transports urbains, une offre informelle se développe grâce aux taxis collectifs.

Les « taxicos » permettent de répondre grandement à une demande sociale en s'adaptant de façon flexible aux usagers du fait de son organisation qui propose des trajets de porte à porte et grâce à des prix attractifs. Ils sont également empruntés pour une utilisation scolaire du fait du manque de place dans les bus scolaires.

Cas des Transports scolaires

Les établissements scolaires de la commune de Saint-Laurent du Maroni sont desservis par des lignes de transports scolaires gérées par la CTG.

Au total il y a une quarantaine de lignes de transports scolaires existantes sur la commune de Saint-Laurent du Maroni qui desservent les établissements du premier et du second cycle de Saint-Laurent du Maroni ainsi que le Lycée de Mana.

Il existe également des lignes de transport fluvial.

4.5 PLAN GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DE GUYANE (PGDT)

Les principales actions du Plan Global des Transports et Déplacements de Guyane (2013) concernant la commune de Saint-Laurent sont listées ci-dessous :

- **Action 9 : Maillage, développement et aménagement de la voirie locale (communes de la CCOG reliées au réseau routier)**
- **Action 10 : Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à St-Laurent du Maroni**

Ci-après une esquisse de ce que pourrait être le réseau de transport collectif de St Laurent à terme (horizon 2025).

Les 5 lignes de ce réseau urbain devraient se connecter aux pôles de transports identifiés sur la commune :

- o Gare routière, localisée à proximité de l'entrée de ville,
- o L'embarcadere du bac international qui a vocation à devenir un pôle d'échanges entre transport routier et transport fluvial.

Le 16/02/2022, la Ville de Saint Laurent du Maroni a sollicité la Collectivité Territoriale de Guyane pour que lui soit délégué la compétence Transport dans le cadre du projet de transport public urbain communal.

- **Action 11 : Création de pôles d'échanges multimodaux à St-Laurent du Maroni**

Aménagement de la gare routière existante (horizon 2015)

Création d'un nouveau pôle multimodal dans le quartier de la charbonnière (horizon 2020)

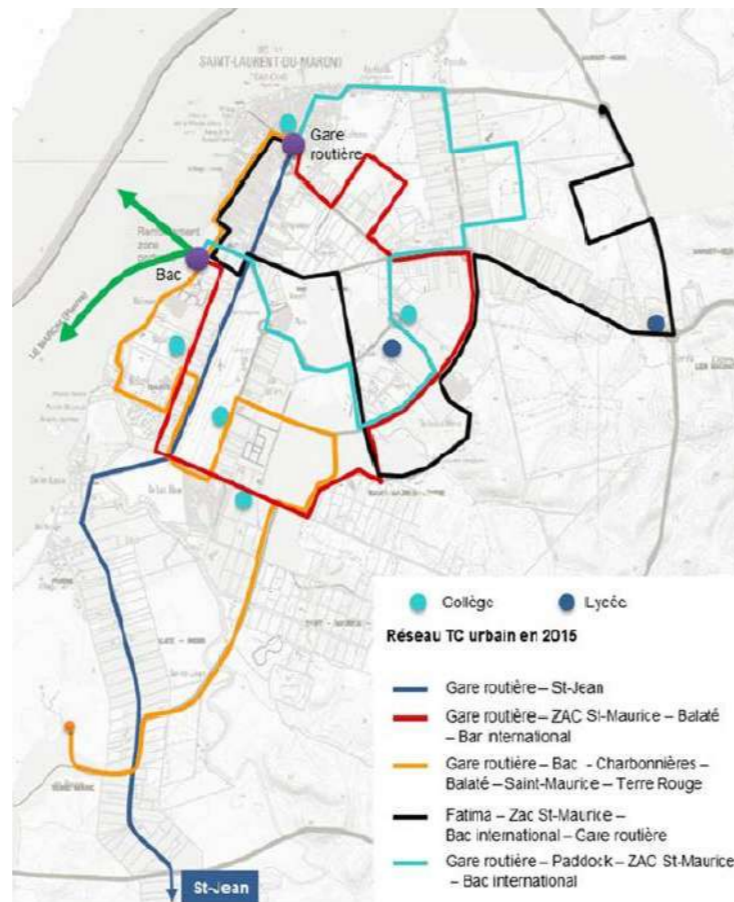


Figure 19 : Proposition de réseau de Transport en commun à l'horizon 2025 : 5 lignes de TC (PGDT 2013)

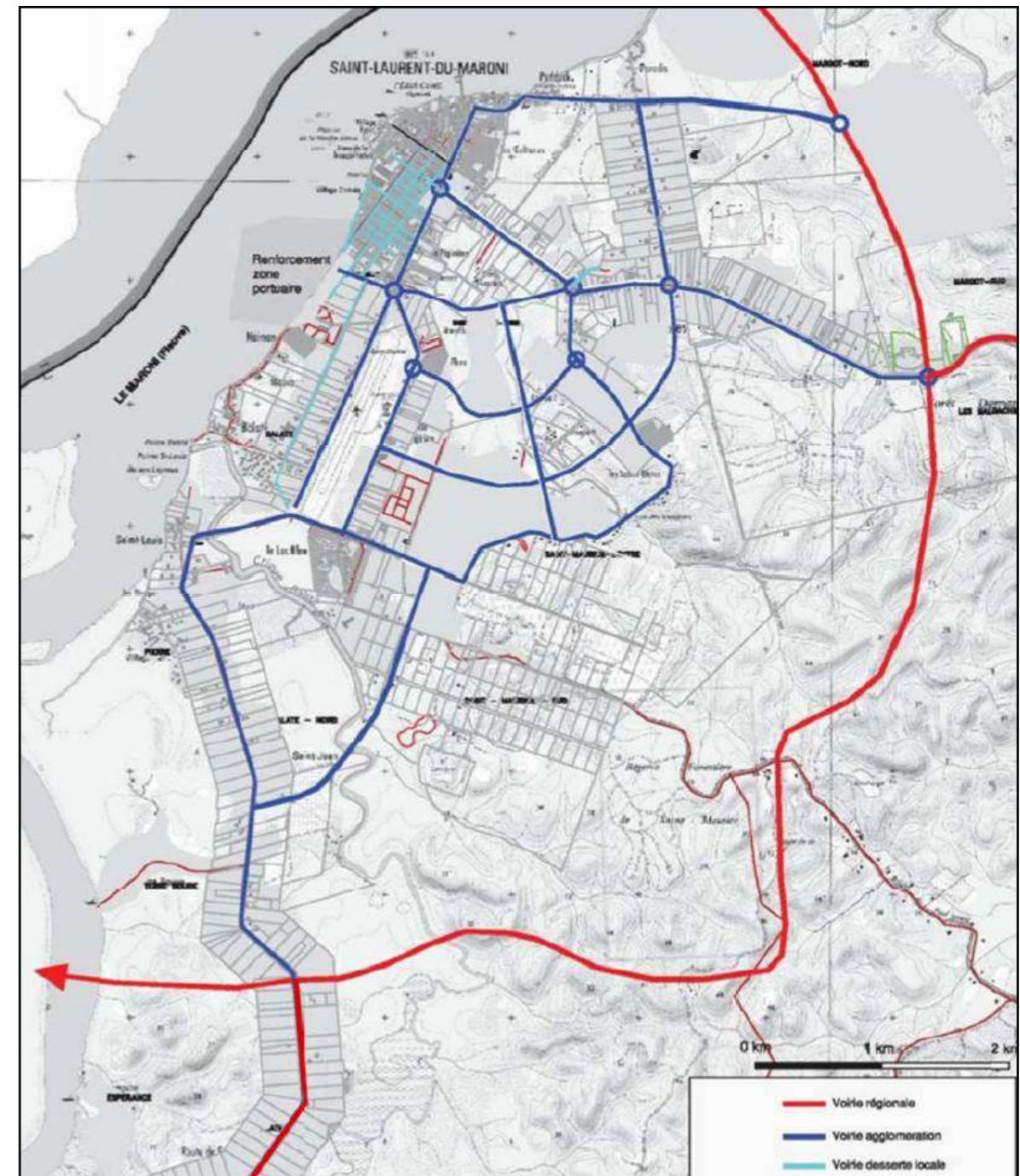


Figure 20 : Schéma de hiérarchisation des voiries sur st-Laurent (horizon 2025)

4.6 MODALITES D'INTERVENTION A L'ECHELLE DE L'OIN

L'intervention en secteur OIN s'organise à deux échelles :

- Au sein du quartier aménagé dans lequel il est prévu un ensemble de voiries hiérarchisées : de la voie de liaison, à la voie de desserte ;
- Au niveau de l'aire urbaine dans un principe d'insertion et de complémentarité au réseau viaire existant.

La conception de l'espace public s'entend de manière raisonnée en abordant les besoins de mobilité pour que l'ensemble modes de déplacements n'entrent pas en concurrence et que chacun partage l'espace public avec des niveaux de sécurité qui leurs sont propres.

Les parties dédiées à chaque des modes de déplacement sont plus ou moins important en fonction des flux estimé. Il est prévu la réalisation de pistes cyclables aménagées, ainsi que des trottoirs en bordure des voiries principales et secondaires. Un maillage de cheminements doux sera également situé en dehors des voiries permettant des connexions piétonnes rapides entre les différentes zones des projets.

L'espace accordé aux modes actifs est systématiquement sécurisé et dimensionné pour inciter et prendre en compte le développement de leur usage.

Outre cette structuration interne de la mobilité à l'échelle des nouveaux quartiers construits, chaque secteur est organisé de manière à ce que :

- il s'insère correctement dans le réseau de déplacement urbains existant ;
- il participe à la désaturation du réseaux viaire actuel par la proposition de nouveaux itinéraires alternatifs et complémentaires.

Les emprises de l'espace public sont conçues de manière à ce qu'un réseau de transport en commun puisse fonctionner de manière classique, avec la possibilité d'organiser à des emplacements réguliers des aires de stockage déportées pour l'arrêt des bus.

Les schémas de circulation envisagés sur les 3 OIN de Saint-Laurent du Maroni participent à l'amélioration des conditions de déplacement tant au niveau des enjeux de proximité au sein des quartier qu'à l'échelle des liaisons intra urbaines. Ils s'inscrivent dans une volonté de réduction de l'usage de la voiture au profit de modes de déplacements collectifs ou décarbonés.

L'organisation des mobilités répond aux besoins de mobilité à l'échelle des quartiers, car il prend en compte tous les modes de déplacements et notamment pour les modes actifs qui bénéficient d'espaces sécurisés qui leurs sont propres. Les liaisons douces sont privilégiées sur l'ensemble des zones pour la marche à pied ou l'usage du vélo pour les déplacements de proximité.

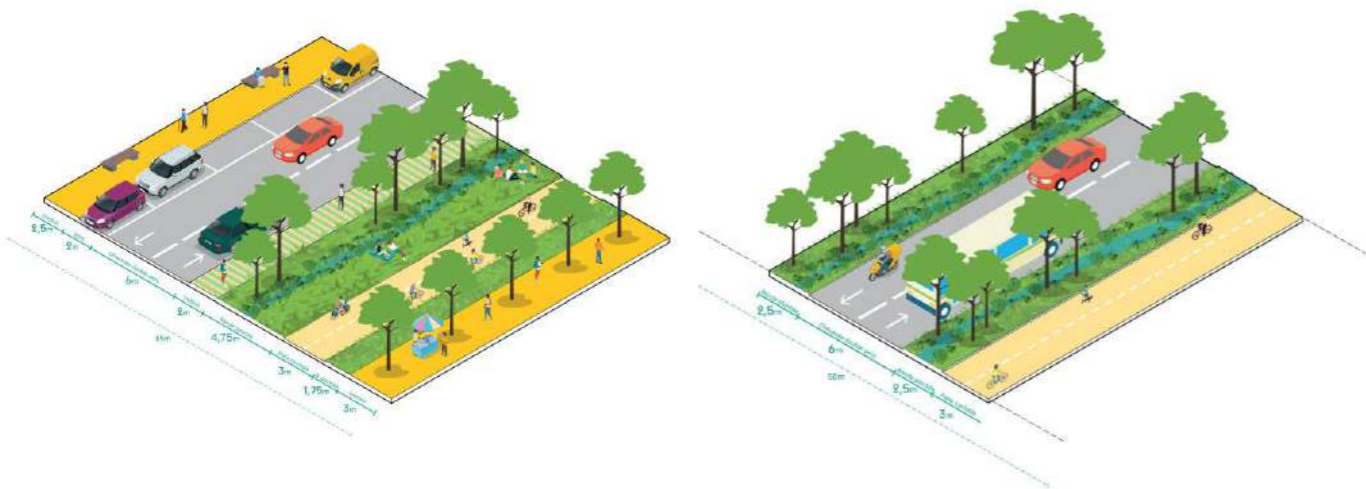
Le réseau de voiries primaires des nouveaux secteurs OIN participe au développement de nouveaux itinéraires routiers alternatifs et complémentaires pour répartir les flux de véhicules actuellement concentrés sur la RN1 et la RD11.

Il s'inscrit à l'échelle d'une programmation globale interconnectée avec les grandes opérations d'aménagement de la ville : la ZAC SAINT MAURICE, le secteur CULTURE-FATIMA, le secteur BALATE NORD



L'aménagement de carrefours au niveau de la RN1 va rythmer les parcours et faire muter progressivement cette voie interurbaine en boulevard urbain.

L'identification précise des intersections améliorera la lecture des itinéraires et sécurisera les usagers de l'espace public quel que soit leur mode de déplacement.



Le développement des infrastructures routières à l'échelle des périmètres OIN favorise le développement d'un réseau des transports en commun, car il permet le bouclage de ligne et augmente le nombre d'usagers potentiels sur les trajets.

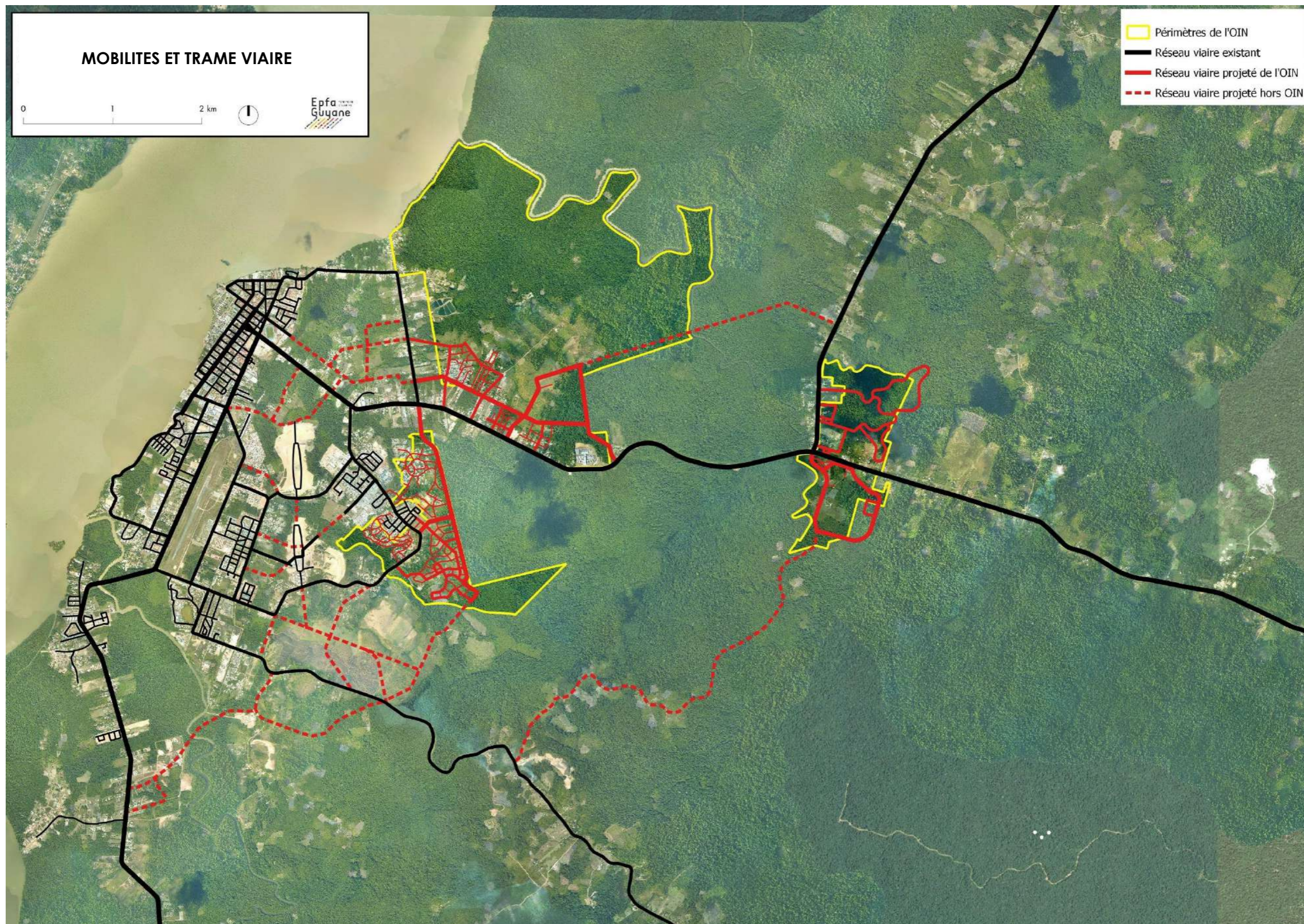


Figure 21 : Maillage viaire de l'OIN avec les voies existantes de Saint-Laurent du Maroni (EPFAG)

5 RESEAUX ET GESTION DES DECHETS

Les collectivités compétentes et les gestionnaires des réseaux ont travaillé depuis plusieurs années à la prise en compte de l'évolution démographique et de ses impacts sur leurs installations de production et de distribution ou de collecte et de traitement.

Plusieurs schémas directeurs et programmes de travaux sont déjà à l'œuvre pour répondre aux futurs besoins de cette population en grande croissance.

L'opération d'intérêt national sur Saint Laurent du Maroni se présente comme une réponse structurée en termes de desserte du territoire et de la population. Elle permet de déployer des réseaux neufs et des services sur un espace public aménagé et accessible pour les gestionnaires.

Des conventions de remise d'ouvrages devront impérativement être négociées et conclues avec les collectivités compétentes et les services gestionnaires, afin de s'assurer du transfert des nouveaux équipements publics dans leur patrimoine et de l'exploitation ultérieure des réseaux.

La carte ci-après localise les secteurs et les ouvrages sur lesquels se raccorderont les aménagements de l'OIN.

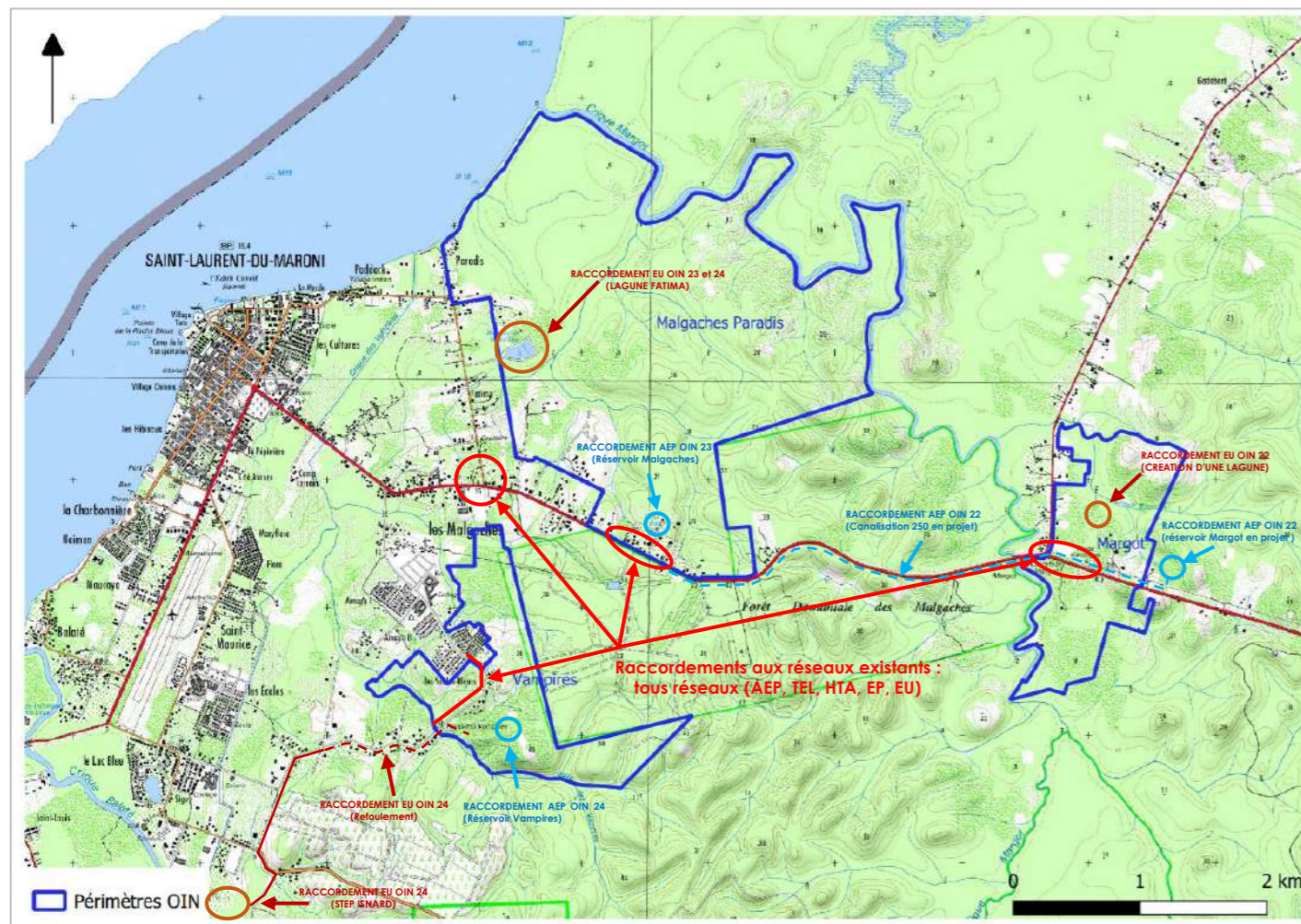


Figure 22 : Zones de raccordements aux réseaux existants

Phase de travaux

Durant la phase de travaux des mesures spécifiques seront appliquées :

▪ Coupures de réseaux

Les travaux de création, d'extension ou de dévoiement de réseaux pourraient nécessiter des coupures momentanées pour les riverains de l'opération.

Dans la mesure du possible, les travaux sur les réseaux seront organisés de façon à éviter les coupures, mais si elles devaient avoir lieu, les riverains concernés en seraient préalablement tenus informés.

Également, les travaux de création et d'extension de réseaux auront pour incidence en phase travaux les nuisances classiques générées par des travaux de pose de réseaux en tranchées (pollution sonore, pollution des eaux de surfaces et souterraines, pollution de l'air, etc...) :

▪ Poussières

Les travaux vont générer des poussières qui constituent une nuisance pour le personnel, les riverains ou usagers du site et l'environnement proche.

Les principales activités génératrices de poussières en phase travaux sont la circulation des engins sur les plates-formes et les pistes, le concassage et le traitement des matériaux sur le site.

Les opérations de terrassement engendreront des émissions de poussières minérales (silice, matériaux argileux, oxydes de fer et d'aluminium).

Ces impacts seront plus importants en saison sèche.

L'arrosage régulier permettra de limiter ces nuisances

▪ Pollution des eaux

La phase travaux avec le défrichage et le réglage du terrain va entraîner une érosion des sols mis à nu.

En cas de fortes pluies, le ruissellement pourra entraîner des quantités importantes de matières en suspension vers le réseau de surface. Ces particules pourront entraîner un colmatage des fossés, ouvrages hydrauliques et criques.

Les déchets de chantier pourront également perturber ou bloquer les écoulements s'ils ne sont pas correctement stockés et évacués (gravats, ciments, bouts de bois, plastique...).

Le stockage dans de mauvaises conditions de produits polluants sur le site et l'utilisation d'engins pourront être à l'origine d'une pollution accidentelle ou chronique des eaux de surface par des hydrocarbures ou des huiles.

La mise en place de bassin de décantation et de filtres permettra de limiter ces impacts.

▪ Pollution sonore

La phase de travaux occasionnera des nuisances sonores dues à la circulation des engins approvisionnant le chantier et à l'exécution des travaux.

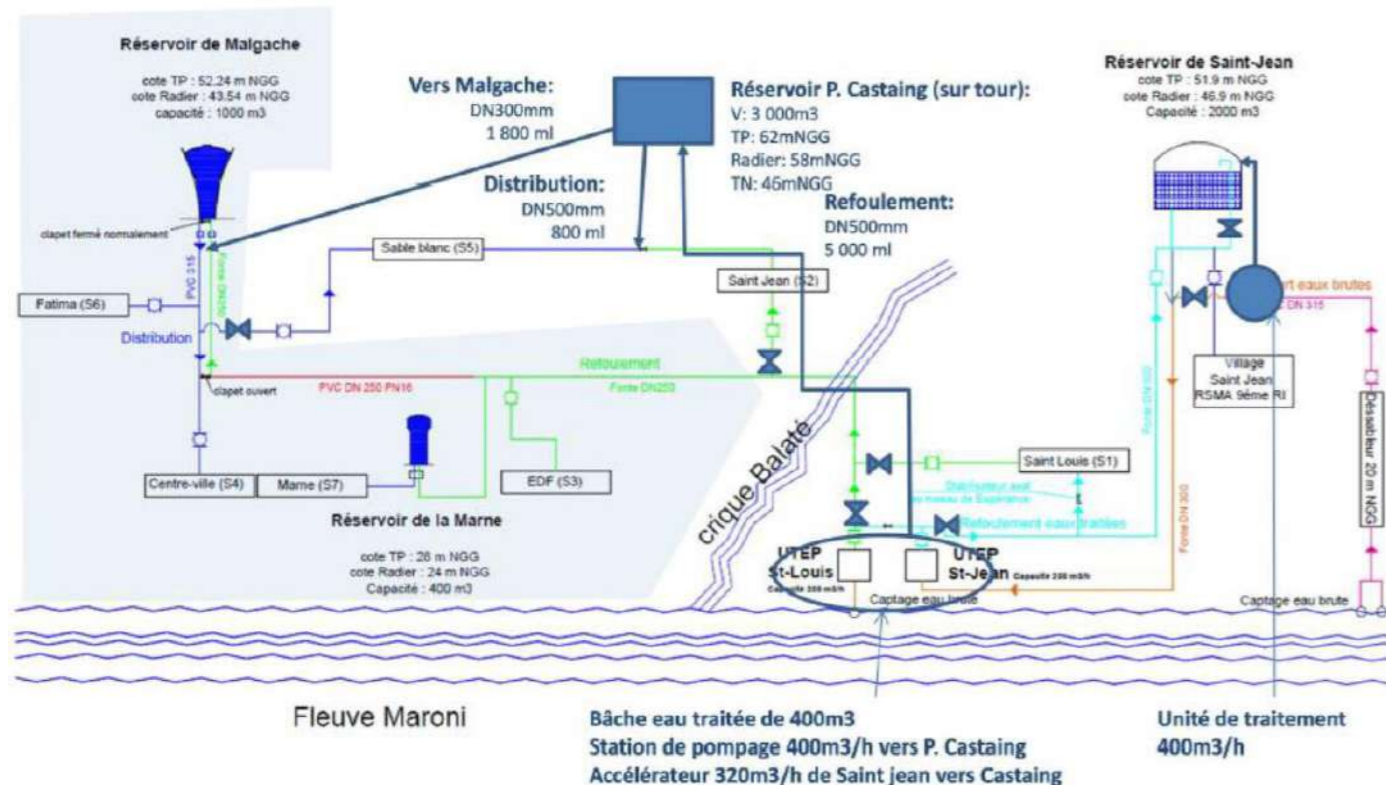
Le projet étant situé à proximité quelques habitations, la réalisation des travaux sera à l'origine de nuisances pour ces riverains.

Les engins de chantier sont soumis à la réglementation en vigueur sur le bruit. De plus, le chantier sera diurne, et n'entraînera par conséquent pas de gêne en période nocturne.

5.1 ALIMENTATION EAU POTABLE

5.1.1 A l'échelle de la commune

Synoptique de fonctionnement :



Unités de production :

La commune de Saint Laurent du Maroni est actuellement alimentée en eau par deux captages dans le fleuve Maroni d'une capacité de 400 m3/h chacun :

- L'un au lieu-dit Saint-Louis, situé au droit de l'île aux Lépreux, à quelques centaines de mètres en amont de l'embouchure de la crique Balaté ;
- L'autre à Saint-Jean. La prise d'eau est implantée à 700 m environ des maisons les plus proches du village de Saint-Jean, à environ 15 km de la station de potabilisation de Saint-Louis.

Les deux captages alimentent tous les deux une station de traitement, située à Saint Louis.

En cas de remontée du biseau salin, le captage de St-Louis est fermé et le captage de St-Jean assure l'alimentation des 2 stations.

La station de traitement assure une capacité de production de 400 m3 / h, soit jusqu'à 8000 m3/j sur 20 heures de fonctionnement.

Stockage :

La commune dispose de 1 400 m3 répartis dans 2 réservoirs

- La Marne (400 m3) ;
- Les Malgaches (1000 m3)

Un réservoir de 3 000 m3 située à avenue Paul Castaing, au centre du périmètre OIN 24, a été construit dans le courant de l'année 2022.

Sa mise en service est prévue au 2nd semestre 2023, une fois le raccordement fait pour l'alimenter depuis Saint Louis

Réseau de distribution :

Le réseau de conduites d'alimentation en eau potable de la commune ne permet actuellement pas de satisfaire l'ensemble des administrés, notamment les populations vivant dans les zones d'habitations éloignées du centre-ville.

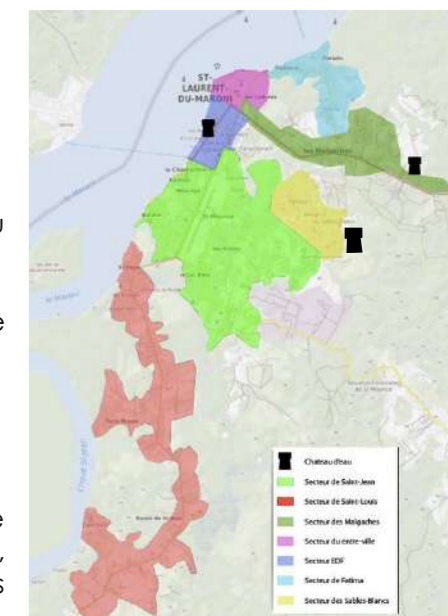


Figure 23 : Synoptique de l'étendue du réseau d'eau potable sur Saint-Laurent du Maroni (source PLU)

Consommations :

	à l'échelle de l'aire urbaine	nombre d'abonné	volumes annuels vendus	production moyenne journalière	capacité de production		production de pointe journalière	besoin journalier de pointe	capacité de stockage	
					m3/h	heures			m3	heures
constaté	2015	5 582	1 232 460	2 701	400	6,8	2 924	3 363	1400	12,4
	2019	7 176	1 538 317	3 372	400	8,4	3 650	4 197	1400	10,0
	Progression	4,65%	5,70%							
estimé	2023	8 607	1 872 718	6 413	400	16,0	6 990	8 039	4400	16,5
	2030	11 831	2 574 198	8 816	400	22,0	9 543	10 974	4400	12,0
	2040	18 638	4 055 270	13 888	800	17,4	15 033	17 289	8800	15,2

Prospective

La ville est dotée d'un schéma directeur pour l'alimentation en eau potable qu'elle a approuvé en 2013. Le programme de travaux est en cours de finalisation, avec la fin des travaux de construction et le raccordement du réservoir Paul Castaing.

La capacité de production et de stockage est actuellement suffisante.

Cependant, l'augmentation de la population d'ici à 2040 va entraîner un besoin de doublement des moyens de production et de stockage d'eau, pour garantir des conditions d'exploitations suffisantes.

Principaux axes d'amélioration

Les principaux axes d'amélioration sont (d'après les données SGDE 2019) :

- Une modélisation informatique du réseau permettant d'anticiper sur les investissements à réaliser en fonction de l'urbanisation.
- La poursuite du renouvellement des canalisations du centre-ville.
- Etude du renforcement des capacités de production et de stockage à moyen terme
- Sécurisation des bornes fontaines

5.1.2 A droit des secteurs OIN

Seuls l'OIN 23 et l'OIN 24 sont situés dans l'aire de distribution actuelle des réseaux d'eau potable.

Le périmètre OIN 22 n'est actuellement pas desservi. Les canalisations les plus proches se situent au niveau du lycée Tarcy, à environ 3 km.

Les besoins en OIN ont été évalués comme suit :

Part de l'OIN sur les	nombre d'abonné	volumes annuels vendus	production moyenne journalière	capacité de production		production de pointe journalière	besoin journalier de pointe	capacité de stockage	
				m3/h	heures			m3	part
typologies	unité	m3	m3/j	m3/h	heures	m3/j	m3/j	m3	part
estimé	activité	149	51 790,3			192	221		4%
	équipement (sdp)	88	46 015,2	400	0,4	171	196	4 400	4%
	logement (unité)	2 629	457 615,9		3,9	1 696	1 951		36%
	Total	2 866	555 421	1 902	4,8	2 059,03	2 367,88	4 400,00	43%

Le volume total d'eau potable à produire pour la consommation des usagers situés dans l'OIN est estimé à 1902 m3/j ; ce qui représente 25% de la capacité du système de production actuelle et 43 % du stockage.

Cette augmentation de consommation est prévue s'appliquer progressivement au fur et à mesure de la livraison de opérations entre 2026 et 2035. Elle représente 25 % de l'évolution projetée entre 2023 et 2040

Pour faire face à cette situation, il est nécessaire de prévoir des moyens supplémentaires aux installations de production, de stockage et de distribution d'eau potable.

Pour l'OIN 22, la ville, l'APIJ et l'EPFA Guyane travaillent conjointement pour que la distribution de l'eau potable soit effective dès le début du chantier de construction du pôle judiciaire et pénitentiaire envisagé dans le courant de l'année 2025.

L'étude réalisée en 2022 pour le compte de la ville a déterminé les conditions de faisabilité pour la desserte et un stockage complémentaire.

Il est prévu un raccordement depuis le réservoir Paul Castaing par une conduite de diamètre 250 pour alimenter à un nouveau réservoir de 1500 m3 situé à Margot. Le cout total est estimé à 6 000 000 €

La Maitrise d'ouvrage du projet est assurée par la ville qui prévoit un financement au travers d'aides publiques de droit commun et d'un projet urbain partenarial conventionné avec l'APIJ et l'EPFAG au prorata des consommations prévues pour chacun de leurs projets respectifs.

Dans ces conditions, le stockage disponible sera porté à l'échelle de l'aire urbaine à 5900 m3, soit un volume correspondant à 67 % de la consommation journalière moyenne à l'échelle de l'aire urbaine à 2030 (16 heures de réserves) et 42% à l'horizon 2040 (10 heures de réserve).

Un travail de sensibilisation et d'information est aussi mené avec la ville sur la partie liée à la production afin que des travaux puissent être programmés d'ici à 2025 et réalisés avant 2030 pour éviter des conditions d'exploitations de l'usine de traitement trop peu sécurisées, s'il fallait devoir traiter 24h/24.

5.2 ASSAINISSEMENT DES EAUX USEES

5.2.1 A l'échelle communale

Zonage d'assainissement des eaux usées

La ville de Saint Laurent du Maroni a approuvé son zonage d'assainissement des eaux usées en 2013, comme suite à la révision du schéma directeur.

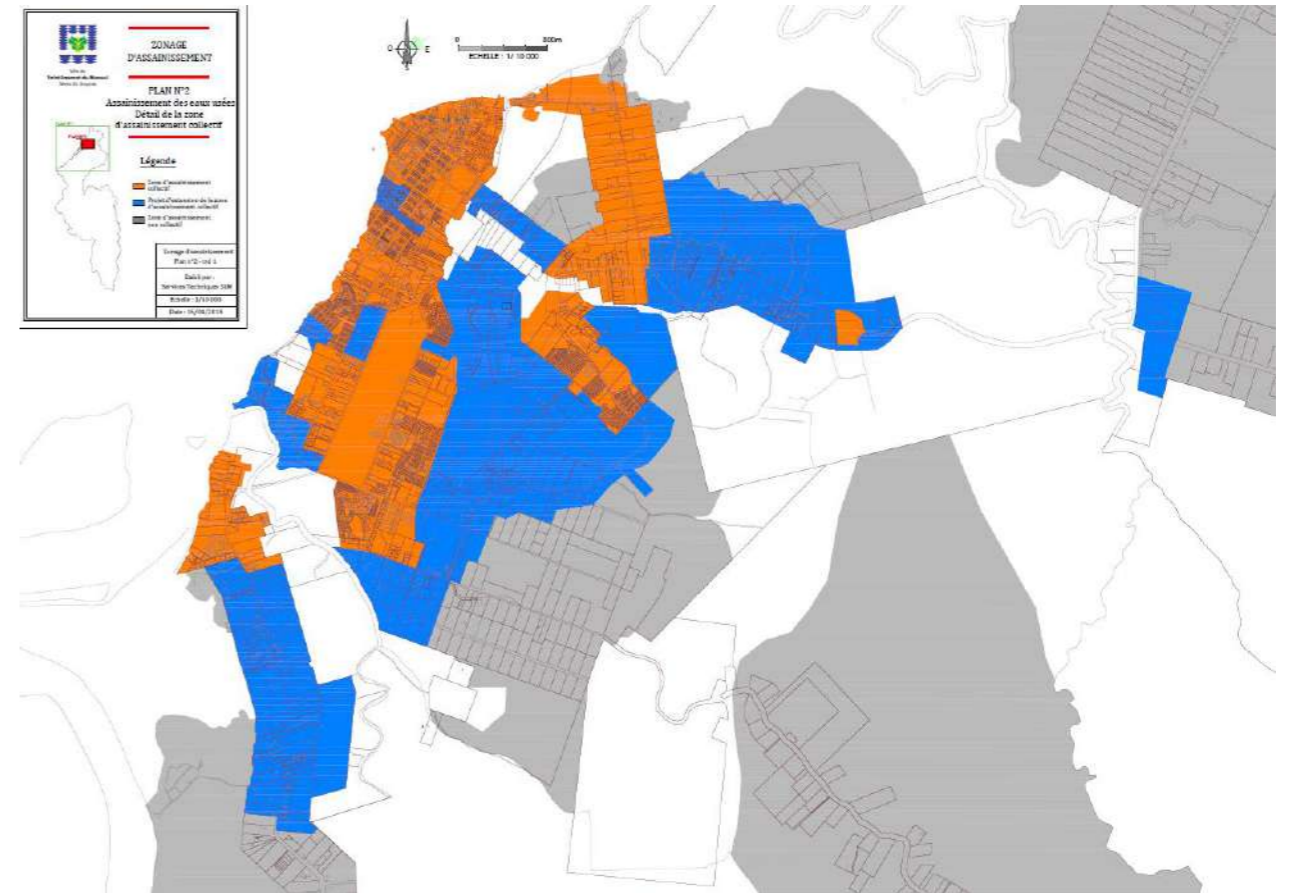


Figure 24 : Zonage d'assainissement issu du SDAEU 2013

Réseaux d'assainissement

La couverture du réseau d'assainissement collectif se limite au centre-ville et sa périphérie immédiate.

En 2017, d'après les données SGDE, le pourcentage de raccordement au réseau collectif est de 73,7%, avec 70,5 kms de canalisations et 48 postes de relevages.

Ouvrages de traitements existants :

La ville de Saint-Laurent du Maroni est équipée de deux ouvrages de traitement, chacun recevant les eaux usées de secteurs distincts :

- Lagune de Fatima : Capacité de traitement : 6000 EH ; qui dessert le Village Paddock / Fatima - Secteur des Sables Blancs - RN1 - Quartier officiel - Quartier Les Cultures ;
- Station d'épuration Paul Isnard : Capacité de traitement ; 40 000 EH qui dessert le Centre-ville - Quartier La Charbonnière - Secteur St-Maurice - Saint-Louis - RD11 - Quartier les Ecoles - Lac Bleu.

Programme de travaux en cours

Depuis 2018, et la mise en service de la station d'épuration de Paul Isnard, la ville de Saint Laurent du Maroni travaille au projet de réhabilitation et d'extension de la lagune de Fatima ainsi qu'à la restructuration et à la création des réseaux de collecte d'eaux usées liés à son bassin versant.

Ce vaste programme travaux, arrêté en fin d'année 2019, représente un investissement total de 25 400 000 €, qui s'étale sur une période de 2020 à 2040.

Des tranches successives de travaux, prévues à hauteur de 7 775 000 €, permettront d'élever progressivement la capacité de traitement de la lagune de Fatima à 35 750 EH, d'ici à 2035, en réalisant :

- Prioritairement un ouvrage de traitement des boues pour permettre le curage des bassins existant,
- Puis en agrandissant et en approfondissant les bassins de manière à installer des turbines-aérateurs.

La ville réalise actuellement les études géotechniques et de conception au stade avant-projet, les 1ers travaux débuteront en 2025 sous réserve du bouclage des plans de financement.

5.2.2 Au droit des secteurs OIN

Les secteurs OIN 23 Malgaches Paradis et OIN 24 Vampires sont situés à proximité directe des réseaux de collecte existants. Les projets d'aménagements sur l'OIN Malgaches Paradis et Vampires se raccorderont donc sur les réseaux de collecte et les ouvrages de traitement des eaux usées existants appartenant à la ville.

Les quantités d'effluents générées par ces projets d'aménagement ont été intégrées au moment de l'étude réalisée par la ville en 2019.

Ainsi, à l'exception des eaux usées du secteur Château d'eau qui devront être acheminées vers la station d'épuration de Paul Isnard, l'ensemble des eaux usées issues des périmètres de l'OIN n°23 et n°24 seront dirigées vers la lagune de Fatima à partir de l'année 2026.

La participation financière pour l'assainissement collectif (PFAC) déjà instaurée par la collectivité sera appliquée à l'aménageur pour que ce dernier paye une partie des frais liés au programme d'investissement de la ville en matière d'extension des réseaux et d'augmentation des capacités de traitement.

Le secteur de Margot disposera, pour partie, de son propre système de collecte et de traitement des eaux usées, qu'il conviendra de remettre à la collectivité pour assurer son exploitation. Les secteurs traités de manière autonome répondront aux règles du Service public d'assainissement non collectif (SPANC).

Bien que qualifié en assainissement collectif dans le zonage approuvé en 2013, le secteur de Margot n'a pas été pris en compte dans le dimensionnement des deux ouvrages de traitement existants.

En effet, de par sa situation relativement éloignée de la zone urbaine et le risque élevé de production d'hydrogène sulfuré lié à des temps de séjours trop longs dans les canalisations de refoulement, il a été préféré une solution semi collective et autonome qui sera réalisé par l'EPFAG.

Il s'agira de varier les dispositifs techniques en fonction des densités sectorielles de production des effluents :

- Les zones aménagées avec une densité suffisante disposeront d'un réseau de collecte et d'un ouvrage de traitement spécifique ;
- Les secteurs plus extensifs resteront sous le principe de l'assainissement non collectif afin d'éviter des surcoûts d'investissement et de maintenance.

Au vu des temporalités de réalisation et de son fonctionnement spécifique, la Cité du Ministère de la Justice sera équipée de son propre dispositif d'assainissement pour assurer la collecte et le traitement de l'ensemble des activités situées sur sa parcelle.

5.3 ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES

5.3.1 A l'échelle communale

En termes d'assainissement, les eaux pluviales sont canalisées et dirigées vers les criques ou vers le Maroni. L'état du réseau d'eaux pluviales est ancien et partiel.

Certains quartiers ne possèdent pas de réseaux d'eaux pluviales.

Le milieu récepteur commun à toutes les eaux pluviales est le fleuve Maroni par l'intermédiaire d'un très grand nombre d'exutoires (criques, zones marécageuses) presque tous soumis à l'influence de la marée.

Schéma directeur des eaux pluviales

Le Schéma Directeur des eaux pluviales élaboré entre 2018 et 2020 définit la manière dont le cycle de l'eau doit être intégré et planifié de manière globale en cohérence avec les aménagements de la ville.

Pour les zones à urbaniser, les aménagements devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement direct des eaux pluviales venant des fonds amont sans aggraver les écoulements vers les fonds aval. **Dans certaines zones, notamment lorsque l'exutoire ne permet pas de canaliser les eaux pluviales, un volume compensatoire est imposé pour éviter toute augmentation de débit.**

Pour les zones urbaines, la règle générale est un niveau de protection 1.

Plan de prévention du risque inondations PPRI

Le projet d'élaboration du Plan de Prévention du Risque d'inondation (PPRI) sur le territoire de la commune de Saint Laurent du Maroni a été prescrit. Par arrêté préfectoral du 15 mai 2009,

Elaboré conformément aux dispositions de l'article R 562-3 du code de l'environnement, il a fait l'objet de réunions de concertation notamment auprès des élus et des services municipaux.

Le PPRI de Saint Laurent du Maroni a été approuvé par le Préfet en date du 14 janvier 2022.

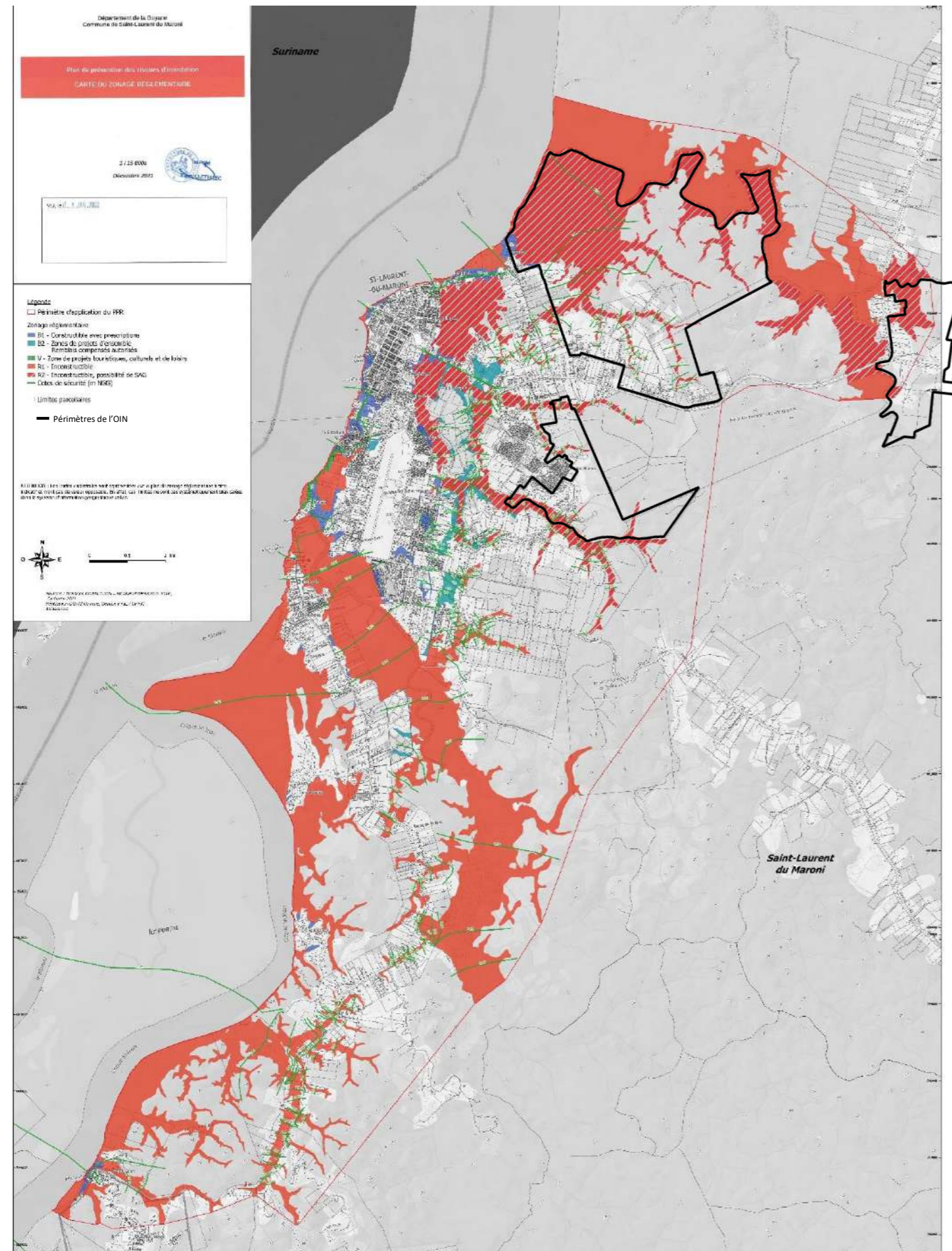


Figure 25 : Carte du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (2022)

5.3.2 Au droit des secteurs OIN

L'opération d'intérêt national sera menée de manière à ce que les conséquences de l'imperméabilisation ne produisent qu'une influence en aval limitée et dans le respect de règles imposées par le schéma directeur communal et par le plan de prévention du risque naturel inondations.

Un soin particulier sera apporté aux conditions d'usage, d'entretien et de maintenance des ouvrages des collectes et de stockage temporaire de manière à ce qu'il s'intègre au mieux dans le paysage urbain et qu'ils puissent, dans certains cas être supports d'autres fonctions : plaine sportive inondable temporairement, cheminement doux permettant le curage périodique des canaux ou des noues, etc.

Il n'existe pas actuellement de réseau pluvial structuré au droit des secteurs OIN.

Le réseau d'eaux pluviales présent sur chaque périmètre est essentiellement composé d'écoulements superficiels naturels ou anthropiques, rejoignant les criques et talwegs principaux, suivant la topographie du terrain naturel.

L'imperméabilisation créée par les nouvelles voiries sera repris par conjugaison de réseaux souterrains et de fossés et noues enherbés colinéaires aux voiries. Leurs dimensionnements seront proportionnés aux débits d'écoulement engendrés par les bassins versant. Le choix du type dépendra de la profondeur et de la pente de ces réseaux.

En conformité avec le Schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales, il s'agira de limiter l'imperméabilisation par des procédés techniques d'aménagement favorisant l'infiltration : places de parkings végétalisées, larges noues... ; et de mettre en place des systèmes de rétention qui permettront de réguler les débits rejetés vers les réseaux d'eaux pluviales superficielles actuel

Les réseaux d'assainissement des eaux pluviales feront l'objet de notes techniques spécifiques dans le cadre des autorisations environnementales déposées pour chaque périmètre OIN.

Les dispositifs hydrauliques seront dimensionnés dans le respect des préconisations du schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales des contraintes imposées par le PPRI en vigueur.

5.4 ELECTRICITE

5.4.1 Moyens de production

A l'échelle de la Guyane

Actuellement la centrale hydraulique de Petit Saut produit près de 59% de l'électricité du département auquel s'ajoutent d'autres petites centrales placées au fil de l'eau (2,1%).

Si l'éolien ne semble pas être un mode de production intéressant pour le département, le photovoltaïque est une filière en plein essor avec désormais près de 6% de la production électrique. La biomasse représente quant à elle environ 1% du mix.

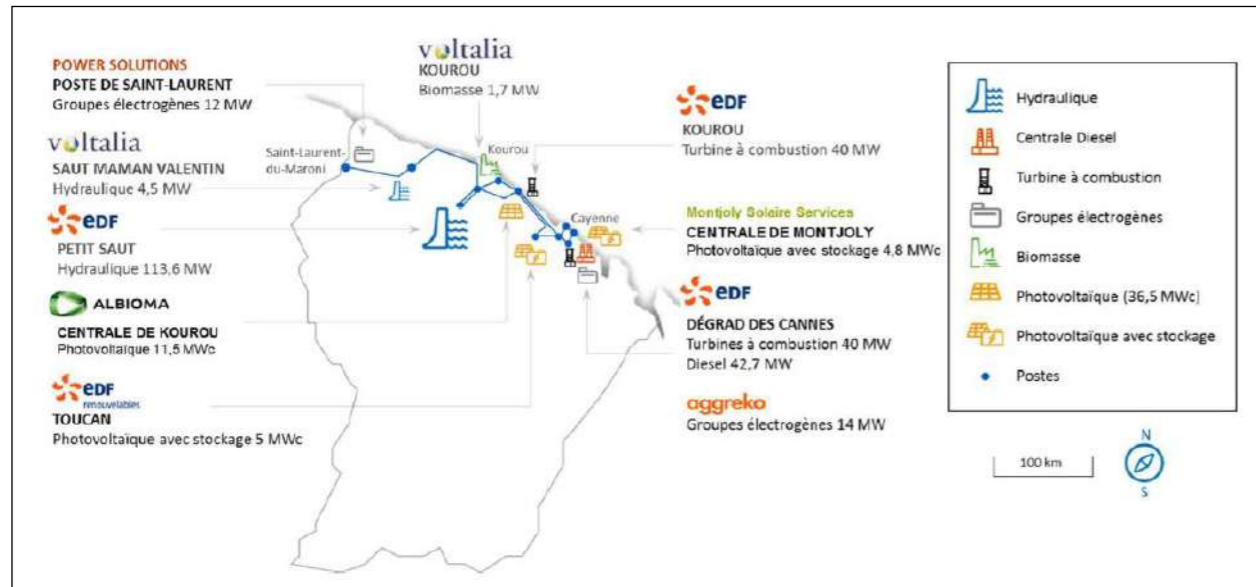


Figure 26 : Carte du système électrique de la Guyane au 01/01/2019 (Source EDF 2020)

La Programmation Pluriannuelle de l'Energie de Guyane est ambitieuse, elle place le territoire sur la voie de l'autonomie énergétique en 2030, et prévoit qu'à l'horizon 2023 :

- la part des énergies renouvelables dans la production d'électricité dépassera 85%, en s'appuyant notamment sur la valorisation des ressources hydroélectriques, solaires (dont la Ministre a annoncé que le tarif d'achat serait augmenté de plus de 35 % en Guyane) et éoliennes, et sur le développement de la filière biomasse locale ;
- le développement des énergies renouvelables thermiques permettra d'éviter plus de 36 GWh de production électrique carbonées ;
- les mesures d'efficacité énergétique permettront d'économiser, chaque année, environ 150 GWh d'électricité (-17%).

A l'échelle de la commune

Sur la commune, l'électricité provient de la ligne Haute Tension du littoral.

16 MW de groupes électrogènes ont été mis en service sur le site de Margot. Ces groupes permettent au gestionnaire de réseau de réalimenter l'ensemble de l'ouest guyanais en cas d'indisponibilité de la ligne 90 kV en antenne alimentant la zone lors d'une avarie ou d'une maintenance, ou pour maintenir la tension d'alimentation de la zone de St Laurent dans la plage contractuelle.

Des projets de centrales photovoltaïques hybrides sont en cours dans l'aire d'étude étendue des secteurs OIN.

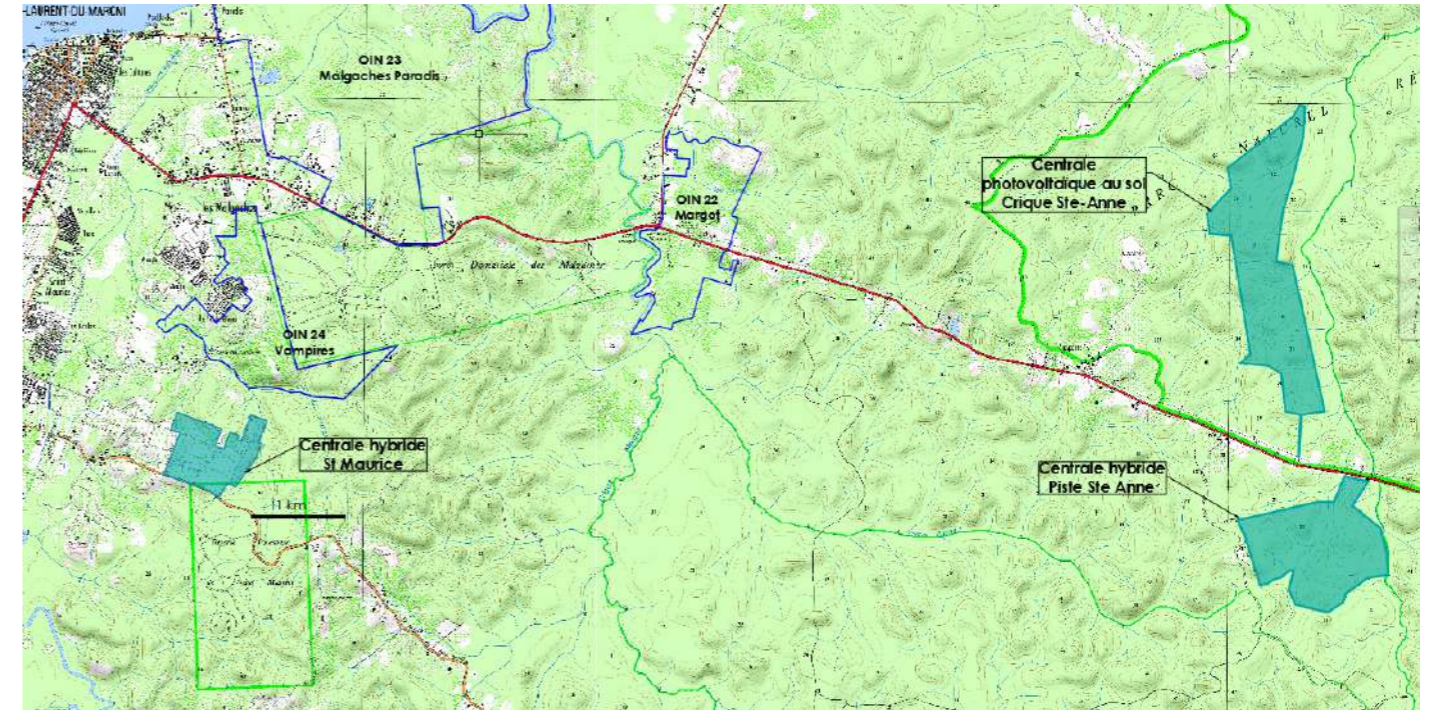


Figure 27 : Localisation des projets de centrales hybrides

A l'échelle des OIN

Le développement de l'urbanisation va de pair avec l'augmentation des consommations énergétiques (logements, équipements, activités, transports).

Les enjeux en termes d'électricité sont de maîtriser au mieux les dépenses énergétiques en favorisant la construction de bâtiments avec des principes bioclimatiques et de l'eau chaude sanitaire solaire et en mettant en place des systèmes éclairage public à basse consommation.

Au-delà de la limitation des consommations énergétiques, l'opération d'intérêt national participe à la pérennité des installations de production et à leur développement.

L'intervention de l'OIN à proximité immédiate du poste source Margot va permettre à EDF de restructurer les ouvrages actuels pour les rendre plus performants au regard des nouvelles unités de production qui se raccorderont dans les années à venir.

La ZAC Margot, identifiée pour installer des activités d'intérêt général structurantes pour l'Ouest Guyanais, doit accueillir une centrale de production d'électricité à faible émission de carbone ; une PUV a d'ores et déjà été signée avec l'industriel ALBIOMA, spécialisée dans le domaine.

5.4.2 Réseau d'Electricité

L'électricité sur Saint Laurent du Maroni est distribuée par EDF.

On retrouve à l'échelle de la commune environ 10,00 km de réseau pour une vingtaine de postes de transformation.

Les réseaux, qu'ils soient enterrés ou aériens sont globalement dans un état correct.

A l'échelle des OIN, on retrouve sur la RN1 qui est l'accès commun aux trois périmètres une ligne HTA enterrée permettant de se raccorder au réseau pour les 3 secteurs OIN de Saint Laurent.

L'OIN 23 aura aussi la possibilité de se raccorder sur le réseau aérien situé le long de l'avenue Paul Castaing.

5.5 RESEAU DE TELECOMMUNICATIONS

5.5.1 A l'échelle communale

La commune de Saint Laurent du Maroni, est desservie par le réseau de télécommunication de l'opérateur ORANGE, relié par une fibre optique aux autres communes du littoral.

Ses réseaux sont dans un état globalement satisfaisant, d'autant que l'opérateur procède depuis 2021 au renouvellement de son réseau en cuivre par des câbles fibre optique dans le cadre du déploiement FTTH.

Depuis 2016, la Ville de Saint-Laurent a initié une politique d'aménagement numérique de son territoire. A cette fin, elle a élaboré un Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique (SDAN) afin notamment de planifier et dimensionner les infrastructures numériques de Saint-Laurent, de programmer les besoins budgétaires, et d'optimiser les relations partenariales avec les acteurs locaux (SPLANG, opérateurs...).

Dans ce cadre, la Société Publique Locale pour l'Aménagement Numérique de la Guyane (SPLANG) à qui la Collectivité Territoriale de Guyane a délégué la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement numérique a mis en place entre 2018 et 2019 le génie civil pour des opérateurs numériques à l'échelle de toute la commune, soit près de 120 km de réseau de fibre optique à terme

On retrouve ces réseaux de téléphonie et numériques ORANGE et SPLANG au droit de la RN1 et de l'avenue Paul Castaing ; ils permettront aux opérations réalisées dans les 3 périmètres OIN de pouvoir se raccorder à un réseau de télécommunication.

5.5.2 A l'échelle de l'OIN

Les aménagements de l'OIN prévoient la construction d'un génie civil et d'un réseau de fourreaux adaptés pour le déploiement de la fibre optique (FTTH) pour l'ensemble des terrains qui seront viabilisés.

5.6 RESEAU D'ECLAIRAGE :

Le réseau d'éclairage sur la commune de Saint Laurent du Maroni est constitué de réseaux aériens et de réseaux souterrains. Les types d'éclairage sont en majorité des lampes SPH avec également de l'éclairage LED.

On compte environ 11,00 km de réseau ainsi que 25 armoires de commande. L'entretien du réseau est assuré par l'entreprise GETELEC.

Le réseau est aujourd'hui globalement satisfaisant à l'échelle de la commune.

A l'échelle des OIN, le réseau existant est présent au droit des accès des différents secteurs, sur l'avenue Paul Castaing et/ou la RN1.

En termes d'éclairage public, les principaux enjeux concernent les économies d'énergie, et la limitation de la pollution lumineuse.

L'éclairage représente également un enjeu sécuritaire dans la commune et jouera un rôle important dans l'aménagement des périmètres.

5.7 GESTION DES DECHETS

5.7.1 A l'échelle communale

Sur la commune de Saint-Laurent du Maroni, la compétence « collecte et traitement » des déchets relève de la Communauté des communes de l'ouest Guyanais (CCOG).

Ce service est financé principalement par la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) et par le budget général des collectivités pour tout ou partie (en complément de la TEOM).

Les déchets ménagers collectés sur la commune sont évacués vers l'Installation de Stockage des Déchets non Dangereux (ISDnD) de Saint-Laurent, située en bordure de la route de Paul Isnard. Cette décharge a fait l'objet de travaux de réhabilitation.

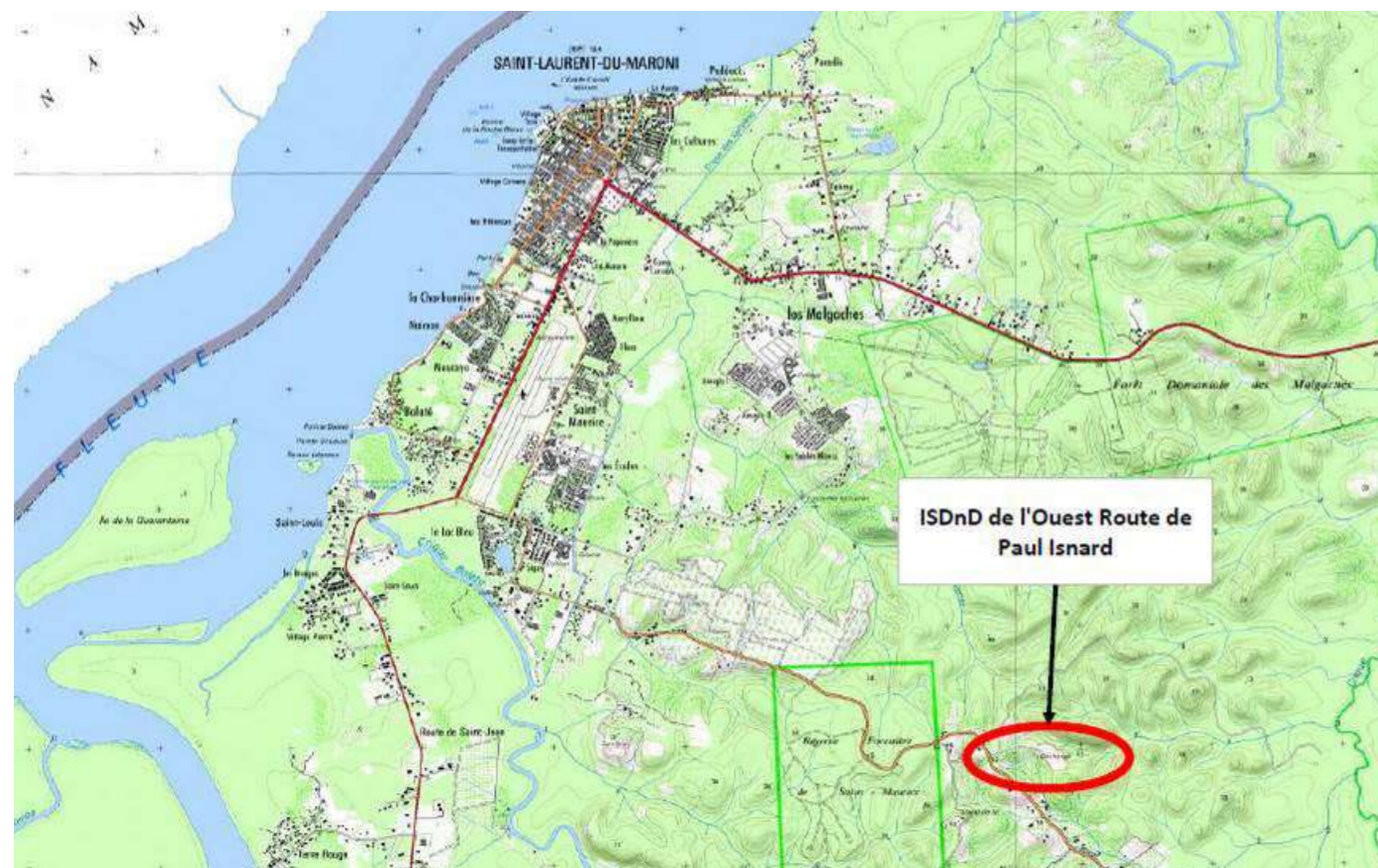


Figure 28 : Localisation de l'ISDND

Concernant le tri sélectif, un réseau de bornes de tri par apport volontaire a été déployé depuis mars 2017. Ces déchets triés sont ensuite transportés vers un centre d'affinage et de massification situé au niveau de l'ISDND mis en service en 2019.

La CCOG est également en charge du ramassage des déchets verts des particuliers et des encombrants. Un passage par mois est prévu pour la collecte des encombrants, un autre pour les déchets verts.

Pour l'année 2019, 9 565 tonnes d'OMR (Ordures Ménagères Résiduelles) ont été collectées et mises en casier sur la commune., soit un volume de déchets d'environ 200 kg/an/habitant à l'échelle du Bas Maroni.

Le gisement des déchets est en augmentation, notamment du fait de la croissance démographique importante. Les dépôts sauvages sont également une problématique, principalement dans les zones d'habitats informels.

Le principal enjeu est de permettre la collecte régulière des déchets ménagers, déchets recyclables, des déchets verts et des encombrants de l'ensemble de la population, tout en limitant les nuisances olfactives et sanitaires.

5.7.2 A l'échelle de l'OIN

L'OIN s'inscrit dans l'organisation prévue par l'autorité compétente (la CCOG).

La programmation de logement, d'équipement et d'activités envisagée dans le cadre de l'OIN à Saint Laurent du Maroni s'inscrit dans le cadre de l'augmentation générale de la production des déchets ménagers à l'échelle de la ville, prise en compte au moment de la réhabilitation de l'ISDND de Paul Isnard.

De par sa conception, l'espace public aménagé est dimensionné pour permettre le passage des camions de collecte des ordures ménagères.

Des lieux spécifiques, dédiés à l'emplacement des bornes d'apport volontaire pour le tri sélectif, ont aussi été prévus et placés de manière régulière au sein des nouveaux quartiers aménagés. L'ensemble des logements disposera d'une poubelle d'ordure ménagère.

Sur l'ensemble des îlots qui seront aménagés, il sera réalisé des aires de stockage pour les ordures ménagères, les déchets verts, les encombrants ou des colonnes de tri sélectif conformément au cahier des charges de la CCOG.

Des points de collecte spécifiques pour les encombrants et le verre seront mis en place dans les nouveaux quartiers. Les projets seront équipés de locaux déchets largement dimensionnés afin d'anticiper le tri futur.

Les cahiers des charges de cession de terrains conclus avec les preneurs des lots prennent en compte les obligations imposées par le règlement de la CCOG. Dans les cas de bâtiments collectifs, les promoteurs immobiliers auront à leur charge la construction de locaux communs pour le stockage des bacs à ordures de grande capacité.

6 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

L'articulation entre les OIN et les principaux plans/programmes est présentée dans les paragraphes suivants.

6.1 SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL (SAR)

6.1.1 Prescriptions générales

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) est d'un document d'aménagement et développement du territoire, qui s'insère dans la hiérarchie des normes d'urbanisme.

Il a été approuvé par décret en Conseil d'Etat n°2016-931 du 6 juillet 2016.

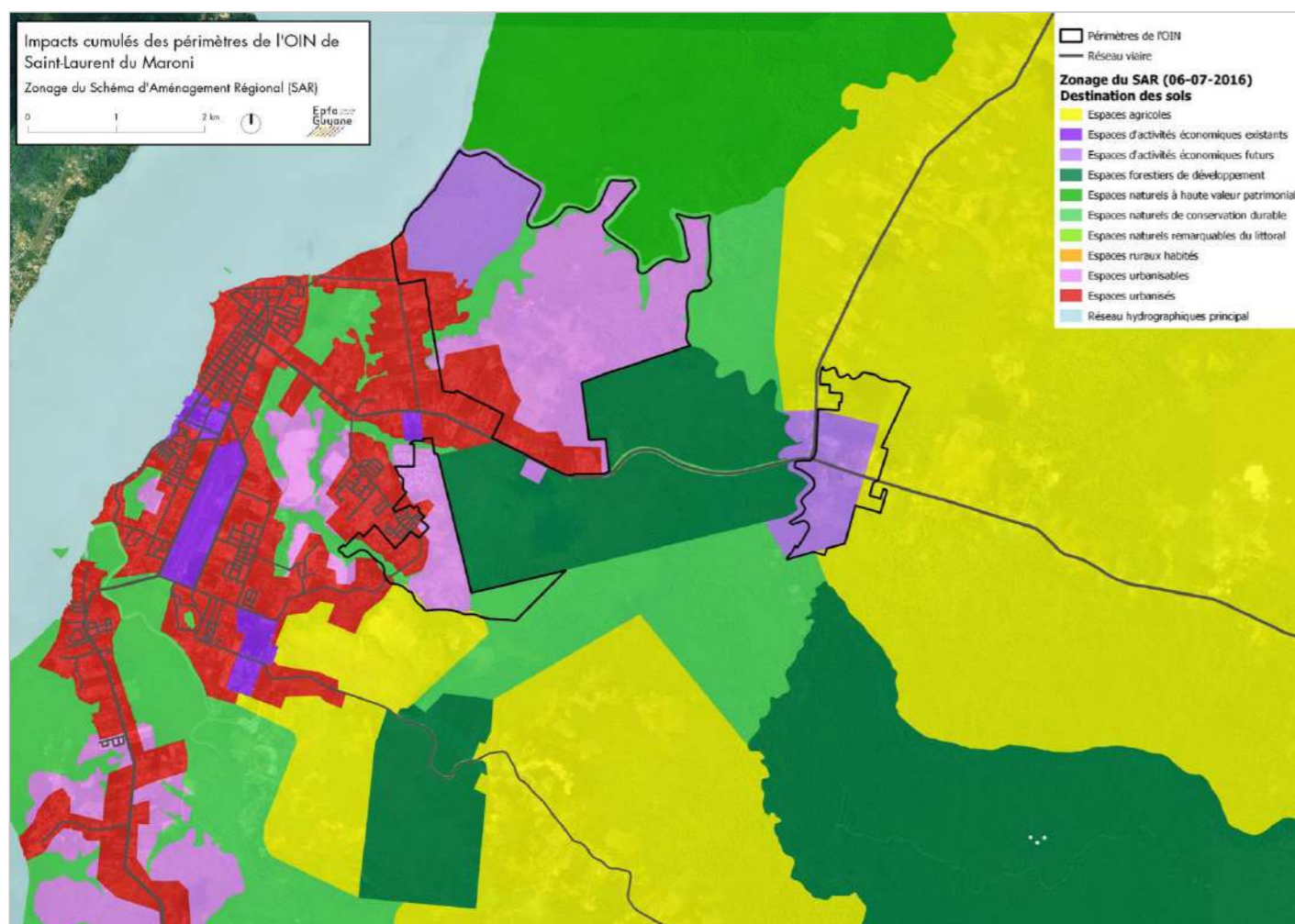


Figure 29 : Extrait du règlement graphique du SAR en vigueur (2016)

Les périmètres de l'opération d'intérêt national sont concernés par 5 catégories de destination des sols, dont certaines disposent des prescriptions et de préconisations particulières au regard de l'OIN :

- **Les espaces urbanisés**

Les espaces urbanisés constituent les espaces prioritaires à l'urbanisation permettant la réalisation de nouvelles constructions et la restructuration de quartiers existants. Toutefois, sont exclus du bénéfice de ces objectifs de renouvellement urbain et de densification des zones urbaines, les secteurs soumis à des risques naturels, des risques technologiques ou des servitudes interdisant leur constructibilité.

Prescriptions particulières :

Les secteurs d'application de l'opération d'intérêt national (OIN) constitueront des secteurs stratégiques d'aménagement d'opérations d'ensembles urbains cohérentes et intégrées à leur environnement.

Préconisations particulières

Au-delà de la construction de logements, la desserte, notamment en transports publics, ainsi que la problématique de l'activité économique pourraient faire partie intégrante des réflexions et travaux préalables

- **Les espaces urbanisables**

Les espaces urbanisables du SAR sont des espaces à bâtir multifonctionnels destinés à l'accueil d'habitat, de services publics, de commerces et d'activités. Ils ont été identifiés préférentiellement en prolongement du tissu urbain existant. Ils tiennent compte de secteurs urbains existants édifiés de manière spontanée et devant à présent être intégrés au tissu urbain et être nécessairement restructurés et équipés.

L'urbanisation de ces espaces doit s'effectuer préférentiellement dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble maîtrisées, denses.

Prescriptions particulières

Pour les secteurs stratégiques d'extension urbaine ou de création de nouvelles zones d'urbanisation situés sur la bande littorale et/ou concernés par l'Opération d'Intérêt National (OIN), des orientations d'aménagement et de programmation comprenant des dispositions fixant des règles de densité et de formes urbaines doivent être définies. C'est notamment le cas [...] du pôle carrefour (Saint-Laurent du Maroni) [...] ...

Les documents d'urbanisme identifieront en particulier les secteurs devant faire l'objet de grandes opérations maîtrisées d'un seul tenant pour y réaliser au même moment les équipements et infrastructures de desserte nécessaires à leur bon fonctionnement.

Les secteurs d'application de la future opération d'intérêt national (OIN) constitueront des secteurs stratégiques d'aménagement d'opérations d'ensembles urbains cohérentes et intégrées à leur environnement.

Préconisations particulières

Au-delà de la construction de logements, la desserte, notamment en transports publics, ainsi que la problématique de l'activité économique pourraient faire partie intégrante des réflexions et travaux préalables

- **Les espaces d'activités économiques futurs**

Les espaces d'activités économiques futurs sont des espaces à bâtir destinés à l'accueil des activités portuaires, aéroportuaires, logistiques, industrielles, tertiaires, commerciales, artisanales, agroalimentaires, spatiales.

Ils ont été identifiés soit en extension des espaces d'activités économiques existants soit sur des sites nouveaux.

Ils doivent ainsi contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre d'équipement et de foncier économiques pour répondre aux besoins locaux d'emplois et participer à la satisfaction des besoins des territoires voire des besoins régionaux et de fait, faire émerger des pôles d'activités économiques d'envergure régionale.

- **Les espaces agricoles**

Les espaces agricoles identifiés par le présent SAR font donc l'objet de protection visant à assurer leur intégrité. Ces espaces sont définis comme à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Leur vocation est d'y développer des productions pérennes et d'accroître progressivement, par amélioration de la productivité, les taux d'autosuffisance alimentaire.

Dans un objectif de cohérence et d'efficacité de l'action publique, la mise en œuvre des orientations agricole du SAR se fera en articulation avec le programme régional d'agriculture durable nouvellement élaboré.

- **Les espaces naturels de conservation durable**

Les espaces naturels de conservation durable regroupent de vastes parties du territoire de la Guyane qui possèdent un caractère remarquable, sans faire l'objet de protections réglementaires ou participent de cette de « nature ordinaire » qui apporte de multiples services écologiques notamment pour la protection des ressources en eau ou la prévention des risques.

Les espaces naturels de conservation durable doivent être préservés et maintenus dans leur vocation naturelle.

L'ouverture à l'urbanisation y est interdite. Il est donc nécessaire d'éviter la dégradation et l'occupation progressive, qui conduisent à leur urbanisation.

6.1.2 **Compatibilité avec les périmètres de projet**

Les périmètres de l'opération d'intérêt national de Guyane ont été approuvés par le Conseil d'Etat le 14 décembre 2016, soit postérieurement au schéma d'aménagement régional.

Les vocations, les prescriptions et les préconisations du SAR ont donc été pleinement prises en compte et intégrées dans la stratégie d'élaboration de la programmation urbaine des plans guide d'aménagement de chacun des périmètre OIN.

Chaque secteur de l'OIN a fait l'objet d'un diagnostic multiscalaire spécifique au sujet des milieux physiques, humains, socio-économiques, environnementaux ainsi qu'une approche réglementaire, visant à relever les enjeux pour les territoires concernés.

Des orientations d'aménagement ont été présentées et approuvées par les partenaires de l'OIN, signataires du contrat d'intérêt national (CIN) le 22 février 2019.

Il en ressort que les périmètres OIN Malgaches Paradis et Vampires sont en conformité parfaite avec les vocations prévues SAR.

Le périmètre OIN Margot fait quant à lui l'objet d'une discordance certaine, car la programmation envisagée prévoit un secteur pour le développement de l'habitat, qui est incompatible au sein des espaces agricoles ou des espaces d'activité économique futurs.

Mise en compatibilité pour le secteur OIN MARGOT

Selon la hiérarchie des normes d'urbanisme précisées à l'article 4433-8 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le SAR respecte les dispositions prévues dans les périmètres OIN.

L'article L.4433-10-8 CGCT, prévoit que le représentant de l'Etat peut demander la modification du schéma d'aménagement pour assurer sa conformité avec des règles mentionnées à l'article L.4433-8 du même code.

Le SAR a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 6 juillet 2016. L'OIN a été déclaré par décret du Ministre du logement le 14 décembre 2016. Le SAR peut donc être modifié pour assurer sa conformité avec le décret ministériel précité.

Une fois l'avenant n°1 CIN (Annexe n°4) signé par l'ensemble des partenaires de l'OIN le 18 avril 2022 pour valider la programmation d'aménagement sur le périmètre OIN Margot, le Préfet de Guyane a demandé au Président le 28 juin 2022 la modification du SAR.

La Collectivité Territoriale de Guyane a donc prescrit cette modification par arrêté le 28 juillet 2022 et publié, le 05 décembre 2022 (Annexe n°5), une déclaration d'intention pour ouvrir un droit d'initiative permettant au public de solliciter l'organisation d'une concertation préalable.

Selon que le recours à la concertation préalable intervienne ou pas, la finalisation de la procédure de modification interviendra dans le courant de l'année 2023, à l'issue de l'instruction du rapport d'évaluation environnementale par l'autorité compétente.

Le SAR, une fois modifié, intégrera la programmation envisagée sur l'OIN Margot dans la carte de destination des sols, comme suit :

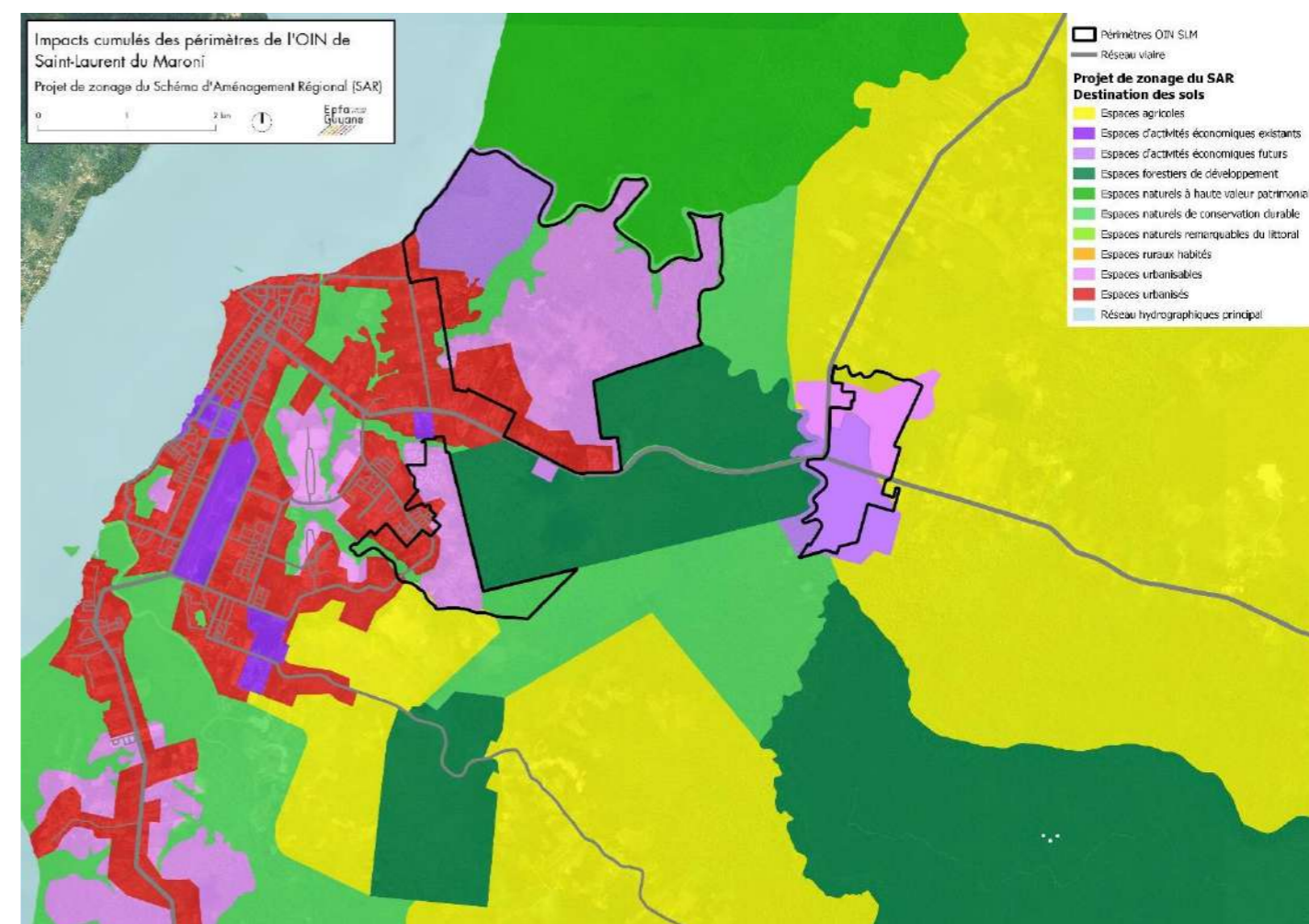


Figure 30 : Extrait du projet règlement graphique du SAR en cours de révision (2022)

6.2 PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

6.2.1 Prescriptions générales

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Laurent du Maroni en vigueur a été approuvé par délibération en date du 8 octobre 2013.

Le règlement du PLU de 2013 détaille un zonage à l'échelle de l'ensemble du territoire de la commune.

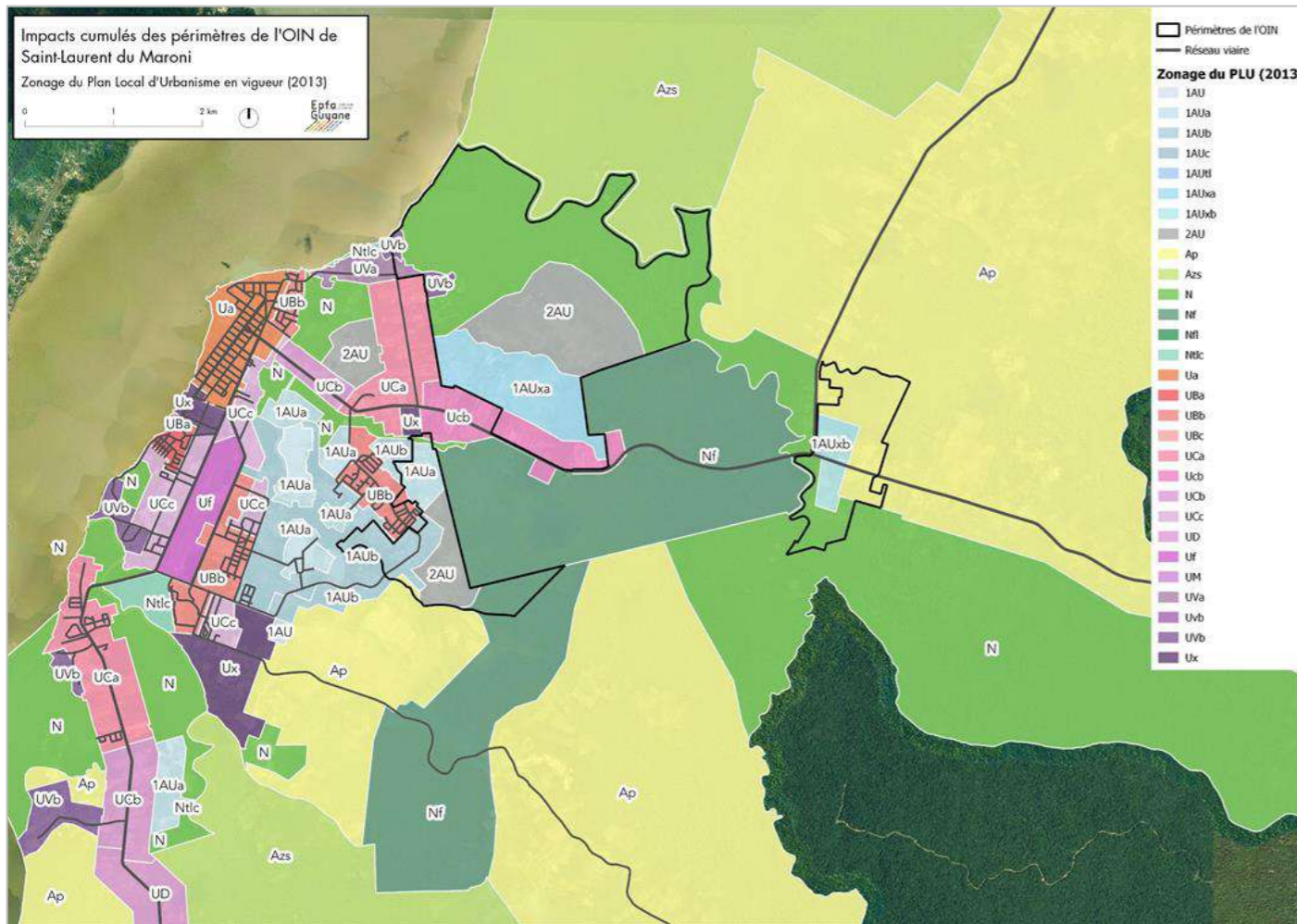


Figure 31 : Extrait du règlement graphique du PLU en vigueur (2013)

Les périmètres OIN sont concernés par 4 types de zones générales distinguant 111 secteurs comme suit :

	OIN 22	OIN 23	OIN 24
Zones urbaines	-	UCb, UVb	-
Zones à urbaniser	1AUxb	1AUxa	1AUa, 1AUb, 2AU
Zones agricoles	A	Ap	-
Zones naturelles et forestières	N	N	Nf

- **Les zones urbaines**

Les zones urbaines sont les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation sont d'une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

Secteurs UCb

La zone UCb correspondant à des secteurs d'urbanisation de moyenne densité à vocation essentiellement résidentielle. Ces zones se développent en périphérie du centre-ville proposant un urbanisme composé de maisons individuelles, individuelles groupées ou encore de petits collectifs. Certaines activités peuvent y être autorisées sous conditions.

Secteurs UVb

La zone UVb correspondant aux secteurs spécifiques des villages où l'organisation et l'occupation de l'espace sont particulières. Par la mise en œuvre de dispositions propres à ces secteurs, il s'agit de permettre aux villages de préserver leur organisation traditionnelle.

- **Les zones à urbaniser**

Les zones à urbaniser à court terme (1AU) et long terme (2AU) sont des secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation

Secteurs 1AUa et 1AUb

Ils correspondent aux secteurs d'urbanisation future à la périphérie desquels les équipements et la viabilité sont suffisants pour desservir les constructions à implanter. La constructibilité de cette zone reste subordonnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble. Ces espaces, situés en continuité des zones urbanisées, sont destinés à recevoir des constructions à usage d'habitation.

Secteurs 1AUx

La zone 1AUx correspond au développement des espaces économiques nouveaux de la ville, ils sont situés au nord de la commune (1AUxa à vocation industrielle) et en entrée de ville au carrefour Margot (1AUxb à vocation commerciale).

Secteurs 2AU

La zone 2AU, au caractère naturel, est dédiée à une urbanisation future, mais dont la capacité des réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement, existant à la périphérie immédiate de la zone n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de la zone. L'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU est subordonnée à une modification ou une révision du PLU.

- **Les zones agricoles**

Les secteurs classés en zone agricole sont des secteurs équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les bâtiments, constructions et ouvrages liés à l'exploitation agricole et les constructions nécessaires aux services publics sont seuls autorisés. Le classement Ap correspond au secteur agricole de production

- **Les zones naturelles et forestières**

Le classement en zone naturelle et forestière correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Secteurs N

Il s'agit des secteurs naturels à protéger soit en raison de leur simple caractère naturel (contribuant aux réseaux d'espaces préservés), soit en raison de la qualité des sites et des milieux (richesses esthétiques, historiques, biologiques, écologiques, ...), soit en raison de risques ou nuisances s'exerçant sur le secteur (risques d'inondation, de mouvements de terrain...). Ces espaces sont voués à demeurer inconstructibles.

Secteurs Nf

il s'agit de zones naturelles à protéger en raison de la présence d'espaces boisés dont la vocation forestière est reconnue. Ces secteurs sont dédiés à la production de bois d'œuvre et d'autres produits forestiers.

6.2.2 Compatibilité avec les périmètres de projet

Les périmètres de l'opération d'intérêt national de Guyane ont été approuvés par le Conseil d'Etat le 14 décembre 2016, soit postérieurement au Plan local d'urbanisme en vigueur.

Les vocations, les prescriptions et les préconisations du PLU ont donc été pleinement prises en compte et intégrées dans la stratégie d'élaboration de la programmation urbaine des plans guide d'aménagement de chacun des périmètre OIN.

La mise en révision générale du PLU, prescrite par le conseil municipal en date du 24/07/2017, représente une opportunité pour ajuster le document d'urbanisme, dans le cas où les orientations d'aménagement envisagées par l'OIN différaient du règlement et du zonage en vigueur.

En effet, pour des raisons de cohérence des projets à l'échelle de l'aire urbaine et selon les principes d'optimisation fonctionnelle au sein des opérations d'aménagement portées par l'OIN, il ressort plusieurs le besoin d'ajustements du PLU en vigueur.

Pour ce faire un travail collaboratif a été mené avec la ville et les services de la DGTM pour retranscrire au sein du nouveau document révisé les destinations des sols portées dans l'OIN et approuvées par l'avenant n°1 au Contrat d'Intérêt National.

Un travail précis a été mené de manière à ce que des Orientations d'aménagement et de programmation spécifique (Annexe n°6) à chaque secteur OIN reprennent les éléments des plans guides et que le nouveau règlement permette la réalisation des constructions.

Le projet de révision du PLU a déjà fait l'objet d'un arrêt en conseil municipal le 22 avril 2021.

Il a été transmis aux personnes publiques associées et fait l'objet d'une enquête publique au cours du 2ème semestre de l'année 2021.

De nombreuses remarques des services de l'Etat ont été remontées mettant au jour des observations majeures susceptibles de fragiliser juridiquement le PLU et d'autres, plus secondaires, à prendre en considération pour améliorer la cohérence et la lisibilité du document d'urbanisme, afin de faciliter son application ultérieure.

La Collectivité Territoriale de Guyane a aussi indiqué que le SAR n'avait pas été respecté pour le secteur Margot.

La ville de Saint Laurent du Maroni a donc retravaillé le document projet pendant l'année 2022, de manière à un règlement et des pièces graphiques respectant mieux les contraintes réglementaires.

L'approbation finale des modifications du document précédemment arrêté sont prévues se dérouler dans le courant de l'année 2023.

La révision du SAR, qui permettra de modifier le plan local d'urbanisme, est actuellement en cours sur le secteur Nord de l'OIN Margot.

A l'issue de la procédure, les périmètres OIN seront concernés par les classements suivants :

	OIN 22	OIN 23	OIN 24
Zones urbaines	-	UCm, UEp, UV	-
Zones à urbaniser	1AUj, 1AUXi, 1AUXm	1AUh, 1AUXi, 1AUXm, 2AU, 2AUXi	1AUh, 1AUz
Zones agricoles	A	A, Atvb, Azs	-

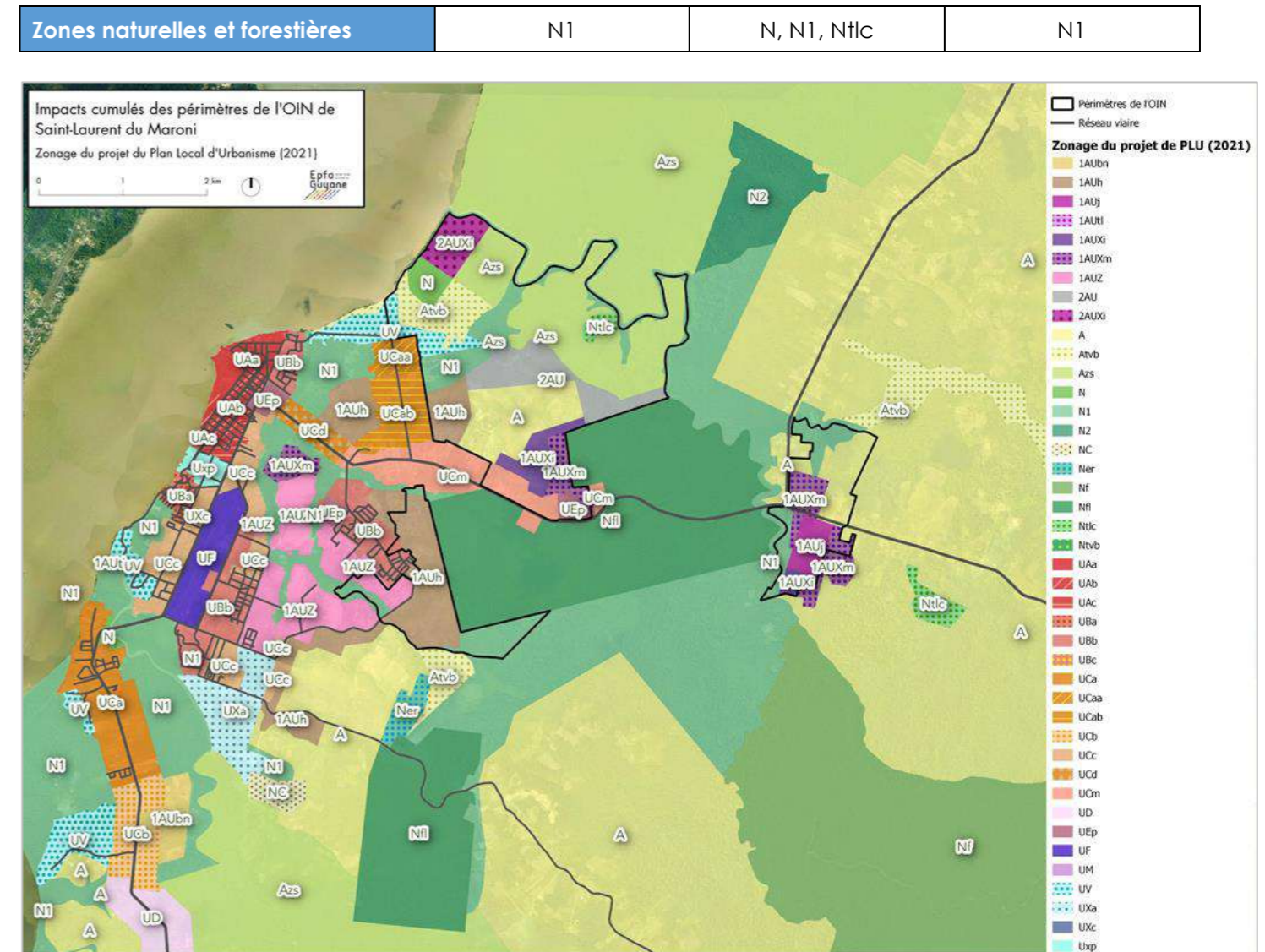


Figure 32 : Extrait du projet de règlement graphique du PLU en cours de révision (2022)

7 MESURES ERC ASSOCIEES

Cette partie de la note présente les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) proposées en termes de biodiversité, afin de limiter l'impact global des futurs aménagements sur leur environnement.

Une série d'indicateurs de résultats et de vigilance est proposée, de manière à suivre en continu l'évolution du projet dans sa mise en œuvre et ses impacts et garantir son insertion dans une démarche environnementale la plus respectueuse qu'il soit possible.

7.1 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Tableau 13 : Tableau de synthèse des mesures éviter - réduire

Liste des mesures d'atténuation		OIN 22	OIN 23	OIN 24	
Evitement	M.EV.01	Evitement des criques et maintien de la continuité hydrobiologique	X	X	X
	M.EV.02	Préservation des habitats à forts enjeux	X	X	X
Réduction	M.RE.01	Phasage des travaux en saison sèche	X	X	X
	M.RE.02	Maintien d'une ripisylve dense autour des criques traversant les aménagements et restauration de la ripisylve existante	X	X	X
	M.RE.03	Gestion de la pollution des zones humides du site et des cours d'eau traversant le site	X	X	X
	M.RE.04	Extraction des encombrants et déchets des criques principales		X	X
	M.RE.05	Intégration d'aménagements paysagers boisés favorisant l'accueil et le déplacement de la biodiversité locale		X	X
	M.RE.06	Lutte contre les espèces végétales envahissantes et gestion de la terre de terrassement	X	X	X
	M.RE.07	Défriche orientée pour favoriser la fuite de la faune peu mobile vers les habitats extérieurs	X	X	X
	M.RE.08	Valorisation du bois issu du défrichement		X	X
	M.RE.09	Choix d'un éclairage des aménagements avec spectre lumineux adapté à la biodiversité environnante		X	X
	M.RE.10	Maintien sur site des arbres morts déjà présents et mise en place d'îlots de sénescence		X	X
	M.RE.11	Collecte et déplacement d'individus d'espèces remarquables	X		X

7.1.1 Détail des mesures d'évitement

Evitement des criques et maintien de la continuité hydro biologique

Les plans d'aménagement tiennent compte des enjeux identifiés sur les criques (Vampire, Malgache, Margot...) et incluent l'évitement des criques et des ripisylves associées.

Préservation des habitats à forts enjeux

- **Périmètre Margot OIN 22**
 - Evitement des zones localisées à l'ouest, et en bordure de la crique
- **Périmètre Malgache OIN 23**
 - Evitement des bassins de lagunage de Fatima
 - Evitement des zones d'implantation en forêt inondées ou marécageuses et en forêt de plaine côtière ancienne
- **Périmètre Vampires OIN 24**
 - Evitement de la zone forestière sud-est et maintien du corridor écologique n°2 Enclaves Malgaches et St-Maurice - reste du Domaine Forestier Permanent
 - Evitement de la forêt marécageuse située au nord-ouest de la ZAC Colombie

7.1.2 Détail des mesures de réduction

Phasage des travaux en saison sèche

Il est préconisé de réaliser les travaux en saison sèche pour limiter les risques de destruction de pontes et de juvéniles des espèces d'oiseaux à enjeu de conservation identifiées sur le site. En effet la saison des pluies constitue pour la majorité des espèces d'oiseaux la période la plus sensible de leur cycle de vie. De plus, c'est aussi une période très sensible pour la batrachofaune, qui se reproduit majoritairement en début de saison des pluies.

Cela permet aussi de limiter les phénomènes d'érosion et de transport sédimentaire vers les criques et zones humides environnantes.

Maintien d'une ripisylve dense autour des criques traversant les aménagements et restauration de la ripisylve existante

Tout le long des criques, une bande tampon arborée doit être maintenue de part et d'autre de la crique. Cette bande tampon permettra de limiter le transport sédimentaire des zones mises à nus vers les criques. Elle devra être assez conséquente pour permettre le maintien d'un ombrage suffisant sur le cours d'eau et apporter de la matière organique en quantité suffisante pour maintenir les équilibres écologiques présents.

- Crique Vampire : bande tampon de minimum 20 mètres,
- Crique Malgache : bande tampon d'environ 40 mètres,

Des actions de plantation d'espèces locales devront être engagées dans les zones actuellement défrichées et là où la ripisylve est la plus dégradée.

Gestion de la pollution des zones humides du site et des cours d'eau traversant le site

Les travaux susceptibles d'affecter l'hydraulicité des cours d'eau devront être réalisés en saison sèche.
Lors des travaux :

- Respecter au maximum le drainage naturel du milieu et de prendre toutes les mesures appropriées pour permettre l'écoulement naturel des eaux et éviter la formation de mares d'eau.
- Prendre des mesures pour limiter le rejet de sédiments dans les cours d'eau (barrières à sédiments, rideaux de confinements, trappes à sédiments, et/ou bassins de sédimentation)

Le dimensionnement et les caractéristiques des ouvrages de traversée des criques devront être réfléchis de manière à impacter le moins possible les paramètres physiques de la crique (écoulement, lit mineur, paramètres physicochimiques).

Il conviendra de concevoir, installer et entretenir des aménagements de décantation et de filtration de l'eau en provenance des fossés avant leur relargage dans le milieu naturel pour limiter le ruissellement d'eau chargée de matières organiques dans les criques et les zones humides.

Extraction des encombrants et déchets des criques principales

Il est prévu de procéder à la collecte et l'élimination des déchets présents dans les criques, en bordure de celles-ci ou dans leur ripisylve.

Intégration d'aménagements paysagers boisés favorisant l'accueil et le déplacement de la biodiversité locale

Les emprises de défrichement prévues dans les plans guides seront strictement respectées.

Il s'agira de conserver des espaces verts fonctionnels, constitués d'espèces locales et pensés pour favoriser l'accueil et le déplacement de la biodiversité locale.

Lorsque des plantations sont réalisées sur le site, elles seront faites exclusivement avec des essences locales.

Ces aménagements boisés doivent être disposés régulièrement dans le but d'assurer une continuité à l'échelle de la ZAC et de faciliter le déplacement de la faune dans les emprises des installations.

Lutte contre les espèces végétales envahissantes et gestion de la terre de terrassement**→ En phase travaux :**

- Limiter un maximum les imports et exports de terre d'un site à l'autre
- Décaper la surface (20 premiers centimètres du sol environ), mettre en andains la terre végétale excavée et l'exporter vers une filière de traitement. Attention, cette terre ne pourra pas servir comme terre végétale puisqu'elle contiendra la banque de graines d'espèces végétales envahissantes.
- Délimiter des espaces de stockage à l'aide de rubalise et faire respecter ces espaces pour le stockage de la terre excavée et la terre de remblais. Une attention particulière doit être accordée à la localisation des espaces de stockage. Ces derniers doivent être situés à distance des cours d'eau et des zones humides.
- Limiter le développement de plantules d'espèces exotiques envahissantes via des actions d'arrachage régulier. Eliminer mécaniquement les plantules arrachées.
- Veiller à n'utiliser que des essences locales lors de la plantation d'arbres et d'arbustes dans les espaces verts des futurs aménagements.

→ En phase exploitation :

- Limiter le développement de plantules d'espèces exotiques envahissantes via des actions d'arrachage régulier. Eliminer mécaniquement les plantules arrachées.

Il est nécessaire d'élaborer un plan de lutte à l'échelle des OIN pour définir précisément les techniques individuelles d'abattage, la gestion des individus abattus et la mise en place d'un suivi sur le long terme. Ce plan de lutte devra être cohérent avec le plan de lutte régionale contre les espèces envahissantes.

Tous les individus présents au sein des OIN devront être éliminés. Concernant *Acacia mangium*, la gestion de ces espèces pourra être réalisée selon les méthodes en cours d'élaboration par le Groupe d'Etude et de Protection des Oiseaux (GEPOG).

Défriche orientée pour favoriser la fuite de la faune peu mobile vers les habitats extérieurs

La réduction de la vitesse de fonctionnement des engins associée à une défriche orientée doit permettre de limiter la destruction d'individus et de favoriser la fuite des animaux vers les habitats naturels les plus proches.

Procéder à une défriche progressive, tranche par tranche, permettra de limiter les destructions directes d'individus.

Valorisation du bois issu du défrichement

Cette mesure vise à valoriser la biomasse extraite lors du défrichement. Elle est constituée de plusieurs actions telles que :

- Abandonner sur place certaines billes de bois pour réduire les impacts sur les communautés d'insectes xylophages et de chiroptères
- Utiliser le bois issu du défrichement pour la stabilisation des sols
- Utiliser le bois issu du défrichement comme bois énergie
- Valoriser les essences commercialisables.

Choix d'un éclairage des aménagements avec spectre lumineux adapté à la biodiversité environnante

Les dispositifs utilisés pour l'éclairage des installations devront être compatibles avec le maintien de la biodiversité identifiée sur et à proximité du site. Pour cela, le spectre de lumière utilisé sera adapté afin de réduire la pollution lumineuse.

Pour réduire le dérangement de la faune, certaines zones feront l'objet d'une extinction partielle ou totale de l'éclairage au milieu de la nuit. D'autres zones seront équipées de détecteurs de présence associés à une minuterie afin de ne pas être éclairées inutilement.

L'éclairage se doit d'être adapté et optimisé afin de générer le moins possible de pollution lumineuse :

- -Concentrer la direction de l'éclairage vers le sol (forme du luminaire adaptée),
- -Ne pas positionner les éclairages trop hauts,
- -Limiter l'intensité de l'éclairage au besoin,
- -Utiliser des éclairages respectant les préconisations spectrales suivantes :

Tableau 6 : Lampes pouvant être recommandées lorsque la présence d'un éclairage artificiel demeure nécessaire

Longueurs d'ondes (nm)	UV							IR	Lampes les « moins néfastes »	Lampes néfastes mais aux impacts plus « modérés »
	<400	400-420	420-500	500-575	575-585	585-605	605-700			
Poissons d'eau douce	x	x	x	x	x	x	x	x	- Sodium Basse Pression - LEDs Ambrées à spectre étroit	- Sodium Haute Pression
Poissons marins	x	x	x	x					- Sodium Basse Pression - Sodium Haute Pression	- Fluo compacte (Blanc le plus chaud < 2700°K)
Crustacés (zooplancton)	x	x*	x*						- LEDs Ambrées à spectre étroit - LEDs Rouges	- Tube Fluorescent (Blanc le plus chaud < 2700°K)
Amphibiens et reptiles	x	x	x	< à 500 et > à 550	x	x	x	x		- Sodium Basse Pression
Oiseaux	x	x	x	x				x	- Sodium Basse Pression - LEDs Ambrées à spectre étroit	- Sodium Haute Pression - Tube Fluorescent (Blanc le plus chaud < 2700°K)
Mammifères (hors chiroptères)	x	x	x	x				x	- Sodium Basse Pression - LEDs Ambrées à spectre étroit	- Sodium Haute Pression - Fluo compacte (Blanc le plus chaud < 2700°K) - Tube Fluorescent (Blanc le plus chaud < 2700°K)
Chiroptères	x	x	x	x					- Sodium Basse Pression - Sodium Haute Pression	- Fluo compacte (Blanc le plus chaud < 2700°K)
Insectes	x	x	x	x					- LEDs Ambrées à spectre étroit - LEDs Rouges	- Tube Fluorescent (Blanc le plus chaud < 2700°K)

x* : Probable mais non identifié dans la littérature scientifique

© MEB-ANPCEN 2015

Les mammifères et les oiseaux nocturnes ainsi que les insectes sont les taxons les plus susceptibles d'être affectés par l'éclairage public et pour lesquels des mesures peuvent être prises. Les amphibiens, sont sensibles à toutes les longueurs d'onde.

L'utilisation d'ampoule à sodium basse pression en premier lieu est préconisée, pour réduire l'effet d'un éclairage permanent, en second lieu, des rampes de LEDs ambrées à spectre étroit (575-605 nm).

Maintien sur site des arbres morts déjà présents et mise en place d'îlots de sénescence

Il conviendra de laisser les arbres morts sur pieds ou au sol dans les zones naturelles non aménagées.

L'abattage d'arbres menaçant la sécurité publique doit si possible être suivi de l'abandon de ces arbres dans les habitats forestiers alentours.

Collecte et déplacement d'individus d'espèces remarquables

- Périmètre OIN 22 : En cas d'impact avéré sur l'espèce d'orchidée *Palmorchis prosectorum* (bien représentée dans les zones humides du site), celle-ci sera déplacée dans des zones non impactées.
- Périmètre OIN 24 : Rainette crépitante

Avant les travaux de la zone centrale, un expert herpétologue devra être déployé sur le site afin de collecter les individus de *Boana xerophylla* présents. Ces individus seront déplacés dans les habitats forestiers alentours sous condition que ces habitats soient favorables au maintien de l'espèce et qu'ils ne soient pas amenés à être détruits. Le DFP et la pointe naturelle sont à l'heure actuelle les deux endroits de relâchage possible.

7.2 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SUIVI

Tableau 14 : Tableau de synthèse des mesures d'accompagnement et de suivi envisagées

Liste des mesures d'accompagnement / suivi				
Mesure		OIN 22	OIN23	OIN 24
Suivi écologique du chantier	M.A.01	X	X	X
Suivi de la faune patrimoniale	M.A.02		X	X
Suivi de l'incidence de l'éclairage installé	M.A.03		X	X
Intervention oiseaux nicheurs	M.A.04	X	X	X
Collecte d'échantillons de plantes déterminantes de ZNIEFF et dépôt en herbier	M.A.05		X	

Suivi écologique du chantier

Les entreprises intervenant sur site devront être sensibilisées aux enjeux environnementaux du site en amont des travaux.

Un balisage des espèces et espaces sensibles sera réalisé par l'expert écologue et/ou sous la surveillance de celui-ci

Des visites de chantier seront programmées (2 visites/mois pendant la durée des travaux) afin de veiller au respect de la réglementation environnementale, des mesures d'évitement et de réduction et des procédures en lien avec l'environnement.

Suivi de la faune patrimoniale

Au vu des statuts règlementaires et de conservation de certaines espèces fréquentant le site, il est primordial d'effectuer un suivi de la faune patrimoniale sur plusieurs années.

Pour cela, suivant les périmètres et les enjeux, un expert herpétologue, un expert mammalogue et/ou un expert ornithologue doivent intervenir sur site dès le lancement des travaux, pour procéder au suivi des espèces patrimoniales impactées.

Suivi de l'incidence de l'éclairage installé

Un expert écologue interviendra sur site pour procéder au suivi des espèces potentiellement impactées.

Cela permettra de bénéficier d'un retour d'expérience quant à l'utilisation des éclairages proposés dans la mesure M.RE.09.

Intervention oiseaux nicheurs

Un expert ornithologue habilité au déplacement des espèces protégées identifiées sur site Faire interviendra sur site, avant le début des travaux, Il prospectera le site à la recherche de signes de reproduction et procédera au déplacement des nids vers des zones non détruites à proximité directe.

Collecte d'échantillons de plantes déterminantes de ZNIEFF et dépôt en herbier

Des échantillons fertiles des plantes déterminantes de ZNIEFF amenées à être détruites seront collectés avant les travaux de défrichage et seront déposés à l'herbier. Pour cela deux passages courts seront réalisés en saison sèche et en saison des pluies afin de collecter du matériel de qualité.

- Périmètre 23 : les espèces à collecter soit prioritairement *Dimorphandra polyandra* et *Pachystachys coccinea*.

7.3 IMPACTS RESIDUELS DES PROJETS APRES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Pour le périmètre 22 :

Après mise en place des mesures, les incidences résiduelles sont estimées comme suit :

- sur les habitats

Incidences avant mesures	Mesures appliquées	Incidences après mesures
Fort	M.EV.01 M.EV.02 M.RE.01 M.RE.02 M.RE.03 M.RE.06 M.RE.07	Modéré Destruction / dégradation de - 4 ha d'habitats à fort enjeu - 27 ha d'habitats à enjeu moyen - 18 ha d'habitats à faible enjeu

- sur la flore

Incidences avant mesures	Mesures appliquées	Incidences après mesures
Modéré	M.EV.01 M.EV.02 M.RE.01 M.RE.02 M.RE.03 M.RE.06	Modéré

- sur la faune

Incidences avant mesures	Mesures appliquées	Incidences après mesures
Très fort	M.EV.01 M.EV.02 M.RE.01 M.RE.02 M.RE.03 M.RE.06 M.RE.07	Modéré à très fort Selon les espèces

→ Il reste des impacts modérés sur les habitats et certaines espèces protégées
→ Nécessité de définir des mesures compensatoires.

Pour le périmètre 23 :

Après application des mesures, tous les impacts sont faibles exceptés les situation ci après :

- La destruction, modification, fragmentation d'habitats naturels.

Incidence avant mesures	Mesures appliquées	Incidence après mesures
Modérée	M.E.01 M.R.02 M.R.03 M.R.04 M.R.05 M.R.06 M.R.08 M.R.10	Modérée 20ha de forêt de la plaine côtière ancienne seront détruits + 5 dégradés.

- Le dérangement de la faune :

	Incidence avant mesures	Mesures appliquées	Incidence après mesures
Mammifères terrestres	Très fort	M.R.01 M.R.09 M.A.01	Modérée
Oiseaux	Très faible à modérée selon les espèces	M.R.01 M.R.09 M.A.01	Très faible à modérée selon les espèces

→ Il reste des impacts modérés sur les habitats et certaines espèces protégées
→ Nécessité de définir des mesures compensatoires.

Pour le périmètre 24 :

Après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, le niveau d'impact résiduel sur les espèces protégées et les habitats est faible.

→ La proposition de mesure de compensation n'apparaît pas nécessaire.

7.4 MESURES DE COMPENSATION

Liste des mesures de compensation				
Mesure		OIN 22	OIN 23	OIN 24
Acquisition foncière ou rétrocession à un organisme gestionnaire	M.CO.01	Etude de sites compensatoires initiée	50 ha minimum d'habitats forestiers en bon état de conservation	/
Financement d'actions de gestion ciblées et de gestion écologique du site de compensation	M.CO.02	Aide à la gestion de sites similaires appartenant à l'ONF ou au CDL	Elaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des 50 ha rétrocedés	

Acquisition foncière ou cession à un organisme gestionnaire

La **cession de 50 ha d'habitats forestiers en bon état de conservation** à un organisme gestionnaire permettra de recréer un corridor écologique fonctionnel et de sanctuariser une parcelle dans un contexte d'urbanisation intense.

La zone forestière choisie **devra correspondre aux exigences de la compensation écologique** et le maître d'ouvrage se doit **d'établir une convention de gestion** pérenne.

Le positionnement de cette zone forestière doit être réfléchi de sorte à pouvoir être étendue si l'aménagement du reste de l'OIN appelle d'éventuelles mesures compensatoires.

Financement d'actions de gestion ciblées et de la gestion écologique du site de compensation

Le but de cette mesure est de financer des actions de gestion permettant d'atteindre les objectifs de non-perte nette de biodiversité tels qu'inscrits dans le Code de l'environnement.

Les financements déployés doivent permettre l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des 50 ha d'habitats forestiers rétrocedés.

Le plan de gestion devra prendre en compte les espèces impactées par le présent projet afin d'orienter au mieux les actions de conservation.

→ Choix du site de compensation :

Le choix du site de compensation devra correspondre aux exigences de la compensation écologique et le maître d'ouvrage se doit d'établir une convention de rétrocession pérenne. Il est impératif que la convention de rétrocession soit signée avant le début des travaux.

Le positionnement de la zone forestière choisie doit être réfléchi de sorte à pouvoir être étendue si besoin, et commun aux trois OIN.

Il est envisagé prioritairement de s'établir directement sur le corridor n°3 à l'est du périmètre OIN Malgaches afin d'acquérir (M.CO.01) puis de restaurer (M.CO.02) ce corridor.

C'est un vaste terrain propriété de l'EPFA Guyane qui a l'avantage d'être mitoyen aux périmètres OIN 22 et 23, et de forte présomption de présenter des habitats similaires aux secteurs qui devront être compensés.

Le site potentiel, dénommé « Crique Margot » est représenté sur la carte page suivante.

Des investigations pour qualifier le potentiel écologique actuel et les enjeux de restauration pour gagner en fonctionnalités écologiques débuteront au premier trimestre 2023.

Afin d'éviter des mesures compensatoires fragmentées liées à chaque projet, le secteur retenu permet d'apporter une réponse globale en termes de gestion et de restauration d'espaces naturels.

Classé en partie en ZNIEFF et situé pour partie en espace naturel de conservation durable au SAR, la zone de Crique Margot constitue le cœur du corridor écologique qui relie les marais de Coswine aux forêts de plaine côtière situées au sud de Saint Laurent du Maroni.

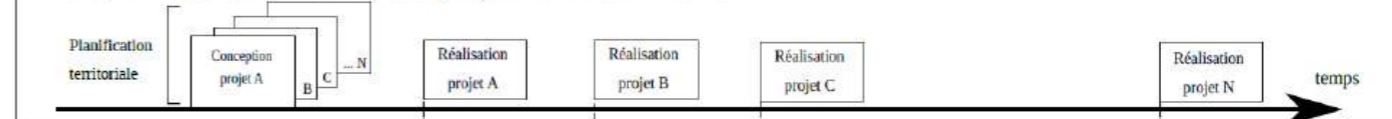
En ce sens et au vu des enjeux concernant cette zone, il semble opportun de travailler à la mise en place d'un site naturel de compensation (SNC) qui permettra de mutualiser les besoins de projets d'aménagement, conduisant ainsi à des mesures de plus grande ampleur et de cohérence écologique territoriale.

En outre, ce principe permettra in fine de mutualiser et d'anticiper la capacité de compensation environnementale à l'échelle du territoire et proposera ainsi une offre à disposition des porteurs de projets qui facilitant le suivi des interventions par les comités locaux ou les services de l'Etat.

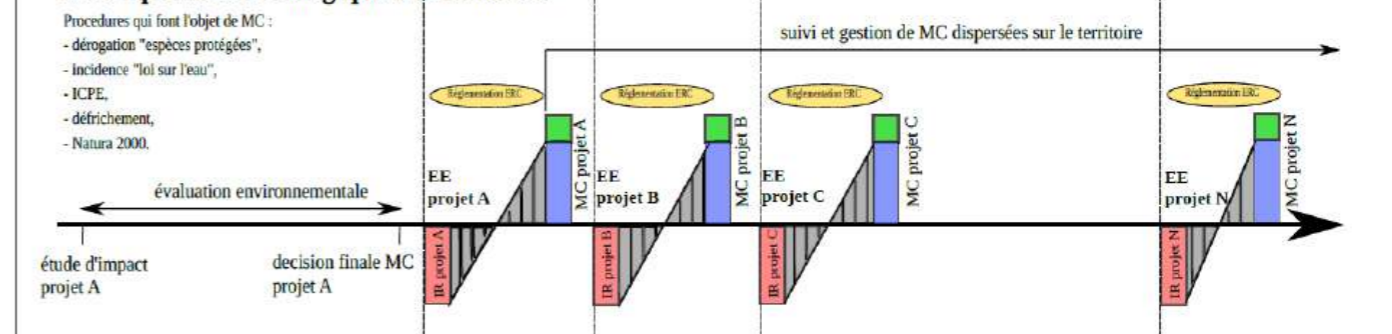
Figure 1 - Comparaison de modalités de compensation des impacts résiduels d'un territoire

Considérant un territoire qui met en place différents projets d'aménagement (A, B, C, ..., N) (section 1 de la figure), deux modalités de compensation sont à disposition : (i) la compensation dite « à la demande » (section 2), qui génère des pertes intermédiaires, une répétition de la procédure d'autorisation de la compensation pour chaque impact et chaque projet et une fragmentation des mesures compensatoires ; et (ii) la compensation par l'offre, les sites naturels de compensation (section 3) qui est basée sur l'anticipation des mesures, la mutualisation des gains écologiques et la reconnaissance de l'Etat par l'agrément de site naturel de compensation.

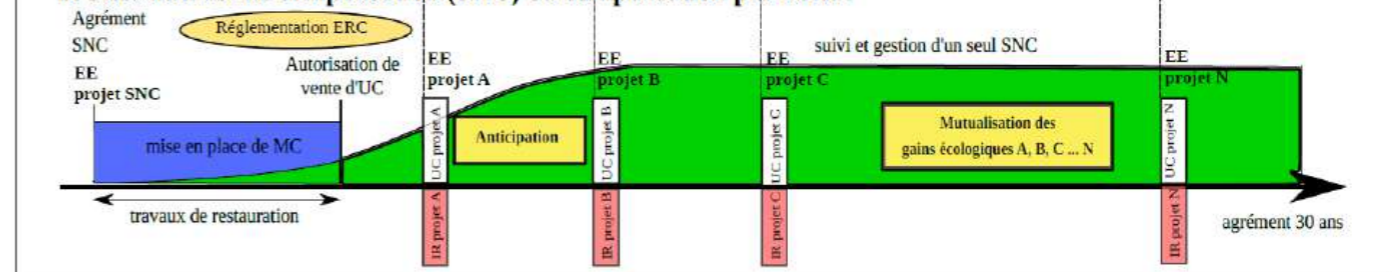
1. Dynamique de réalisation des projets dans le territoire



2. Compensation écologique à la demande



3. Sites naturels de compensation (SNC) ou compensation par l'offre



■ Gains écologiques ■ MC Mesures compensatoires UC: Unités de compensation ● Réglementation ERC: loi "biodiversité", doctrine ERC, lignes directrices (respect de la séquence ERC, dimensionnement écologique, équivalence, additionalité)
■ Pertes écologiques (a) création, (b) restauration, (c) réhabilitation, (d) préservation EE: Procédure d'évaluation environnementale

extrait THEMA – CGEDD – décembre 2017

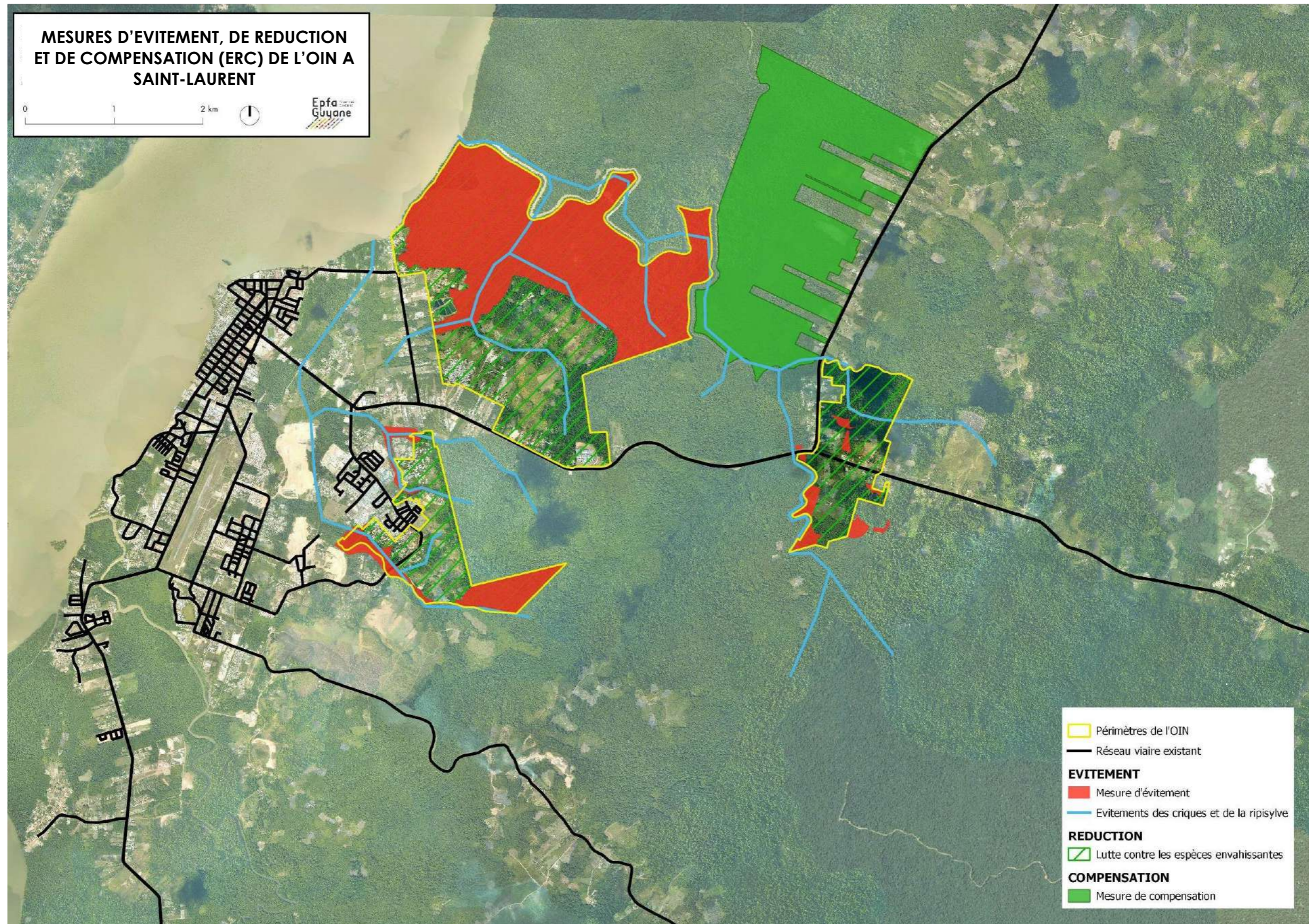


Figure 33 : Localisation des principales mesures Eviter et Réduire et localisation du site de compensation (EPFAG)

8 SCENARIO DE REFERENCE

Les opérations de promotion immobilière

Hormis le projet de la ZAC SAINT MAURICE initié par la ville en 2007, les modes d'interventions actuels privilégiés et constatés au sein de l'aire urbaine de Saint Laurent du Maroni concernent majoritairement des opérations isolées les unes des autres et de faible envergure.

Ces opérations de promotions immobilières sans aucune relation les unes aux autres font l'objet d'autorisations d'urbanisme courantes : PC, PCVD, PA ; qui ne permettent, de par la fiscalité qui leur est appliquée, d'assurer un financement des équipements publics structurants au sein des secteurs.

La multiplication de ces projets conduit à raccorder toujours plus de logements et de zones d'activité sur des axes viaires existants sous-dimensionnés au regard de leurs structures ou de la taille des espaces dédiés aux modes actifs et aux usagers vulnérables. L'usage de ces routes, aujourd'hui déjà saturées, ne pourra pas être rationalisé en l'absence de nouveaux itinéraires routiers alternatifs pour les connexions inter-quartiers.

Evolution prévisionnelle de l'habitat illégal

Comme suite au recensement des constructions dans les quartiers d'habitat informel, tel que précisé dans le tableau (figure XX), il a été constaté une augmentation moyenne de 7% par an du nombre de bâtis.

Selon cette hypothèse, il est attendu environ 6 300 constructions illégales à l'horizon 2040.

Evolution du nombre de construction	2015	2022	2025	2030	2035	2040	évolution
OIN 22 - Margot	83	114	129	153	177	200	189%
OIN 23 - Malgaches-Paradis	753	1323	1628	2208	2856	3544	550%
OIN 24 - Vampires	870	1289	1489	1840	2200	2554	267%
Total	1 706	2 726	3 246	4 201	5 233	6 298	388%

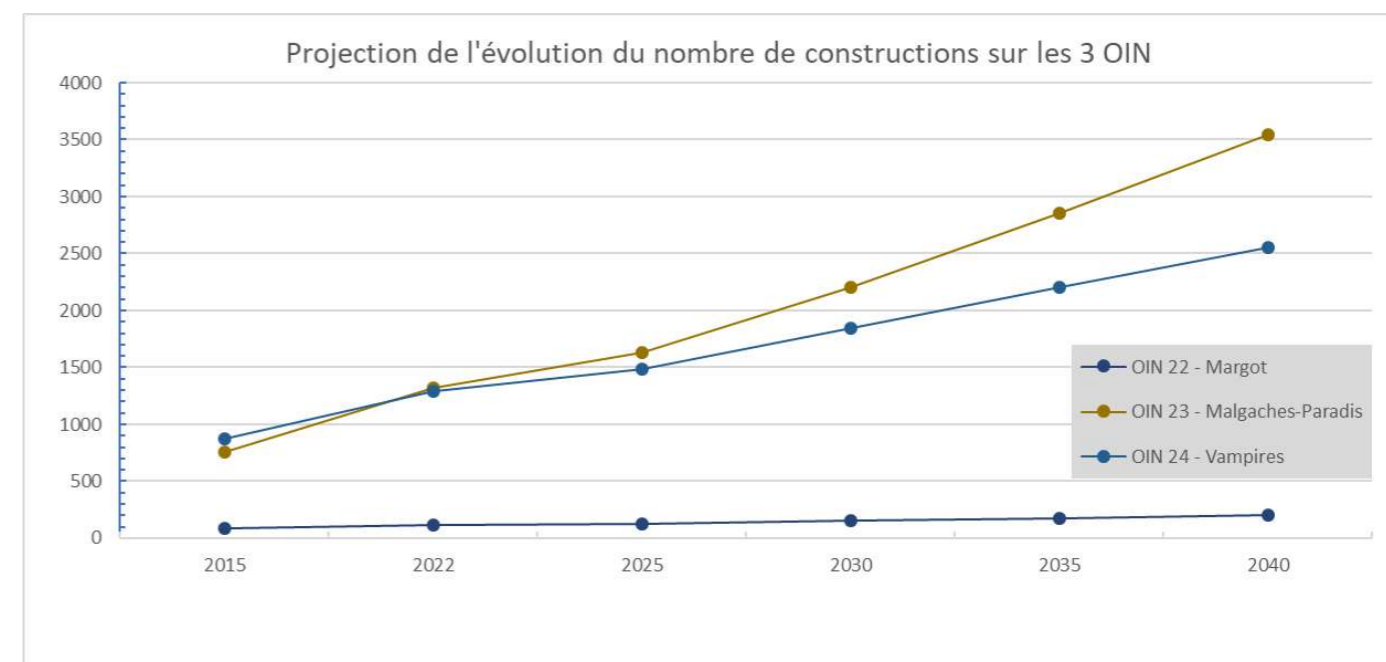
Evolution estimée du nombre de construction dans les périmètres OIN

Les dynamiques de développement de l'habitat illégal à l'échelle de la commune s'effectuent en majorité dans la continuité des quartiers formels, en fond de parcelles non urbanisées, à proximité des axes et des réseaux existants.

Le développement de ce phénomène d'habitat spontané apparaît comme une réponse informelle aux carences de la ville planifiée, en termes d'accès au logement dans un contexte de foncier aménagé rare et cher.

Difficilement accessibles et privés de services urbains élémentaires, ces quartiers présentent des dangers pour la sécurité publique (branchements électriques illégaux générant des départs de feu, problématiques d'accès pour la gestion des déchets et l'intervention des secours, absence de gestion des eaux usées, pollution des cours d'eau et des sols, etc.).

Le quartier de Colombie, situé au sein du secteur de l'OIN Vampires en limite directe avec la forêt domaniale des Malgaches, illustre bien l'amplification du phénomène d'habitat spontané de la commune. En 2 ans, le taux de croissance du quartier a été de 65% entre 2017 et 2019, d'après les données du Maroni Lab.



Au vu de la croissance démographique exponentielle et en l'absence de projet d'aménagement global, permettant de structurer le développement futur de la ville et d'apporter une offre conséquente en logements, ce phénomène d'habitat spontané aura tendance à s'intensifier.

Sans intervention spécifique et adaptée, l'urbanisation informelle se développera au détriment des espaces naturels existants.

En effet, l'habitat spontané s'est aussi développé en zone humide inondable, de part-et-d'autre de la crique Malgaches, détruisant la ripisylve et impactant fortement le lit du cours d'eau. Les limites de la forêt des Malgaches ont été urbanisées menaçant ainsi l'équilibre de l'espace forestier.

La pollution des cours d'eau s'intensifiera. Les espaces forestiers, tels que la forêt domaniale des Malgaches inscrite comme corridor écologique au SAR, verront leur surface restreinte, réduisant ainsi les habitats naturels qu'elle offre et impactant les continuités hydrobiologiques existantes.

Les problématiques d'accès aux quartiers et de salubrité publique seront également amplifiées dans le cadre d'une urbanisation opportuniste, sans cohérence à grande échelle.

L'accaparement foncier pour les cultures vivrières

Le processus de d'accaparement pour les cultures vivrières est un phénomène couramment constaté en périphérie de l'aire urbaine et dans les talwegs. Il précède l'implantation d'habitats illégaux dans l'attente que les quartiers formels ou informels se développent à proximité de ces zones vivrières.

Ces accaparements fonciers sont difficiles à maîtriser car la surveillance complexe dans la mesure où leurs accès nécessitent le plus souvent de traverser les quartiers d'habitats informels.

Ce phénomène va impliquer la destruction d'espaces naturels existants dans des proportions importantes et probablement impacter la zone forestière située entre la forêt des Malgaches et la forêt de Saint Maurice, inscrites comme corridor écologique au SAR.

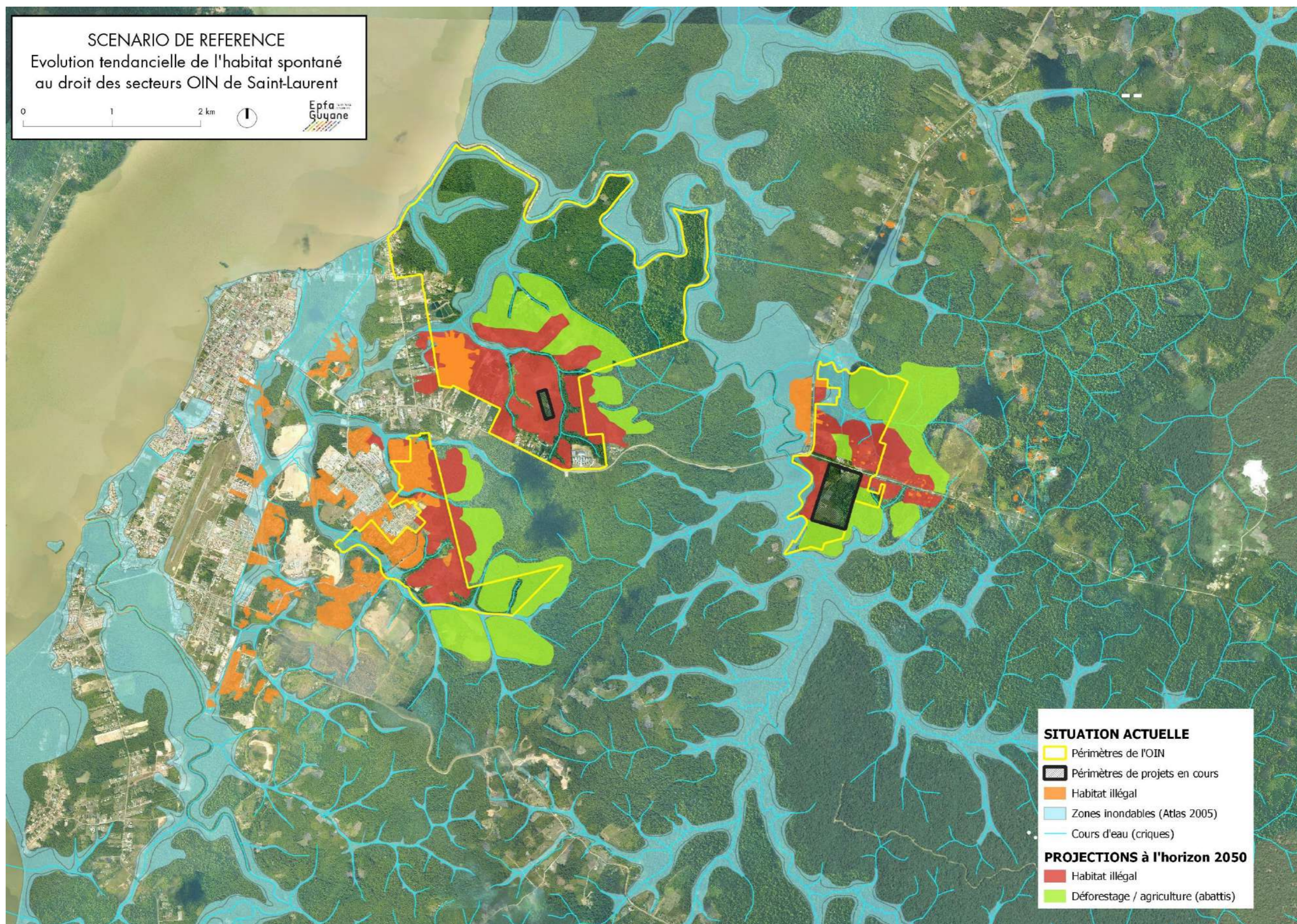


Figure 34 : Prévisions d'évolution de l'habitat illégal sur la commune de Saint-Laurent du Maroni en l'absence de projets globaux (EPFA Guyane)

9 CONCLUSION

Les périmètres administratifs arrêtés dans le cadre de l'opération d'intérêt national de Guyane sur la ville de Saint Laurent s'inscrivent dans un territoire amazonien riche de biodiversité, mais aussi très largement dégradé par la pression anthropique due à l'exceptionnelle croissance démographique continue depuis près de 40 ans.

Compte tenu de la qualité des espaces naturels et des enjeux faunistiques et floristiques homogènes mis en exergue dans les diagnostics environnementaux, le mode d'intervention à l'échelle des trois périmètres OIN s'inscrit dans une stratégie globale portant de fortes ambitions environnementales.

Il s'agira d'allier développement urbain et préservation de la qualité des espaces naturels, afin de redonner une place centrale au végétal et à l'eau dans l'espace public urbain, avec l'objectif de s'inscrire dans le processus de labellisation Ecoquartier.

Le travail de mobilisation a permis de co-construire avec les partenaires institutionnels et les acteurs du territoire une réflexion globale à l'échelle de l'aire urbaine et du bassin de vie de l'Ouest Guyanais visant à faire ressortir des enjeux communs et des orientations d'aménagement partagées.

Les objectifs de programmation ont été approuvés dans le cadre du contrat d'intérêt national et de ses avenants : les interventions sont planifiées dans le respect d'une cohérence urbaine, sociale et environnementale pour chacun des périmètres et les premières opérations d'aménagement identifiées.

Dans les secteurs qui seront aménagés, l'OIN permet, de par l'envergure des projets, de rationaliser la consommation de l'espace et d'optimiser le déploiement des équipements publics.

Le programme de constructions neuves apporte une réponse à la crise du logement actuelle à l'échelle de la commune, mais il prend aussi en compte, dans le cadre d'une démarche inclusive, la structuration et la desserte de plusieurs zones d'habitat informel.

L'opération d'intérêt national sur Saint Laurent du Maroni se présente comme une réponse structurée en termes de desserte du territoire et de la population. Elle permet de déployer des réseaux neufs et des services sur un espace public aménagé et accessible pour les gestionnaires.

Le projet prévoit des zones spécifiques et des secteurs dédiés à l'activités économiques à destination d'entreprises tertiaires, commerciales, artisanales et industrielles. Il contribuera au développement économique de la commune, et plus largement du bassin de l'Ouest Guyanais, et à la création d'emplois.

Les principes de déplacement envisagés dans les 3 OIN de Saint-Laurent du Maroni participent à l'amélioration de la mobilité, tant au niveau des enjeux de proximité au sein des quartiers, qu'à l'échelle des liaisons intra urbaines. Ils s'inscrivent dans une volonté de réduction de l'usage de la voiture au profit de modes de déplacements collectifs ou décarbonés.

Le réseau de voiries primaires des nouveaux quartiers participe au développement de nouveaux itinéraires routiers alternatifs et complémentaires pour répartir les flux de véhicules actuellement concentrés sur la Route Nationale 1 et la Route Départementale 11, déjà saturées aux heures de pointe.

Les fondements constructifs des projets d'aménagement s'inscrivent dans une démarche de préservation et d'évitement des espaces naturels en bon état de conservation. Malgré ces principes majoritairement mis en œuvre, certains secteurs riches en biodiversité seront tout de même impactés par le projet.

Afin d'éviter des mesures compensatoires fragmentées liées à chaque projet, il est envisagé mettre en œuvre d'un site naturel de compensation à proximité de l'aire urbaine qui permette la sanctuarisation d'un corridor écologique, identifié comme une partie de la couronne forestière matérialisant la limite de l'aire urbaine.

10 ANNEXES

Annexe 1 : Liste complète des espèces inventoriées

Annexe 2 : Etude de déplacements et mobilité

Annexe 3 : Etude de programmation sur l'évolution de la RN1

Annexe 4 : Avenant au CIN

Annexe 5 : Déclaration d'intention pour la modification n°3 du SAR

Annexe 6 : Projet d'OAP nouveau PLU

ANNEXE 1

LISTE DES ESPECES AVIFAUNE A ENJEUX INVENTORIEES

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut de protection et déterminantes de ZNIEFF	Liste Rouge Régionale	Enjeu de conservation			Espèces communes aux 3 OIN	Espèces communes à 2 OIN
				OIN 22	OIN 23	OIN 24		
Aigle orné	<i>Spizaetus ornatus</i>	P		Modéré				
Aigle tyran	<i>Spizaetus tyrannus</i>	P	LC	Faible	Modéré	Modéré	Modéré	
Aigrette bleue	<i>Egretta caerulea</i>	P	LC		Faible			
Aigrette garzette	<i>Egretta garzetta</i>	P	NT		Fort			
Aigrette neigeuse	<i>Egretta thula</i>	P	LC		Faible			
Alapi à sourcils blancs	<i>Myrmoborus leucophrys</i>	P / D	LC			Fort		
Amazone de Dufresne	<i>Amazona dufresniana</i>	D	LC			Fort		
Ara macavouanne	<i>Orthopsittaca manilatus</i>	H / D	NT		Fort	Fort		Fort
Ariane à gorge rousse	<i>Hylocharis sapphirina</i>	P	LC			Modéré		
Aulia cendré	<i>Laniocera hypopyrra</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Batara à gorge noire	<i>Frederickena viridis</i>	P / D	LC	Modéré	Modéré	Fort	Fort	
Batara de Cayenne	<i>Thamnophilus melanothorax</i>	P / D	LC			Fort		
Batara huppé	<i>Sakesphorus canadensis</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Bécarde cendrée	<i>Pachyramphus rufus</i>	P	LC		Faible			
Bécarde du Surinam	<i>Pachyramphus surinamus</i>	P / D	DD			Fort		
Bécasseau à croupion blanc	<i>Calidris fuscicollis</i>	P / D	LC		Modéré			
Bécasseau à échasses	<i>Calidris himantopus</i>	P / D	NT		Fort			
Bécasseau à poitrine cendrée	<i>Calidris melanotos</i>	P	VU		Fort			
Bécasseau minuscule	<i>Calidris minutilla</i>	P	LC		Faible			
Bec-en-croc de Cayenne	<i>Leptodon cayanensis</i>	P	LC			Modéré		
Bec-en-croc de Temminck	<i>Chondrohierax uncinatus</i>	P / D	NT		Fort			
Buse à face noire	<i>Leucopternis melanops</i>	P	LC	Modéré		Fort		Fort
Buse à gros bec	<i>Rupornis magnirostris</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Buse à queue courte	<i>Buteo brachyurus</i>	P	NT	Modéré		Modéré		Modéré
Buse blanche	<i>Pseudastur albicollis</i>	P	LC	Modéré	Faible			Modéré
Buse cendrée	<i>Buteo nitidus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Buse échasse	<i>Geranospiza caerulescens</i>	P	VU		Fort	Fort		Fort
Buse roussâtre	<i>Buteogallus meridionalis</i>	P	VU		Fort			
Caïque à tête noire	<i>Pytilia caica</i>	D	LC			Modéré		
Calliste syacou	<i>Ixothraupis punctata</i>	P	LC			Modéré		
Caracara à gorge rouge	<i>Ibycter americanus</i>	P	LC			Faible		
Caracara à tête jaune	<i>Milvago chimachima</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Caracara du Nord	<i>Caracara cheriway</i>	P / D	NT		Modéré	Modéré		Modéré
Carnifex à collier	<i>Micrastur semitorquatus</i>	P / D	NT	Fort		Fort		Fort
Carnifex à gorge cendrée	<i>Micrastur gilvicollis</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Carnifex ardoisé	<i>Micrastur mirandollei</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Carouge à capuchon	<i>Chrysomus icterocephalus</i>	P	LC		Faible			
Caurale soleil	<i>Eurypyga helias</i>	P / D	DD		Fort			
Chevêchette d'Amazonie	<i>Glaucidium hardyi</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Chouette à lunettes	<i>Pulsatrix perspicillata</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Colibri améthyste	<i>Calliphlox amethystina</i>	P	DD	Faible		Fort		

Colibri rubis-topaze	<i>Chrysolampis mosquitus</i>	P	LC			Modéré		
Colibri topaze	<i>Topaza pella</i>	P		Modéré				
Conopophage à oreilles blanches	<i>Conopophaga aurita</i>	P / D	LC		Fort	Fort		Fort
Coquette huppe-col	<i>Lophornis ornatus</i>	P		Faible				
Donacobe à miroir	<i>Donacobius atricapilla</i>	P / D	LC		Modéré			
Duc à aigrettes	<i>Lophostrix cristata</i>	P	LC	Modéré		Faible		Modéré
Ermite d'Antonie	<i>Threnetes niger</i>	D		Modéré				
Ermite nain	<i>Phaethornis longuemareus</i>	D	NT	Modéré		Modéré		Modéré
Faucon des chauves-souris	<i>Falco ruficularis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Faucon émerillon	<i>Falco columbarius</i>	P / D	NT		Fort			
Faucon pèlerin	<i>Falco peregrinus</i>	P	NT		Fort			
Grand Batara	<i>Taraba major</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Grand Chevalier	<i>Tringa melanoleuca</i>	D	LC		Faible			
Grand Jacamar	<i>Jacamerops aureus</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Grand Urubu	<i>Cathartes melambrotus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Grande aigrette	<i>Ardea alba</i>	P	LC		Faible			
Grimpar à gorge tachetée	<i>Certhiasomus stictolaemus</i>	D	LC			Fort		
Grimpar barré	<i>Dendrocolaptes certhia</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Grimpar enfumé	<i>Dendrocincla fuliginosa</i>	P	LC	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré	
Grimpar lancéolé	<i>Lepidocolaptes albolineatus</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Grisin noirâtre	<i>Cercomacroides nigrescens</i>	P / D	LC		Fort			
Grisin sombre	<i>Cercomacroides tyrannina</i>	P	LC	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré	
Grisin spodioptile	<i>Euchrepomis spodioptila</i>	P	LC			Modéré		
Harpagage bidenté	<i>Harpagus bidentatus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Héron garde-boeufs	<i>Bubulcus ibis</i>	P	LC	Faible	Faible			Faible
Héron strié	<i>Butorides striata</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Hibou strié	<i>Asio clamator</i>	P	VU		Fort	Fort		Fort
Hirondelle bleu et blanc	<i>Pygochelidon cyanoleuca</i>	P	NA		Fort			
Hirondelle de rivage	<i>Riparia riparia</i>	P	DD		Modéré			
Hirondelle des torrents	<i>Pygochelidon melanoleuca</i>	H / D	NT		Fort			
Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	P	LC		Faible			
Ibijau gris	<i>Nyctibius griseus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Ibis vert	<i>Mesembrinibis cayennensis</i>	P	NT	Fort	Modéré			Fort
Macagua rieur	<i>Herpetotheres cachinnans</i>	P	VU		Fort			
Manakin minuscule	<i>Tyranneutes virescens</i>	D	LC	Modéré	Faible	Faible	Faible	
Marouette plombée	<i>Porzana albicollis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Martinet de Cayenne	<i>Panyptila cayennensis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Merle cacao	<i>Turdus fumigatus</i>	P	LC	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré	
Microbate à collier	<i>Microbates collaris</i>	P	LC	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré	
Microbate à long bec	<i>Ramphocaenus melanurus</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Microtyran bifascié	<i>Lophotriccus vitiosus</i>	P	LC	Modéré	Faible	Faible	Faible	
Milan de Cayenne	<i>Leptodon cayanensis</i>	P		Modéré				
Moucherolle rougequeue	<i>Terenotriccus erythrurus</i>	P	LC	Modéré	Modéré			Modéré
Naucier à queue fourchue	<i>Elanoides forficatus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	

Onoré rayé	<i>Tigrisoma lineatum</i>	P	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Paruline des rives	<i>Myiothlypis rivularis</i>	P	DD	Modéré	Faible	Faible	Faible	
Paruline jaune	<i>Setophaga petechia</i>	P	DD		Faible	Faible		Faible
Pénélope marail	<i>Penelope marail</i>	D	LC			Modéré		
Petit-duc de Watson	<i>Megascops watsonii</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Piprite verdin	<i>Piprites chloris</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Platyrhynque à cimier blanc	<i>Platyrinchus platyrhynchos</i>	P / D	DD			Fort		
Platyrhynque à cimier orange	<i>Platyrinchus saturatus</i>	P	LC			Modéré		
Platyrhynque à tête d'or	<i>Platyrinchus coronatus</i>	P	LC			Faible		
Platyrhynque olivâtre	<i>Rhynchocyclus olivaceus</i>	P		Modéré				
Pluvier bronzé	<i>Pluvialis dominica</i>	P / D	NT		Fort			
Pluvier semipalmé	<i>Charadrius semipalmatus</i>	P	LC		Faible			
Porte-éventail roi	<i>Onychorhynchus coronatus</i>	P	LC		Fort			
Râle concolore	<i>Amaurolimnas concolor</i>	?	DD			Fort		
Râle de Cayenne	<i>Aramides cajaneus</i>	P	LC		Modéré			
Râle grêle	<i>Laterallus exilis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Râle kiolo	<i>Anurolimnas viridis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Saphir azuré	<i>Chlorestes cyanus</i>	P	LC			Modéré		
Sarcelle à ailes bleues	<i>Spatula discors</i>	D	NT		Fort			
Sarcoramphus roi	<i>Sarcoramphus papa</i>	/	NT					
Sclérure à bec court	<i>Sclerurus rufularis</i>	P	LC	Modéré		Modéré		Modéré
Sclérure des ombres	<i>Sclerurus caudacutus</i>	P		Modéré				
Sporophile faux-bouvron	<i>Sporophila bouvronides</i>	P	DD		Fort			
Sterne à gros bec	<i>Phaetusa simplex</i>	P	NT		Fort			
Sterne argentée	<i>Sternula superciliaris</i>	P	LC		Faible			
Talève violacée	<i>Porphyrio martinica</i>	P / D	VU		Fort			
Tamatia à collier	<i>Bucco capensis</i>	P	LC			Modéré		
Tamatia à gros bec	<i>Notharchus macrorhynchos</i>	P / D	LC		Modéré	Modéré		Modéré
Tamatia brun	<i>Malacoptila fusca</i>	P	LC			Fort		
Tamatia pie	<i>Notharchus tectus</i>	P	LC		Faible			
Tamatia tacheté	<i>Bucco tamatia</i>	P	LC			Modéré		
Tangara à huppe ignée	<i>Loriotus cristatus</i>	P	LC			Modéré		
Tangara noir et blanc	<i>Lamprospiza melanoleuca</i>	P	LC			Modéré		
Tohi silencieux	<i>Arremon taciturnus</i>	P	LC	Modéré		Faible		Modéré
Toucanet koulík	<i>Selenidera piperivora</i>	D	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Troglodyte à face pâle	<i>Cantorchilus leucotis</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Tyran des palmiers	<i>Tyrannopsis sulphurea</i>	P	LC		Modéré			
Tyran des savanes	<i>Tyrannus savana</i>	P	LC		Modéré			
Tyran grisâtre	<i>Rhytipterna simplex</i>	P	LC	Modéré	Faible	Faible	Modéré	
Tyran licteur	<i>Pitangus lictor</i>	P	LC		Modéré			
Tyran mélodieux	<i>Sirystes subcanescens</i>	P	LC		Modéré			
Tyran olivâtre	<i>Myiarchus tuberculifer</i>	P	LC			Faible		
Tyran rougequeue	<i>Ramphotrigon ruficauda</i>	P	LC			Modéré		
Tyranneau à miroir	<i>Tolmomyias assimilis</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible

Tyranneau minute	<i>Ornithion inerme</i>	P	LC		Faible	Faible		Faible
Urubu à tête rouge	<i>Cathartes aura</i>	P	DD			Faible		
Urubu noir	<i>Coragyps atratus</i>	P	LC	Faible	Faible	Faible	Faible	
Viréon à calotte rousse	<i>Hylophilus ochraceiceps</i>	P	LC			Modéré		
							25	35

133

ANNEXE 2

ÉTUDE DE DEPLACEMENTS ET MOBILITE



RAPPORT D'ETUDE : PHASE 1 ET PHASE 2

ÉTUDES DE PROGRAMMATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU SECTEUR DE SAINT- LAURENT-DU-MARONI

LOT 1 : ETUDE DE DEPLACEMENTS ET DE MOBILITE

Octobre 2019

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Nicolas TOURNIER & Jean-Christophe ROBIN

Volume du document

Version V1

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V2	23-Octobre-2019	NICOLAS TOURNIER & JEAN-CHRISTOPHE ROBIN	FABRICE DUCASSE	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Davy Firmin – Chargé d'Opérations Soayouba Tiemtoré – Chef de projet Renouvellement Urbain	Établissement Public Foncier et d'Aménagement de la Guyane

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION	6
1.1 - Préambule	6
1.2 - Articulation de la mission avec les autres missions en cours	6
1.3 - Objectifs de l'étude	7
2 - PHASE 1 : ETAT DES LIEUX	8
2.1 - Le fonctionnement urbain de Saint-Laurent-du-Maroni	8
2.1.1 - Vers un développement en périphérie des pôles générateurs de déplacements.....	8
2.1.2 - Un contexte d'extension urbaine récente et rapide.....	8
2.1.3 - Le poids majeur et grandissant des établissements scolaires	11
2.2 - Les caractéristiques de la mobilité et des déplacements	13
2.2.1 - Une tendance à l'augmentation forte de la demande de déplacements.....	13
2.2.2 - Une perspective d'évolution de la motorisation inquiétante.....	14
2.2.3 - Une majorité de déplacements de proximité.....	15
2.2.4 - Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-étude.....	16
2.2.4.1 - Domicile-Travail	16
2.2.4.2 - Domicile/Études.....	18
2.3 - Le réseau routier : support des mobilités à mailler et à conforter	19
2.3.1 - La hiérarchisation actuelle du réseau routier	19
2.3.2 - Un maillage limité, source de congestion	20
2.3.3 - Les niveaux de trafics sur le réseau routier	20
2.3.3.1 - Les données de comptages	20
2.3.3.2 - Les trafics journaliers	21
2.3.3.3 - Les trafics horaires de pointe du matin (7h-8h)	22
2.3.3.4 - Les trafics horaires de pointe du midi (12h-13h).....	23
2.3.3.5 - Focus sur le carrefour au niveau du pont Margot.....	24
2.3.3.6 - Focus sur le carrefour entre la RN 1 et le chemin de Fatima.....	25
2.3.3.7 - Focus sur le carrefour entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing	26
2.3.3.8 - Focus sur le rond-point d'entrée de ville de la RN 1	27
2.3.3.9 - Focus sur le carrefour entre les RD 11 et 53.....	28
2.3.3.10 - Focus sur le carrefour entre la RD 11 et l'allée du Lac Bleu.....	29
2.3.3.11 - Focus sur le carrefour entre l'allée du Lac Bleu et l'avenue Paul Castaing.....	30
2.3.4 - Des conditions de circulation difficiles en entrées de ville aux heures de pointe	31
2.3.5 - La sécurité routière – l'accidentologie générale	32
2.3.5.1 - Le recensement des accidents et la nature des impliqués	32
2.3.5.2 - L'analyse spatiale des accidents.....	33
2.4 - Le stationnement : une offre à organiser et à aménager	35
2.4.1 - Une offre non matérialisée et des conditions de stationnement à conforter.....	35
2.4.2 - Des phénomènes de saturation très limités (voir enquête d'offre et d'occupation).....	36

2.5 - La desserte en transport collectifs « officiels » et « officieux » et les interfaces entre réseaux	38
2.5.1 - Le TIG : une offre existante mais qui souffre d'un manque de visibilité	38
2.5.2 - Une offre urbaine de substitution assurée par les taxis.....	39
2.5.3 - Des pratiques d'intermodalité à conforter	39
2.5.4 - Des circulations fluviales non maîtrisées et non canalisées.....	40
2.5.5 - Des offres alternatives en développement : l'autostop et le covoiturage	41
2.6 - Les usages et aménagements piétons et cyclables	42
2.6.1 - Rappels sur la cible des modes actifs	42
2.6.2 - Un contexte favorable pour un usage répandu du vélo et de la marche	43
2.6.3 - Le réseau cyclable existant de Saint-Laurent-du-Maroni.....	44
2.6.4 - La vision critique des aménagements existants	45
2.6.5 - Les pratiques et usages du vélo (d'après les comptages de mars et mai 2018)	46
2.6.6 - Les projets d'aménagements cyclables envisagés à Saint-Laurent-du-Maroni	47
3 - PHASE 2 : IDENTIFICATION ET DEFINITION DES BESOINS EN TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES POUR UN PROGRAMME D'AMENAGEMENT DURABLE ET DE QUALITE	49
3.1 - Formalisation et hiérarchisation des objectifs	49
3.2 - Enjeu n°1 : Résorber le « déficit » d'infrastructures routières ;	50
3.3 - Enjeu n°2 : Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville ;	51
3.4 - Enjeu n°3 : Supprimer les points durs pour diminuer la congestion ;	53
3.5 - Enjeu n°4 : Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville ;	54
3.6 - Enjeu n°5 : Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif ;	57
3.7 - Enjeu n°6 : Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles ;	62
3.8 - Enjeu n°7 : Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs ;	64
3.9 - Enjeu n°8 : Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique.	66

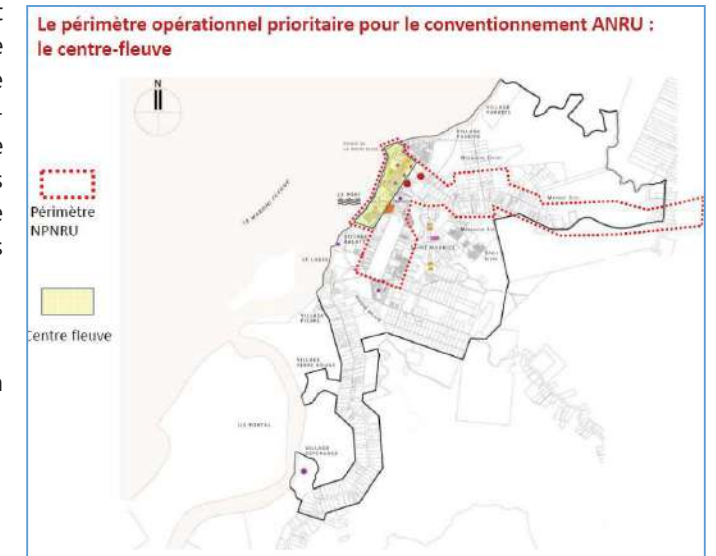
1 - INTRODUCTION

1.1 - Préambule

La ville de Saint-Laurent-du-Maroni s'est engagée dans un protocole de renouvellement urbain sur un périmètre centré sur le centre-ville de Saint-Laurent-du-Maroni (périmètre NPRNU). Toutefois, le développement de la ville vers les quartiers périphériques, impose d'avoir une approche sur les mobilités & déplacements à plusieurs échelles :

- A l'échelle communale
 - Secteur Centre fleuve, le long de la RN 1 et du CD 11
 - Secteur des OIN

- À l'échelle des quartiers en renouvellement urbain
 - Entrées de ville : Carrefour Margot, Lycée et Malgaches
 - Quartiers prioritaires : La Charbonnière, Les Orchidées/Glacière, ancien Centre Hospitalier ...



Une convention avec l'EPFAG a été signée avec la ville de Saint-Laurent-du-Maroni pour conduire le projet de rénovation urbaine de la ville, sur plusieurs volets : étude habitat, aménagement des berges, mobilité ... L'EPFAG assure la conduite de l'étude pour le compte de la ville. Ce programme de rénovation urbaine doit permettre de dégager des fonds et d'aboutir sur de l'opérationnel.

1.2 - Articulation de la mission avec les autres missions en cours

Il s'agit d'articuler les politiques d'aménagement et d'urbanisme (projet de renouvellement urbain, contrat de ville) avec celles du transport en établissant un programme opérationnel d'intervention cohérent à mettre en œuvre dans le cadre du NPRNU et en déclinant un plan d'actions séquencé.

1.3 - Objectifs de l'étude

L'étude doit :

- **S'appuyer au maximum sur les diagnostics existants tout en les actualisant et les enrichissant :**
 - Diagnostics socio-démographiques et économiques ;
 - Diagnostics sur le système de transport : formel / informel ;
 - Diagnostics sur les déplacements et la mobilité : flux, fréquences, types d'usages sur le fleuve, niveau d'occupation des berges ... ;
 - Diagnostics des flux au niveau des pôles d'échanges : nature des occupants (pendulaires, visiteurs, résidents, ...).

- **Partager une vision prospective du territoire à différents horizons pour bien dimensionner les besoins en infrastructures et services de transport :**
 - En articulant les problématiques des transports avec celles de l'aménagement et de la planification urbaine (« Master-Plan 2060 » et « Plan Programme 2035 » de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni) ;
 - En estimant le potentiel de densification des zones urbaines.

- **Identifier l'ensemble des projets et les acteurs parties prenantes, leur avancement, leurs échéances ... ;**
- **Faire le point sur les enjeux de déplacements locaux : développement du réseau routier, création de dessertes locales : rôle des piroguiers, des taxis collectifs ..., prise en charge des mobilités douces et des PMR, développement des points d'échanges multimodaux ... ;**
- **Développer les liaisons physiques de tout type entre les quartiers et au sein des quartiers.**

Il s'agit également d'analyser les conditions de déplacements tous modes sur le secteur du périmètre NPRNU, en particulier sur les voies suivantes : RN 1, CD 11, Avenue de Gaulle, Avenue Éboué, Boulevard Tourtet. La mission permet de faire le point sur le fonctionnement du réseau routier, d'apprécier les points durs de trafics routiers.

Il s'agit d'accompagner la ville dans la formulation des préconisations d'aménagement en matière de voirie, de stationnement, de transports collectifs et d'intermodalités et de modes actifs afin de répondre aux attentes des habitants en matière de mobilité, de sécurité des déplacements et d'amélioration du cadre de vie.



2 - PHASE 1 : ETAT DES LIEUX

2.1 - Le fonctionnement urbain de Saint-Laurent-du-Maroni

2.1.1 - Vers un développement en périphérie des pôles générateurs de déplacements

Au dernier recensement de 2015, Saint-Laurent-du-Maroni compte près de 43 600 habitants, contre 33 700 en 2006, soit une augmentation de 10 000 habitants sur cette période. Cette explosion démographique est due en grande partie à une immigration clandestine importante, principalement en provenance du Suriname.

L'évolution démographique à Saint-Laurent-du-Maroni

Population par îlot IRIS	2006	2010	2015	Evolution annuelle moyenne de la population entre 2006 et 2010 (en %)	Evolution annuelle moyenne de la population entre 2010 et 2015 (en %)
Quartier Officiel-Les Cultures	2 134	1 881	1 626	-3,1%	-2,9%
Centre Ville	3 292	3 468	3 162	1,3%	-1,8%
Balate-Charbonniere	3 755	4 321	4 469	3,6%	0,7%
Saint-Maurice	4 574	6 093	7 256	7,4%	3,6%
Saint-Jean	7 974	8 991	9 842	3,0%	1,8%
Rn1-Les Sables Blancs	7 082	8 798	12 485	5,6%	7,2%
Fatima-Route de Mana	4 896	4 814	4 760	-0,4%	-0,2%
Total Saint-Laurent du Maroni	33 707	38 367	43 600	3,3%	2,6%

Source : PGTD (réalisation EGIS)

2.1.2 - Un contexte d'extension urbaine récente et rapide

La commune est longtemps restée concentrée autour du centre-ville en damier.

A la fin des années 1980, suite à la guerre civile survenue au Suriname, l'urbanisation s'est peu à peu développée en périphérie. Phénomène accentué par les opérations de Résorption de l'Habitat Insalubre au début des années 1990 : les opérations constituées de logements individuels ont consommé de grandes emprises foncières autour desquelles de nouvelles opérations se sont peu à peu agrégées (secteur des Sables Blancs, des Ecoles et au Sud de la Charbonnière)...

Sous la pression démographique de nouvelles opérations, sociales pour la majorité, se sont implantées en continuité des précédentes profitant des réseaux ou au gré des opportunités foncières.

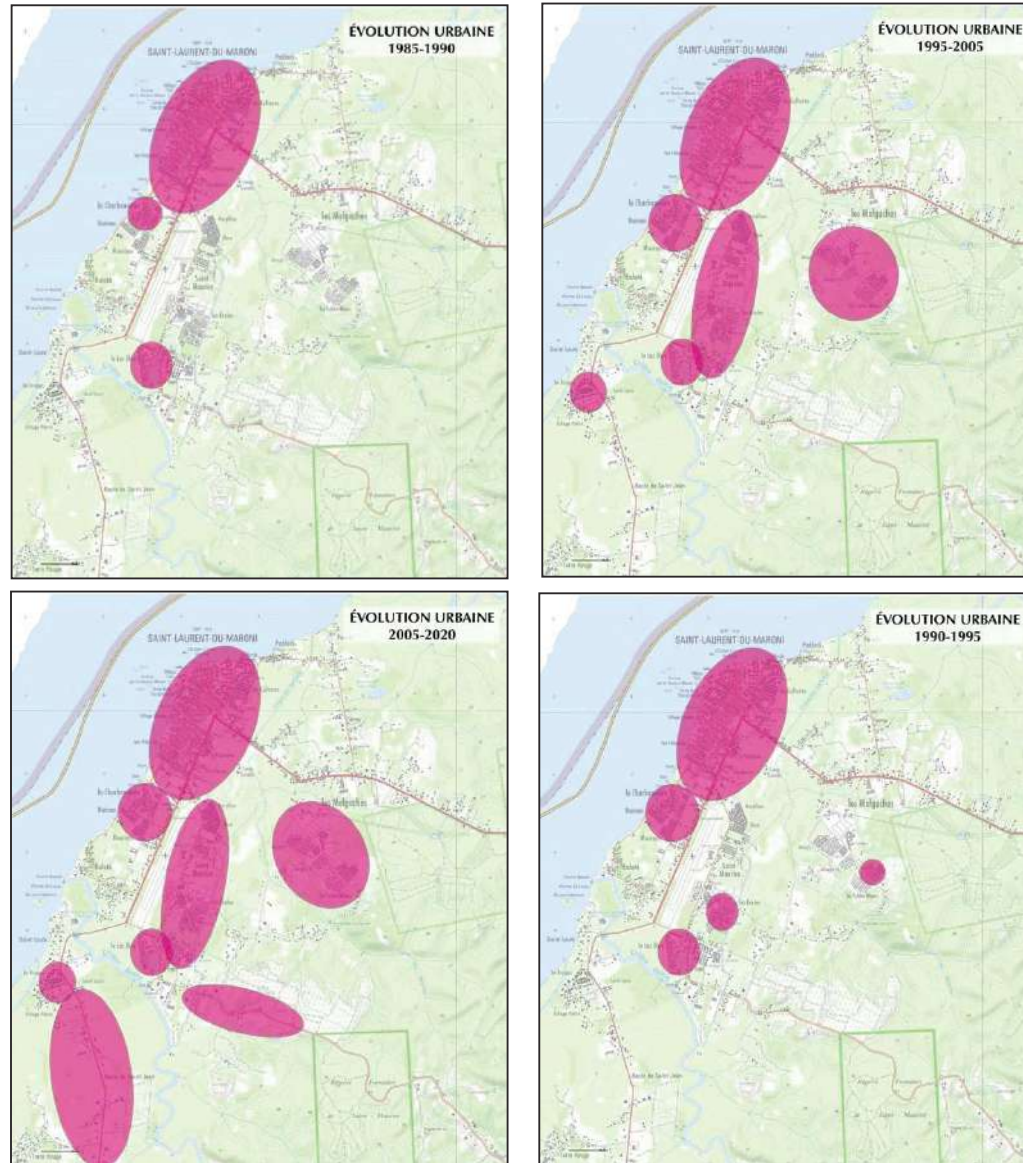
Dans les interstices des quartiers spontanés se sont implantés profitant des réseaux et services à proximité.



Dans le même temps, les grands équipements structurants et des activités commerciales se sont implantés en continuité de ces quartiers neufs.

Ces pôles générateurs de déplacement, ces lieux de centralité ne sont pas toujours correctement desservis. Ces différentes polarités se créent donc dans le temps et dans l'espace au fur et à mesure de l'étalement urbain sans planification préalable.

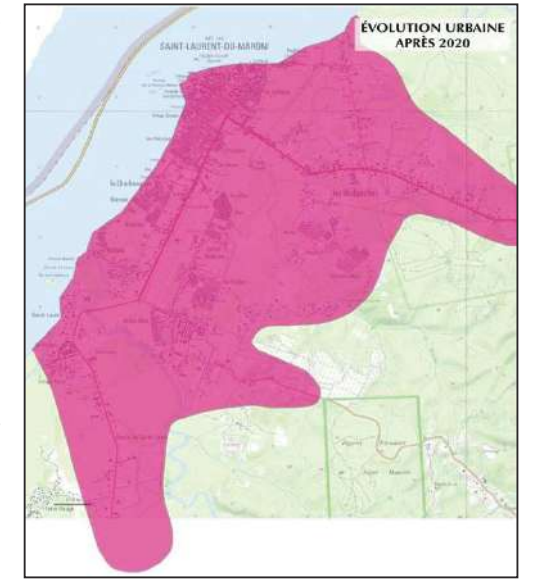
Cet étalement de la ville induit des trajets plus longs. Dans le même temps, on constate une faiblesse du maillage viaire et une faiblesse de l'offre de transport.



Source : Données IGN (réalisation C2R)

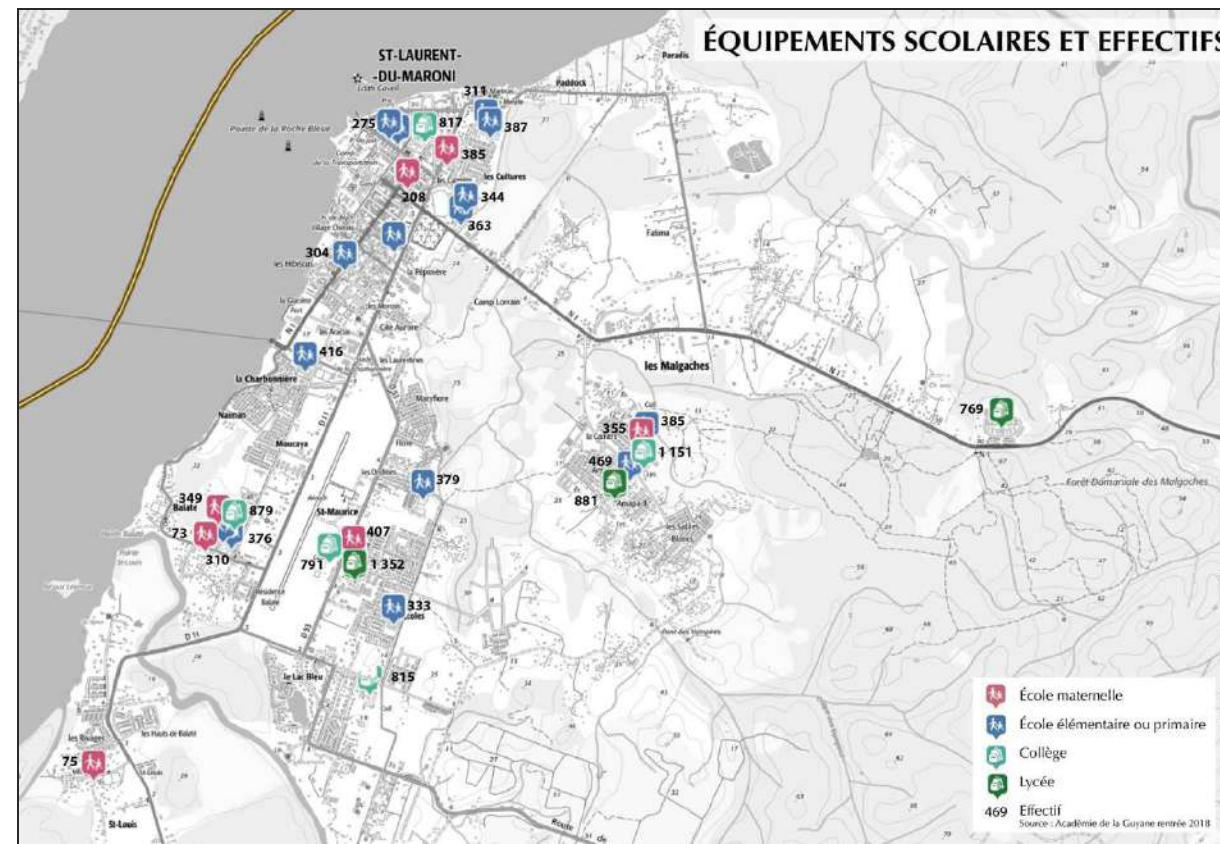
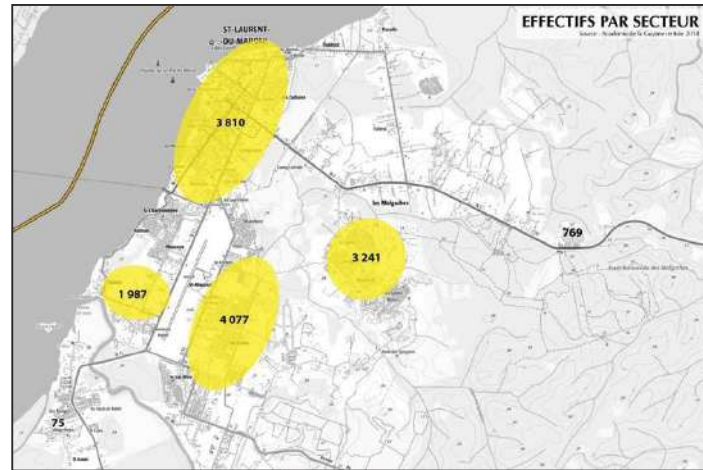
Différents types de pôles générateurs de déplacements sont à appréhender aujourd'hui :

1. **Les foyers d'habitat en développement** : ancien Centre Hospitalier, Saint-Maurice, Malgaches, Route de Paul Isnard, Saint-Jean-du-Maroni ... ;
2. **Les Opération d'Intérêt National (OIN)** : Carrefour Margot, Malgaches Paradis, Vampires ;
3. **Les sites piroguiers** : la Glacière, la Charbonnière, le Village Chinois, ... ;
4. **Les pôles d'enseignement, de santé et les équipements structurants** ;
5. **Les nouveaux équipements** : nouvel hôpital, nouvelle cité judiciaire... ;
6. **Les pôles utilitaires et de loisirs du quotidien** : Mairie, Poste, CAF, commerces et services, pôles sportifs et culturels ... ;
7. **Le pôle à vocation touristique** : Camp de la Transportation, Office du Tourisme ;
8. **Les pôles commerçants** : Super U, centre-ville, secteur rue du Port.



2.1.3 - Le poids majeur et grandissant des établissements scolaires

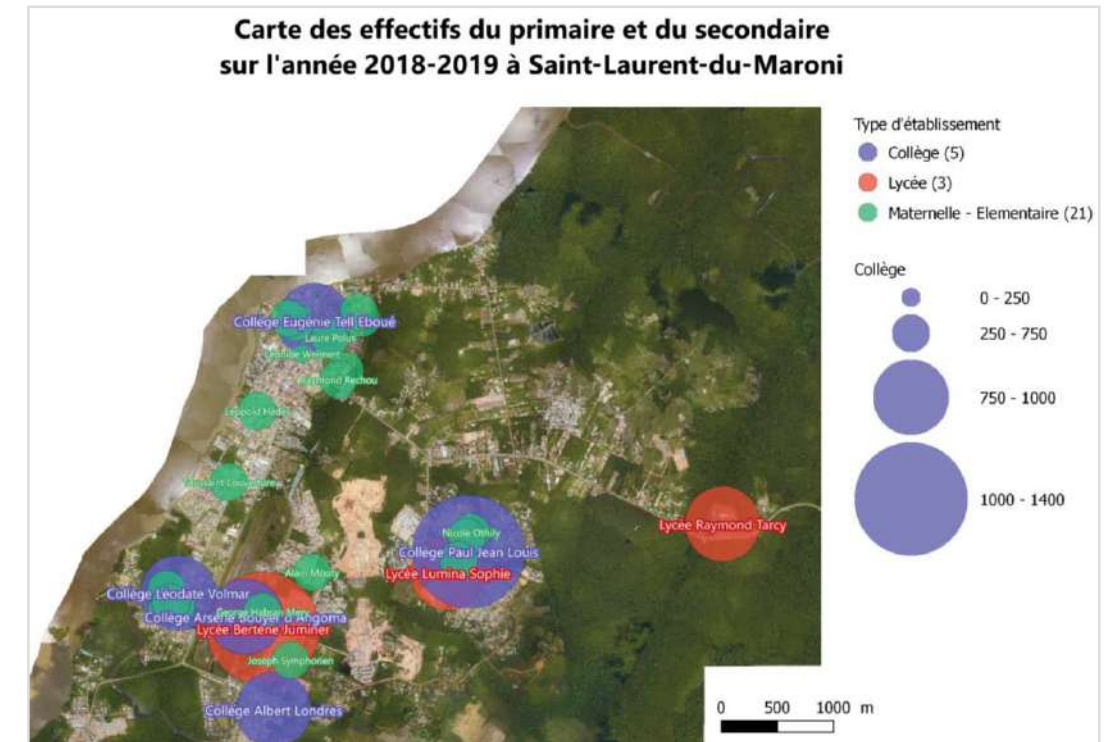
Saint-Laurent-du-Maroni compte près de 20 000 élèves scolarisés répartis en une trentaine d'établissements.



Source : Données IGN / Ville de Saint-Laurent-du-Maroni (réalisation EGIS)

On y retrouve :

- 10 000 élèves scolarisés dans les écoles maternelles et primaires ;
- 6 500 collégiens scolarisés sur 5 collèges de 1 100 à 1 200 élèves chacun et la création d'un nouveau en préparation route de Saint-Jean ;
- 3 500 lycéens scolarisés sur 3 lycées de 1 200 élèves chacun et la création d'un nouveau en préparation route de Saint-Jean.



Source : Données IGN / Ville de Saint-Laurent-du-Maroni (réalisation EGIS)

Hormis le lycée professionnel Raymond Tarcy qui est situé à plus de 4 kilomètres du centre-ville, en entrée de commune sur la RN 1, les autres établissements sont majoritairement localisés en centre-ville et dans les nouveaux quartiers périphériques.

Les effectifs scolaires augmentent de manière importante du fait de la forte croissance démographique conjuguée aux efforts entrepris pour l'amélioration du taux net de scolarisation qui accuse cependant encore des retards vis-à-vis de la métropole.

Conclusion sur le diagnostic territorial

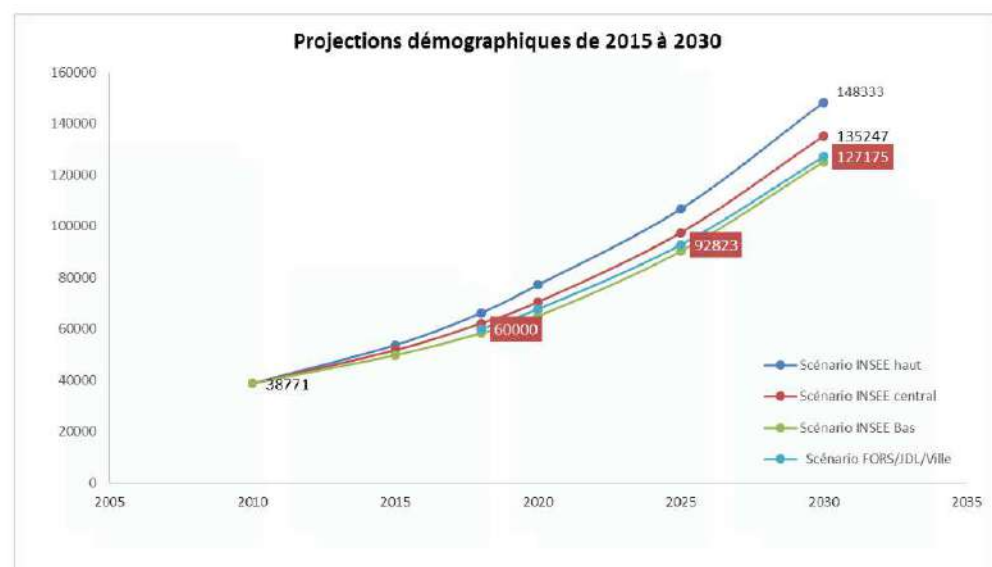
La commune connaît un développement urbain et spatial peu maîtrisé qui induit des distances et des temps de déplacement de plus en plus longs. Le réseau routier est sous-dimensionné et d'une hiérarchisation peu efficiente. A noter le manque de voies de contournement et d'axes structurants ou d'alternatives aux axes majeurs. Ces derniers supportent tout à la fois des trafics de transit et de desserte.

2.2 - Les caractéristiques de la mobilité et des déplacements

2.2.1 - Une tendance à l'augmentation forte de la demande de déplacements

Depuis plusieurs années, la demande de déplacements ne cesse de croître de manière importante. Ce phénomène découle :

- De la forte croissance démographique que connaît Saint-Laurent-du-Maroni ;
 - + 4,3 % d'évolution démographique par an (contre 2,6 % en moyenne sur la Guyane) ;
 - A court terme (2025) un gain d'environ 30 à 35 000 habitants liés à la natalité et à l'installation de nouvelles familles ;
 - 95 à 120 000 habitants estimés (selon les projections à l'horizon 2025) ;
 - Les études de prospective montrent que d'ici 2030 Saint-Laurent-du-Maroni devrait atteindre 135 000 habitants, soit plus de 30% de la population guyanaise.
- De l'amélioration des revenus des ménages ;
- De la concentration de l'emploi, des équipements et des services collectifs sur des polarités bien ciblées et des nouvelles attentes en matière de loisirs et de consommation.



Source : PGTD

Ce dynamisme démographique exceptionnel contribuera à augmenter les déplacements intercommunaux et intra-communaux à Saint-Laurent-du-Maroni. D'ailleurs, l'augmentation des déplacements de Saint-Laurent-du-Maroni est estimée à + 230 % entre 2010 et 2025.

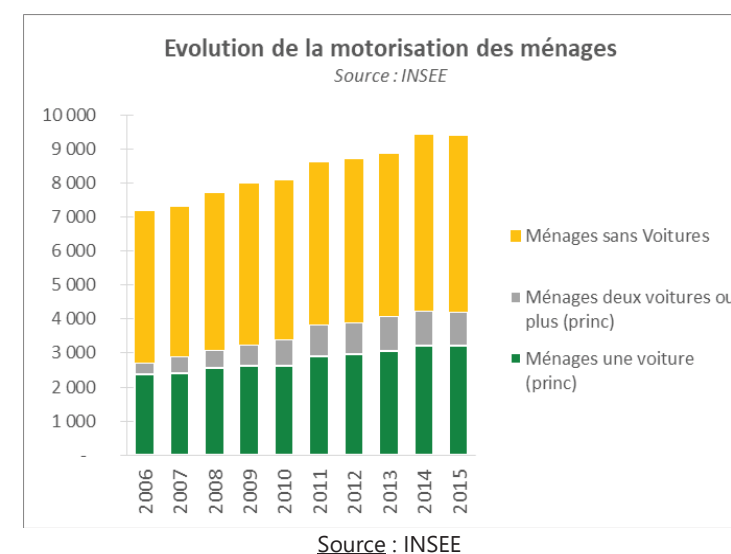
	2010	2025	Augmentation
Saint-Laurent – Mana	4 400	11 000	+ 150 %
Saint-Laurent – Apatou	3 100	7 500	+ 142 %
Saint-Laurent – Saint-Laurent	67 000	224 500	+ 230 %

2.2.2 - Une perspective d'évolution de la motorisation inquiétante

La Guyane est après Mayotte l'un des territoires d'Outre-Mer le moins motorisé avec environ 277 véhicules pour 1 000 habitants, la tendance est cependant à l'augmentation ces dernières années. Le potentiel de développement de certaines communes, dont Saint-Laurent-du-Maroni, risque de générer d'importants dysfonctionnements de la voirie et des espaces de stationnement si aucune alternative ne se développe.

Actuellement, le niveau d'équipement des ménages en automobile reste faible. En effet, seulement **45 % des ménages ont un véhicule** contre 70 % à la Réunion et 81 % en France métropolitaine.

Néanmoins, comme le montre le tableau ci-dessous, le niveau d'équipement des ménages en automobile est en augmentation.



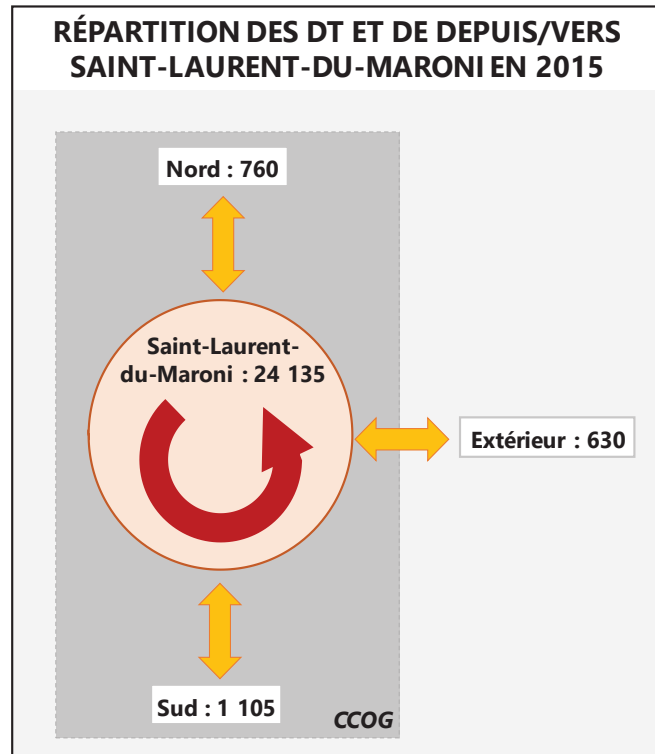
Source : INSEE

L'augmentation attendue du nombre de véhicules est un facteur important à prendre en compte dans le dimensionnement des infrastructures et des accès. L'augmentation de la motorisation risque également de compromettre le bon niveau d'utilisation des autres modes de déplacement.

A l'instar des autres territoires ultramarins, l'automobile est considérée comme un signe extérieur de richesse en Guyane. Dans un contexte de hausse du pouvoir d'achat, le potentiel de croissance est donc très fort. Sur la base des tendances passées, ce niveau d'équipement pourrait atteindre **50 à 55 % en 2030**, entraînant une augmentation du parc automobile des ménages.

2.2.3 - Une majorité de déplacements de proximité

L'analyse des déplacements pendulaires domicile-travail et domicile-étude souligne le poids majoritaire des déplacements de proximité « courte ou moyenne distance ». En effet, **90 %** des déplacements Domicile/Travail et Domicile/Emploi sont intra-communaux à Saint-Laurent-du-Maroni, ce qui signifie que la majorité des actifs et étudiants de Saint-Laurent ont leur emploi ou font leurs études dans leur commune de résidence. Cette répartition s'explique par l'éloignement géographique aux autres pôles d'emplois et de scolarité guyanais que sont Kourou ou l'Île de Cayenne.



Source : INSEE 2015

Les **24 000 déplacements internes** à Saint-Laurent-du-Maroni sont répartis de la manière suivante :

- 6 700 pour le travail ;
- 17 400 pour les études.

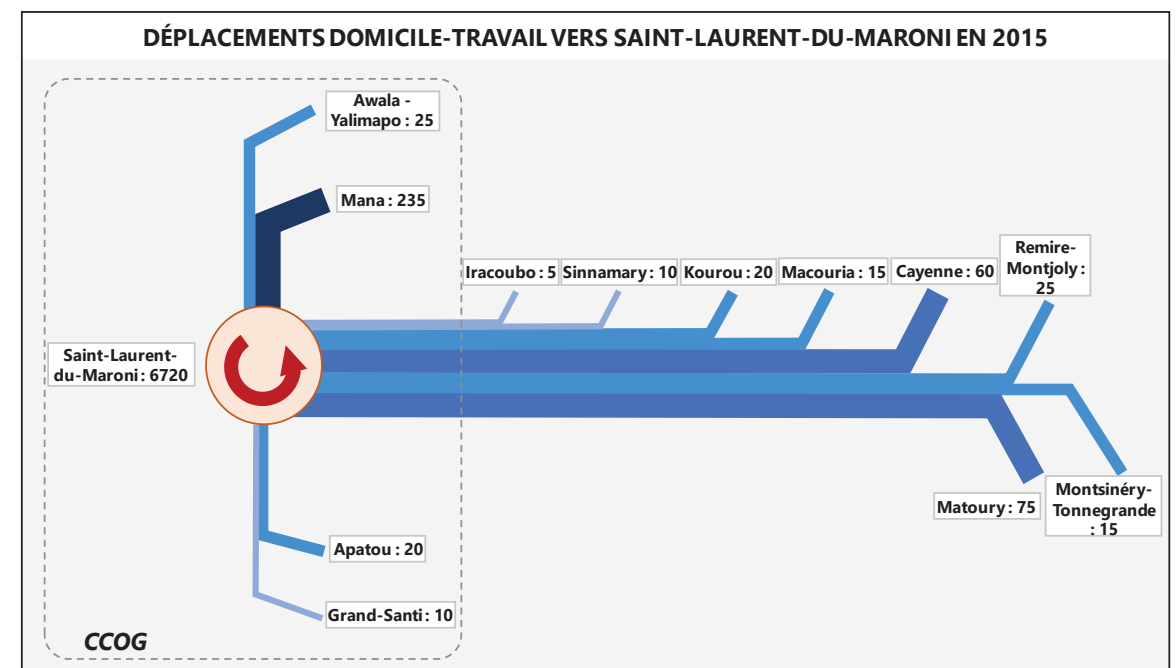
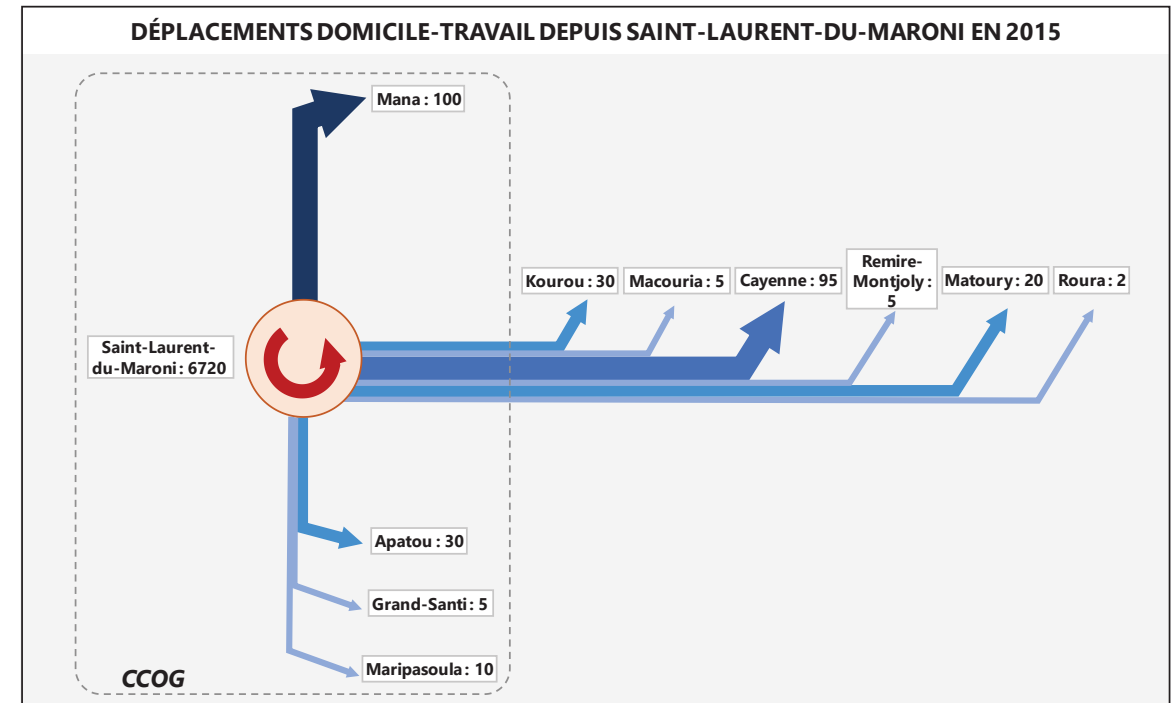
Les **2 500 déplacements en échange avec le chef-lieu** pour travailler ou étudier, représentent les flux journaliers suivants :

- 760 déplacements depuis/vers Mana essentiellement à partir de l'entrée Nord de Saint-Laurent-du-Maroni ;
- 630 déplacements depuis/vers les communes du Centre et de l'Est à partir de l'entrée Est (RN 1) ;
- 1 105 déplacements depuis/vers les communes du sud, via le transport routier, aérien ou fluvial.

2.2.4 - Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-étude

2.2.4.1 - Domicile -Travail

La commune de Saint-Laurent-du-Maroni héberge à elle seule une très grande majorité des emplois de l'Ouest guyanais. A l'échelle de la CCOG, les déplacements pendulaires domicile-travail s'orientent massivement en direction de Saint-Laurent-du-Maroni le matin et se diffusent le soir en direction des communes périphériques : Mana, pour l'essentiel.



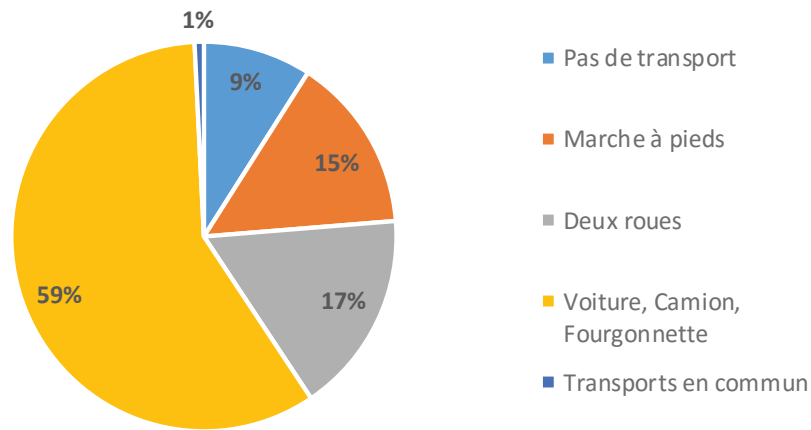
Source : INSEE 2015

L'organisation et la configuration actuelle avec la concentration des administrations et équipements structurants induisent **de forts déplacements qui convergent vers Saint-Laurent-du-Maroni** : Sous-Préfecture, Hôpital, Douanes, CAF, Sécurité Sociale, administration communale, Banques, Commerces, etc.

La majorité des déplacements sont internes à la commune : plus de 6 700 déplacements internes contre 515 déplacements qui proviennent de l'extérieur de la commune et sont orientés vers Saint-Laurent-du-Maroni pour le travail.

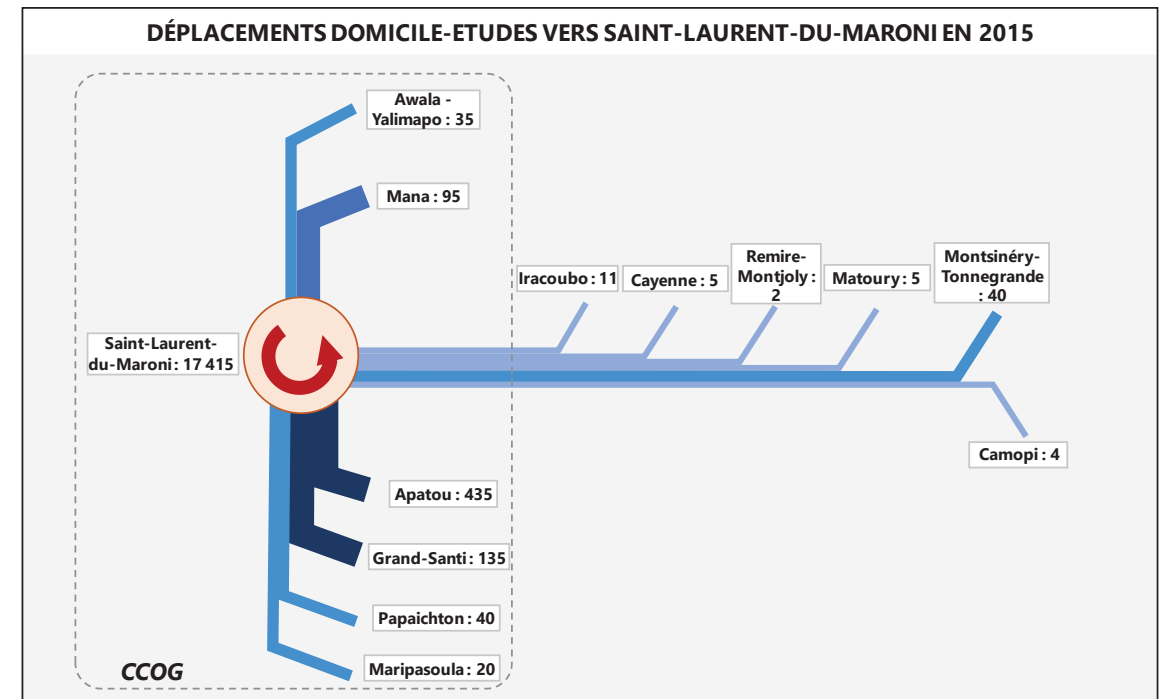
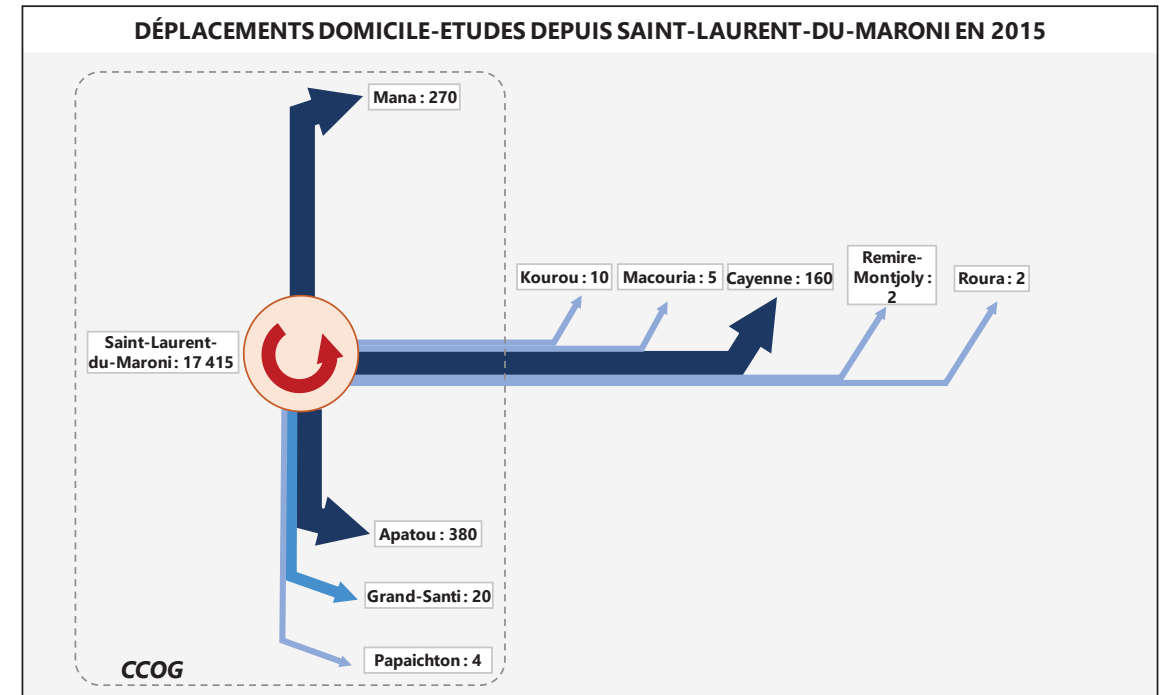
Chaque jour, plus de **4 000 personnes utilisent principalement leur voiture** pour se rendre au travail, soit 60 % des déplacements domicile-travail. Les deux-roues sont également très utilisés (17 % de part-modale).

Répartition modale des déplacements Domicile - Travail sur Saint-Laurent-du-Maroni



Source : INSEE 2015

2.2.4.2 - Domicile/Études



Source : INSEE 2015

Les déplacements domicile-études représentent un poids important de l'ensemble des déplacements Domicile/Études et Domicile/Travail. Tant dis que les déplacements Domicile/Travail internes à Saint-Laurent représentent 6 700 déplacements, les **déplacements Domicile/Études internes sont supérieurs à 17 400**. Ce nombre important de déplacements témoigne d'une offre conséquente d'établissements scolaires sur la commune. Le développement des équipements scolaires se fait au plus près des nouveaux quartiers d'habitats (ZAC Saint-Maurice, route des Sables Blancs, etc.).

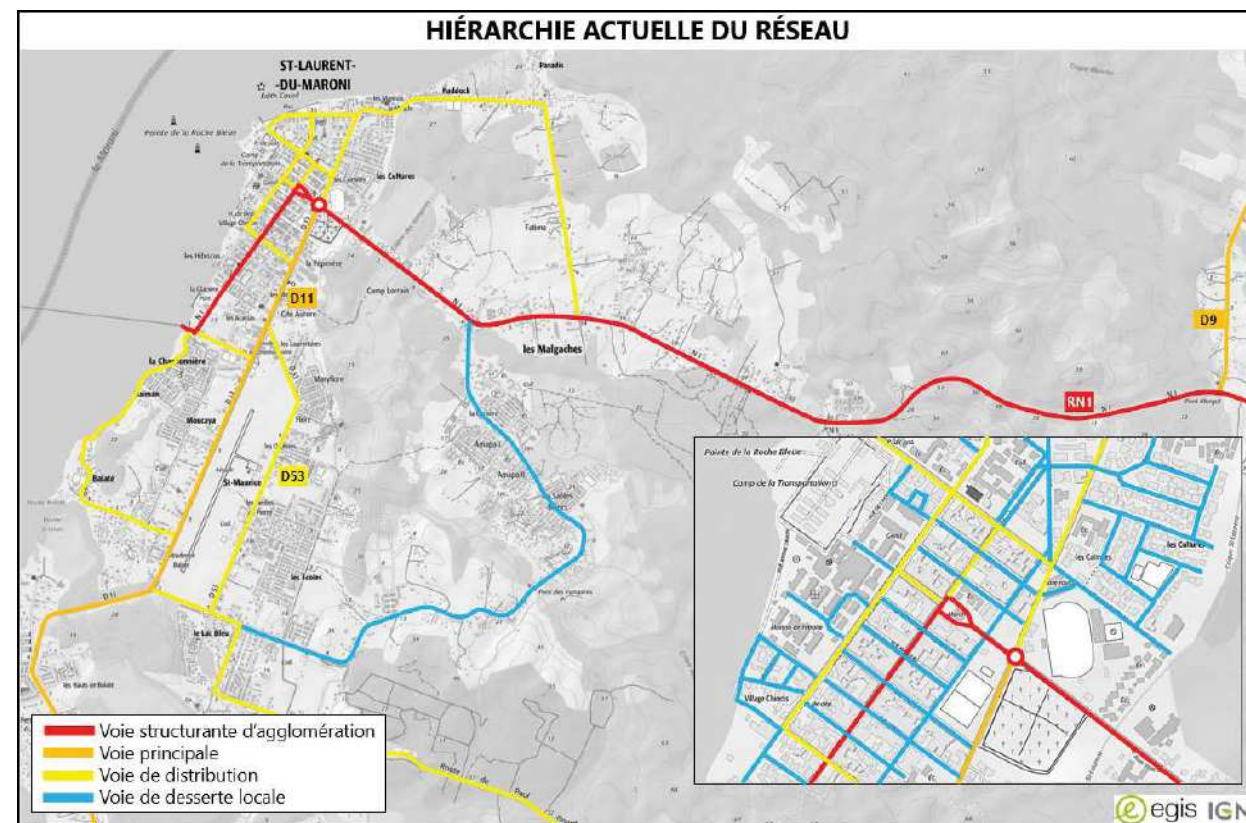
2.3 - Le réseau routier : support des mobilités à mailler et à conforter

2.3.1 - La hiérarchisation actuelle du réseau routier

Au vu de la superficie du territoire et de la densité de population observée, le réseau routier de Saint-Laurent-du-Maroni est peu dense. Il est essentiellement concentré en centre-ville.

Il se compose de 16 kilomètres de routes nationales, de 638 km de routes départementales et de 108 km de routes communales.

- La voirie est organisée autour de la RN 1 qui est la seule voie structurante d'agglomération de Saint-Laurent-du-Maroni permettant une distribution jusqu'à Cayenne. C'est la seule voie d'entrée pour aller vers le centre-ville depuis l'Est ;
- Le réseau secondaire est constitué par les deux routes départementales que sont la RD 11 (Avenue Christophe Colomb) qui contourne le centre de Saint-Laurent-du-Maroni pour rejoindre Saint-Jean et la RD 9 (avenue Jean Galmot) qui permet de rejoindre la commune de Mana ;
- Mis à part le centre-ville, les quartiers résidentiels sont assez peu desservis par les voiries communales. En général, une seule voie permet leur desserte.



Source : IGN / BD Topo (réalisation Egis)

2.3.2 - Un maillage limité, source de congestion

Les entrées de villes sont assez limitées en termes de largeur d'emprise, ce qui entraîne un problème de congestion des axes aux heures de pointe.

Sur la majorité des axes structurants, on constate des conflits d'usage : la voie est utilisée tant par les poids lourds et transports collectifs, les véhicules légers que les deux-roues et les piétons. Le réseau routier ne suit pas le développement urbain, devant l'urbanisation anarchique et galopante il est, de fait, difficile d'anticiper les voies nouvelles (implantation, gabarit ad hoc...). Les infrastructures routières viennent toujours en rattrapage du développement bâti et des équipements.

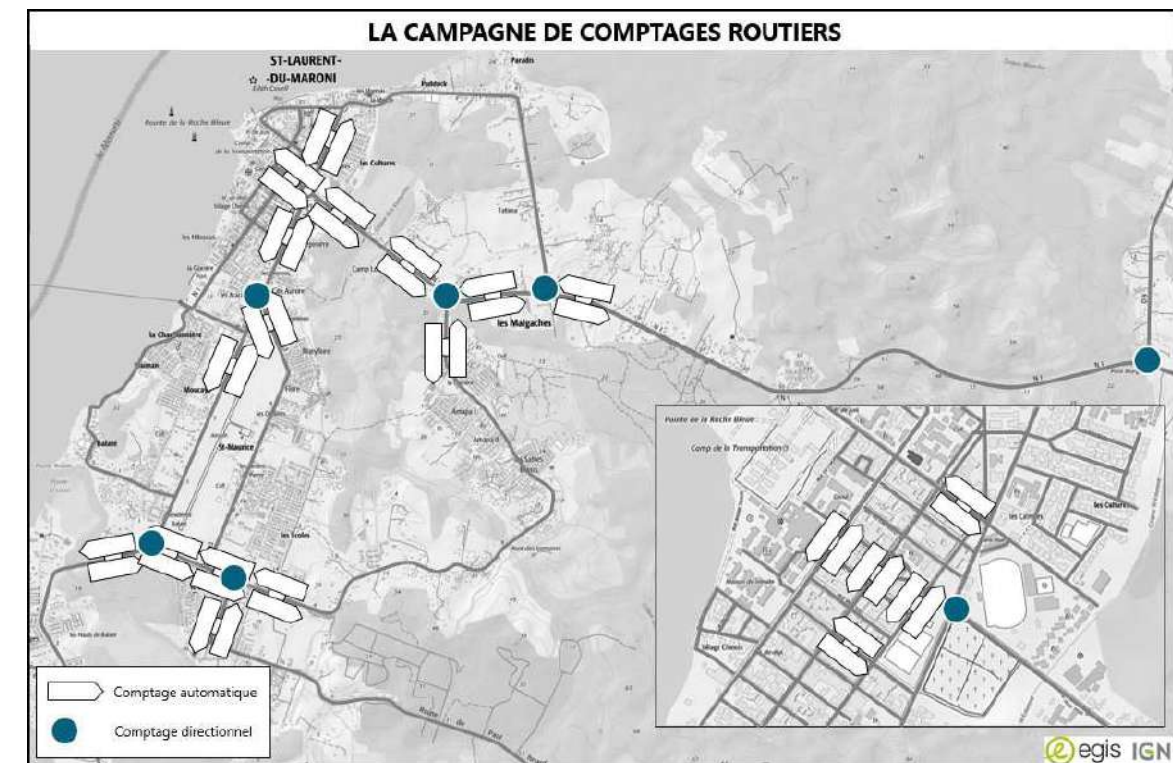
2.3.3 - Les niveaux de trafics sur le réseau routier

2.3.3.1 - Les données de comptages

Dans le cadre de la présente étude, une campagne de comptages automatiques et directionnels a été réalisée du 7 au 14 décembre 2018.

Les comptages automatiques, effectués par sens et différenciation des types de véhicules (VL et PL), permettent d'identifier les flux en section courante sur la RN 1 et les autres axes structurants de Saint-Laurent-du-Maroni. 20 postes de comptages ont été posés dont 4 bidirectionnels en section courante de la RN 1.

Les comptages directionnels, effectués à l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe du midi sur une période de 1h le 6 décembre 2018, permettent d'élaborer les flux directionnels aux niveaux des différents carrefours en entrée de ville.



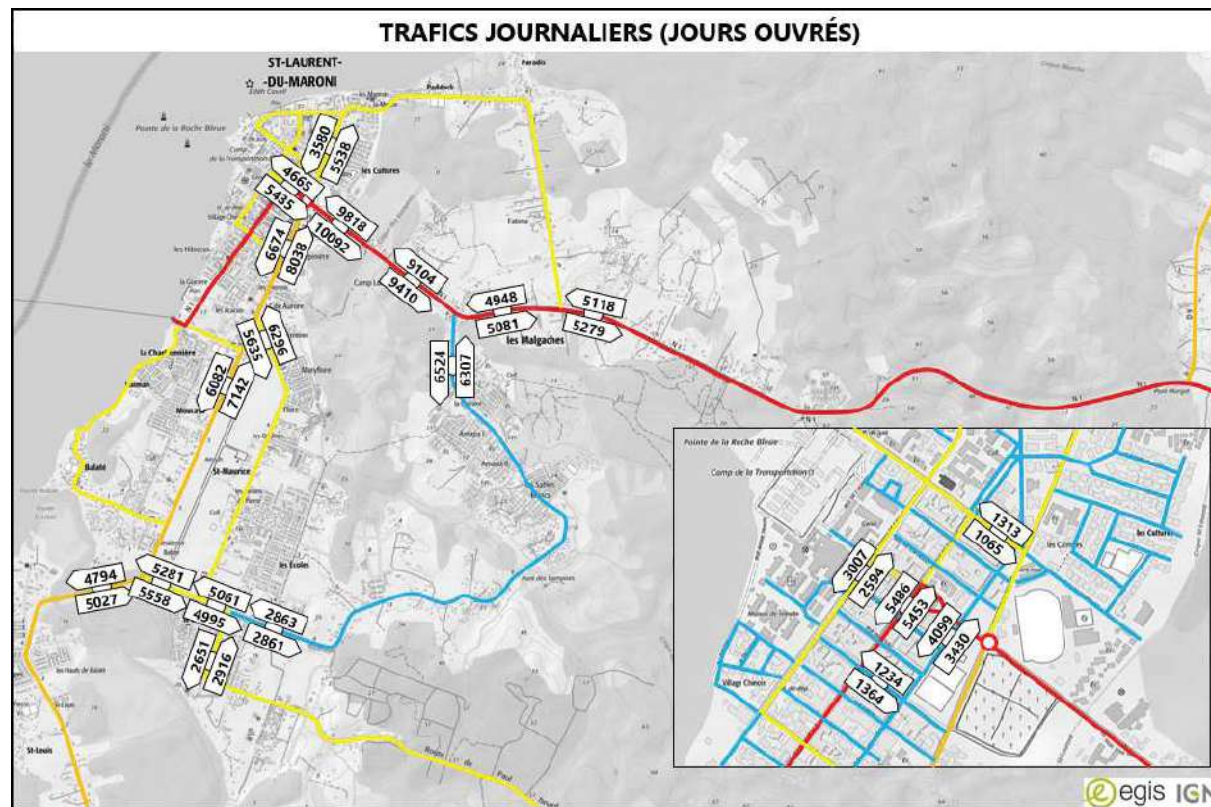
Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.2 - Les trafics journaliers

Concernant les trafics observés sur une journée, on constate que la RN 1 est l'entrée de ville qui supporte le trafic le plus important. En effet, sur la portion entre la RD 11 et l'avenue Paul Castaing, le trafic moyen journalier atteint près de **20 000 véhicules/jour** (soit 10 000 véhicules/jour/sens).

Les trafics des différentes entrées de ville amplifient à mesure que l'on s'approche du centre-ville de Saint-Laurent-du-Maroni. En particulier sur la RN 1, les trafics sont de l'ordre de 5 000 véhicules/jour/sens en amont de l'avenue Paul Castaing et atteignent 10 000 véhicules/jour/sens en entrée du centre-ville (rond-point avec la RD 11). De la même manière sur la RD 11 en direction du centre-ville, les trafics augmentent de 5 000 véhicules/jour en amont de l'allée du Lac Bleu à 8 000 véhicules/jour à proximité du centre-ville.

Les trafics sont également importants sur les axes secondaires, ce qui ne concorde pas avec la hiérarchie du réseau. En particulier, l'avenue Paul Castaing supporte un flux de transit avec des trafics de l'ordre de 6 000 véhicules/jour/sens.



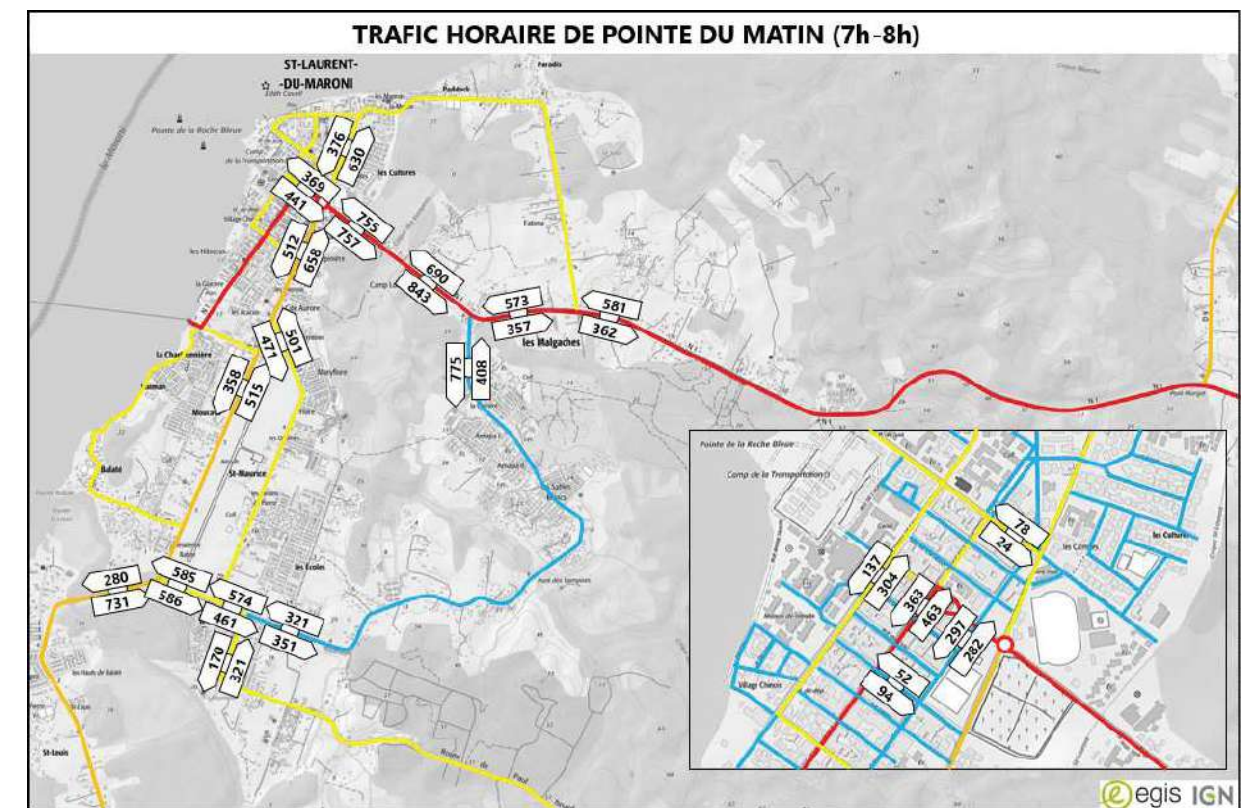
Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

L'analyse des comptages routiers fait ressortir un effet entonnoir du réseau convergeant vers le centre-ville sans contournement possible. Les trafics se concentrent principalement sur la RN 1, la RD 11 et l'avenue Paul Castaing.

2.3.3.3 - Les trafics horaires de pointe du matin (7h-8h)

Les trafics à l'heure de pointe du matin sont légèrement dissymétriques selon les axes, ce qui démontre de la convergence des trafics vers les différents pôles générateurs de Saint-Laurent-du-Maroni. En particulier sur les principaux axes du secteur on retrouve :

- **755 véh/h** en direction du centre-ville sur la RN 1 ;
- **660 véh/h** en direction du centre-ville sur la RD 11 ;
- **845 véh/h** sur la RN 1 en direction du centre hospitalier ;
- **755 véh/h** sur l'avenue Paul Castaing en direction du centre hospitalier ;
- **730 véh/h** au Sud de la RD 11 en direction des établissements scolaires.

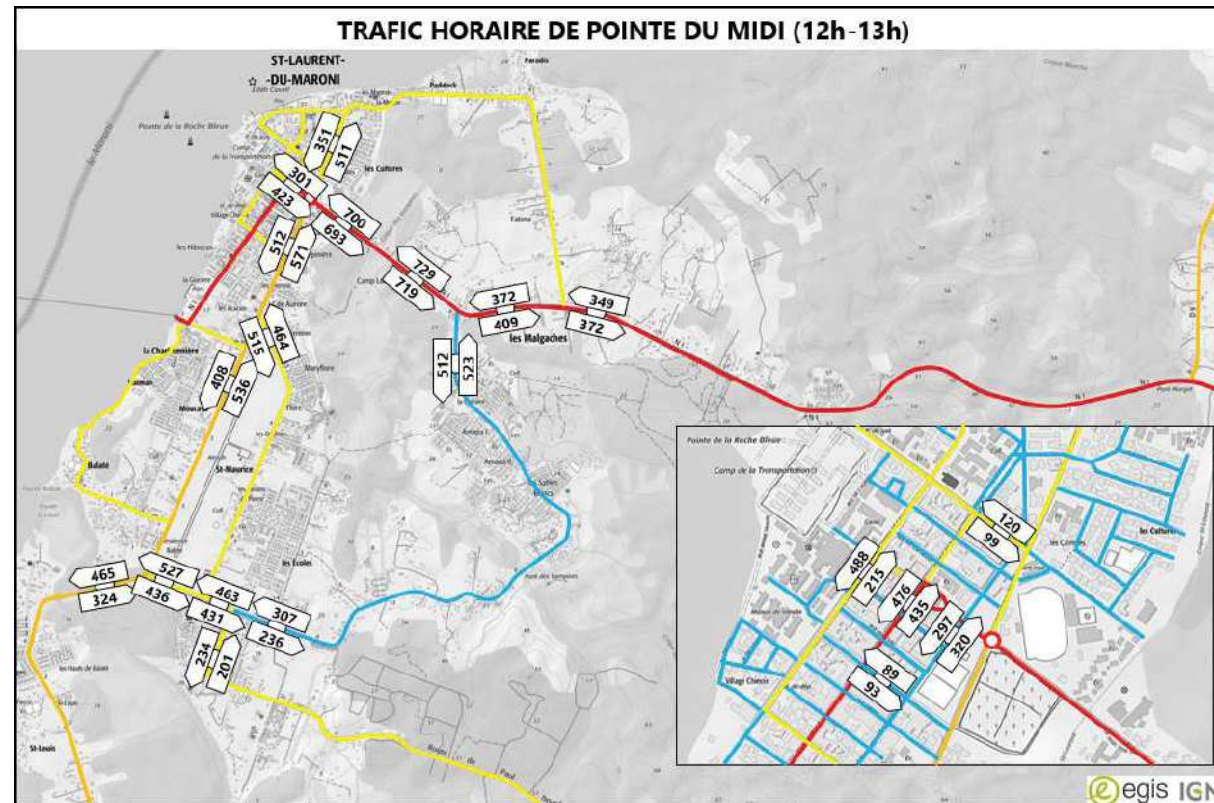


Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.4 - Les trafics horaires de pointe du midi (12h-13h)

Globalement, les trafics à l'heure de pointe du midi sont moins élevés qu'à l'heure de pointe du matin. Toutefois, certains axes structurants du périmètre d'étude supportent des trafics toujours élevés en direction des différents pôles générateurs :

- **700 véh/h** en direction du centre-ville sur la RN 1 ;
- **570 véh/h** en direction du centre-ville sur la RD 11 ;
- **720 véh/h** sur la RN 1 en direction du centre hospitalier ;
- **510 véh/h** sur l'avenue Paul Castaing en direction du centre hospitalier.



Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

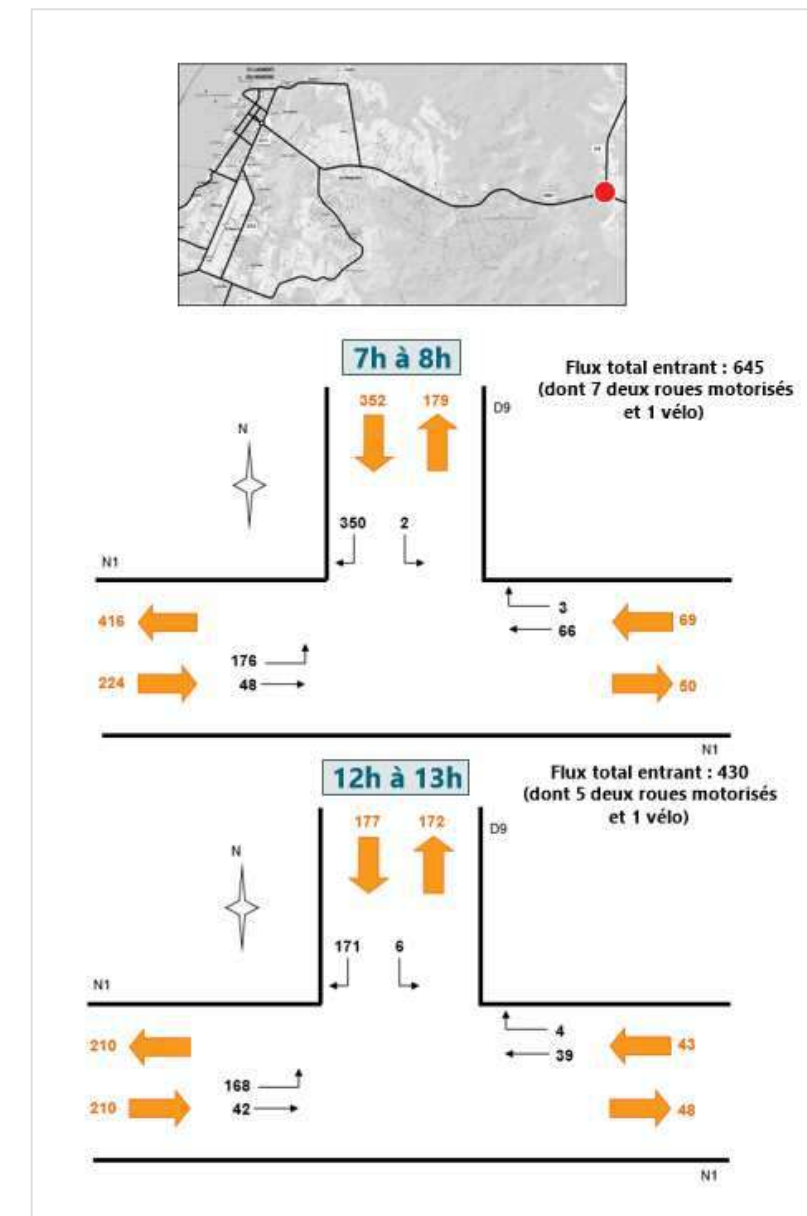
2.3.3.5 - Focus sur le carrefour au niveau du pont Margot

Le carrefour Margot est un passage clé pour les échanges entre Saint-Laurent-du-Maroni et Mana puisque les flux entre ces deux axes sont importants aux heures de pointe.

En particulier à l'heure de pointe du matin, 350 véhicules proviennent de la RD 9 et se dirigent sur la RN 1 en direction de Saint-Laurent-du-Maroni et inversement 176 véhicules de la RN 1 se dirigent vers la RD 9 en direction de Mana. A l'heure de pointe du midi, les flux sont moins importants que le matin mais la répartition reste similaire.

On retiendra que sur la RD 9 plus de 96 % des flux tournent à droite sur la RN 1 et inversement sur la RN 1 près de 80 % des flux tournent à gauche en direction de Mana.

Concernant la répartition modale, près de 92% des flux sont des flux Véhicules Légers tant dis que les Poids Lourds ne représentent que 2 à 3 % du trafic.

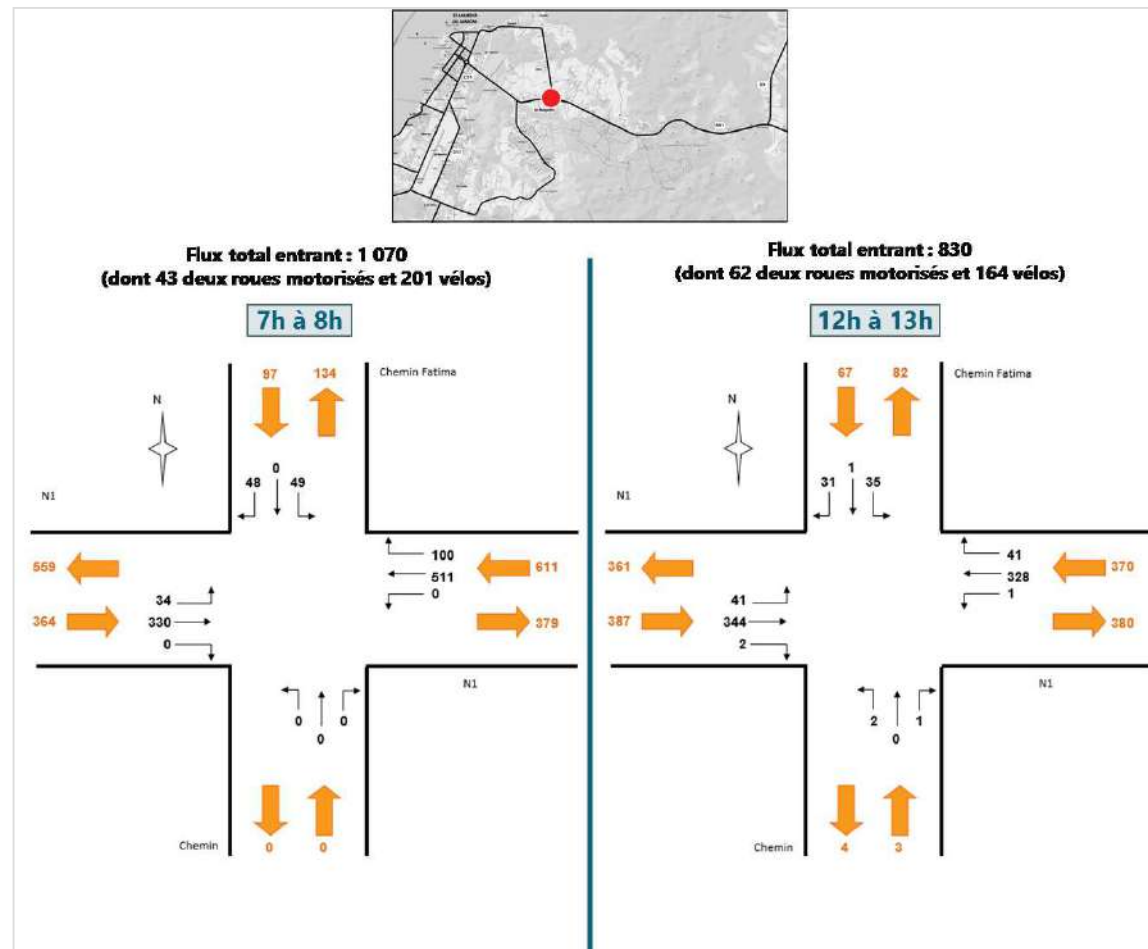


Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.6 - Focus sur le carrefour entre la RN 1 et le chemin de Fatima

L'analyse du carrefour entre la RN 1 et le chemin de Fatima témoigne de la prédominance des flux sur la RN 1.

A l'heure de pointe du matin, les trafics sont majoritairement dirigés vers Saint-Laurent-du-Maroni avec 560 véhicules/h qui circulent dans cette direction. A l'heure de pointe du midi, les flux sont symétriques, puisqu'ils sont à la fois dirigés vers et depuis Saint-Laurent-du-Maroni avec des trafics compris entre 360 et 380 véhicules/h.



Concernant la répartition modale, les vélos représentent 19 à 20 % du trafic, ce qui est une part importante.

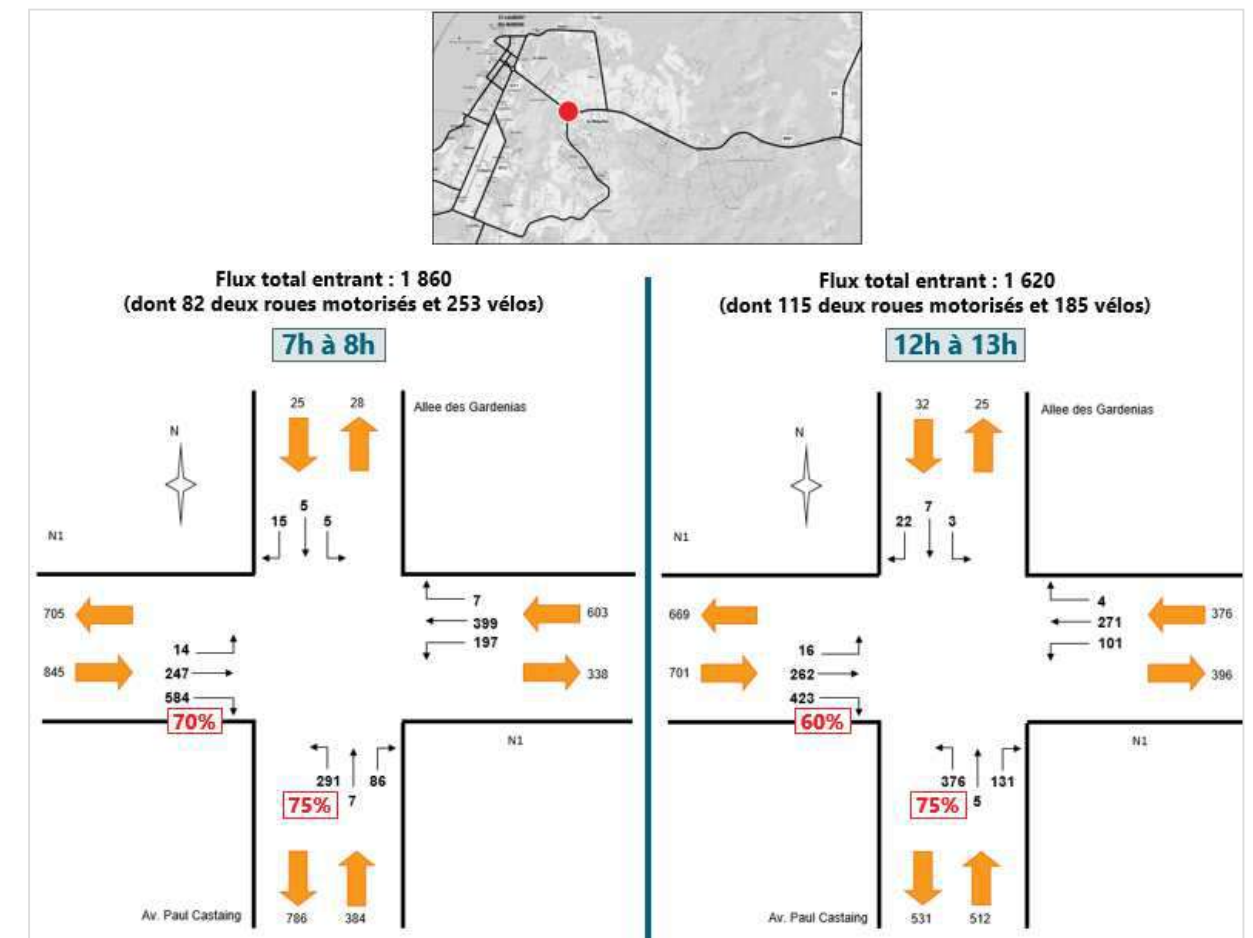
Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.7 - Focus sur le carrefour entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing

Le carrefour entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing constitue un accès clé au centre hospitalier puisque les flux entre ces deux axes sont importants aux heures de pointe. En particulier, certains flux sont prédominants :

- Depuis le centre-ville, le mouvement de tourne-à-droite en direction de l'hôpital ;
- Depuis l'avenue Paul Castaing, le mouvement de tourne-à-gauche en direction du centre-ville ;
- Sur la RN 1, le flux en direction du centre-ville.

Concernant la répartition modale, les vélos représentent 11 à 14 % du trafic, ce qui est une part importante.



Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

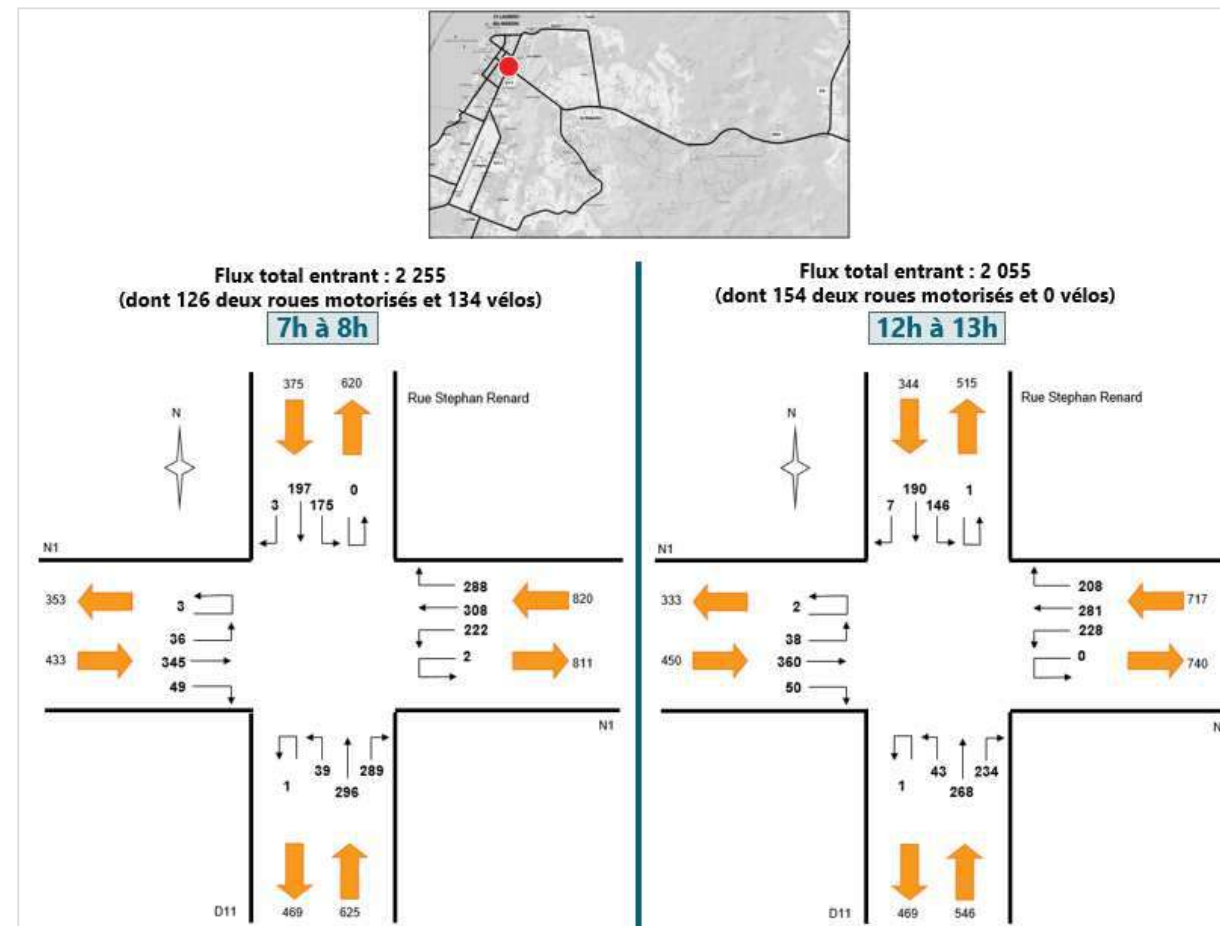
2.3.3.8 - Focus sur le rond-point d'entrée de ville de la RN 1

Ce rond-point est caractéristique des entrées de ville : les trafics sont importants sur la RN 1 et se diffusent dans toutes les directions.

Par exemple, à l'heure de pointe du matin, sur les 820 véhicules/heure de la RN1 qui circulent en direction du centre-ville, 35 % se diffusent sur la rue Stephan Renard, 38 % vers la place de la mutualité et 27 % vers la RD 11.

On constatera que le flux en contre-pointe sur la RN 1 est également important aux heures de pointe. A l'heure de pointe du matin, le flux en direction de la RN 1 représente 810 véhicules/heure et provient également de toutes les directions.

Concernant la répartition modale, les vélos représentent 6 % du trafic, tout comme les deux-roues motorisés.



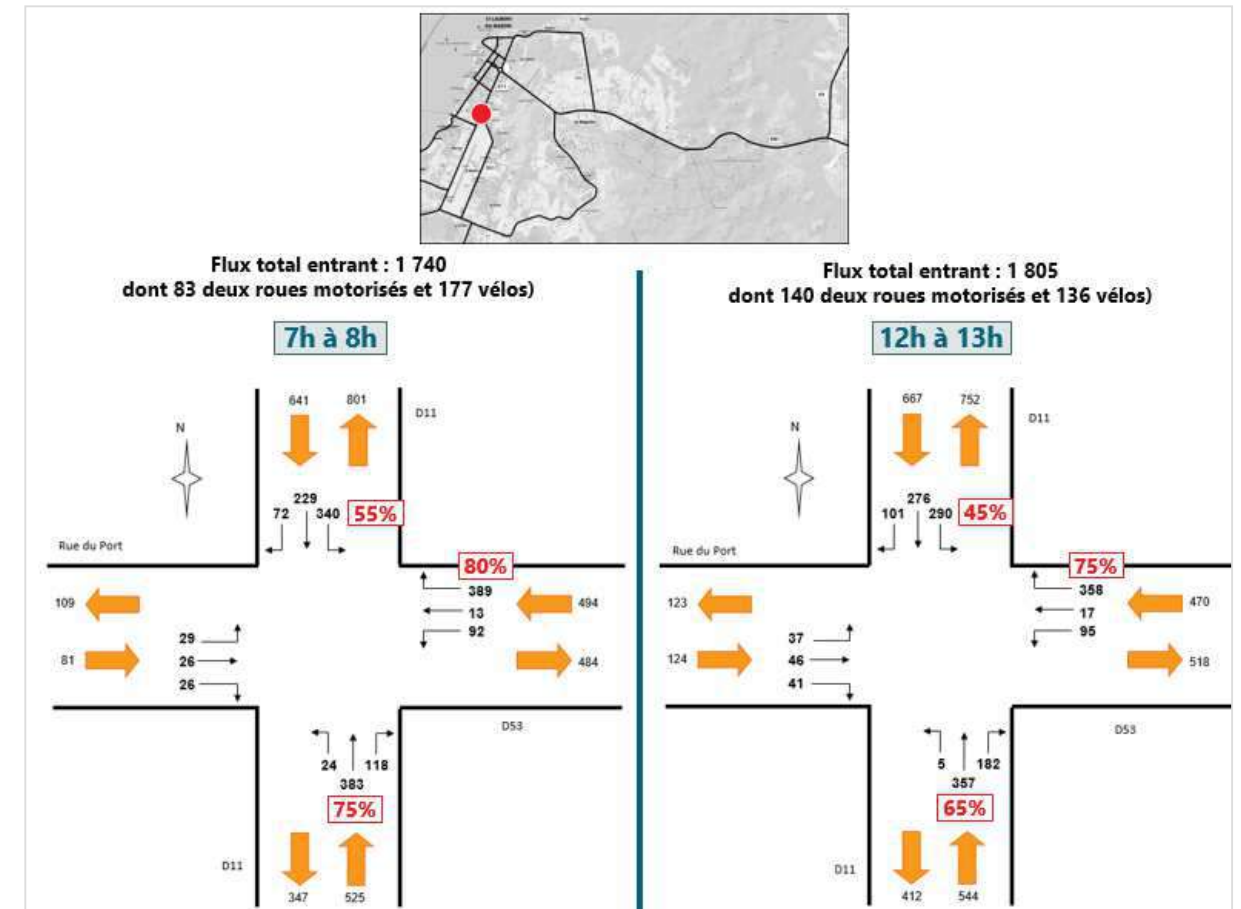
Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.9 - Focus sur le carrefour entre les RD 11 et 53

Ce carrefour représente le passage entre le centre-ville et le Sud de la ville avec des mouvements importants vers et depuis la RD 53.

On retiendra que le flux sur la RD 11 en direction du centre-ville est important aux heures de pointe, avec 800 véhicules/heure le matin et 750 véhicules/heure le midi, et provient tant de la RD 53 que du Sud de la RD 11. Dans l'autre direction, le flux provenant du centre-ville sur la RD 11 est également dirigé à la fois vers le Sud de la RD 11 et sur la RD 53.

Concernant la répartition modale, les vélos représentent 8 à 10 % du trafic, contre 5 à 8 % pour les deux-roues motorisés.



Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

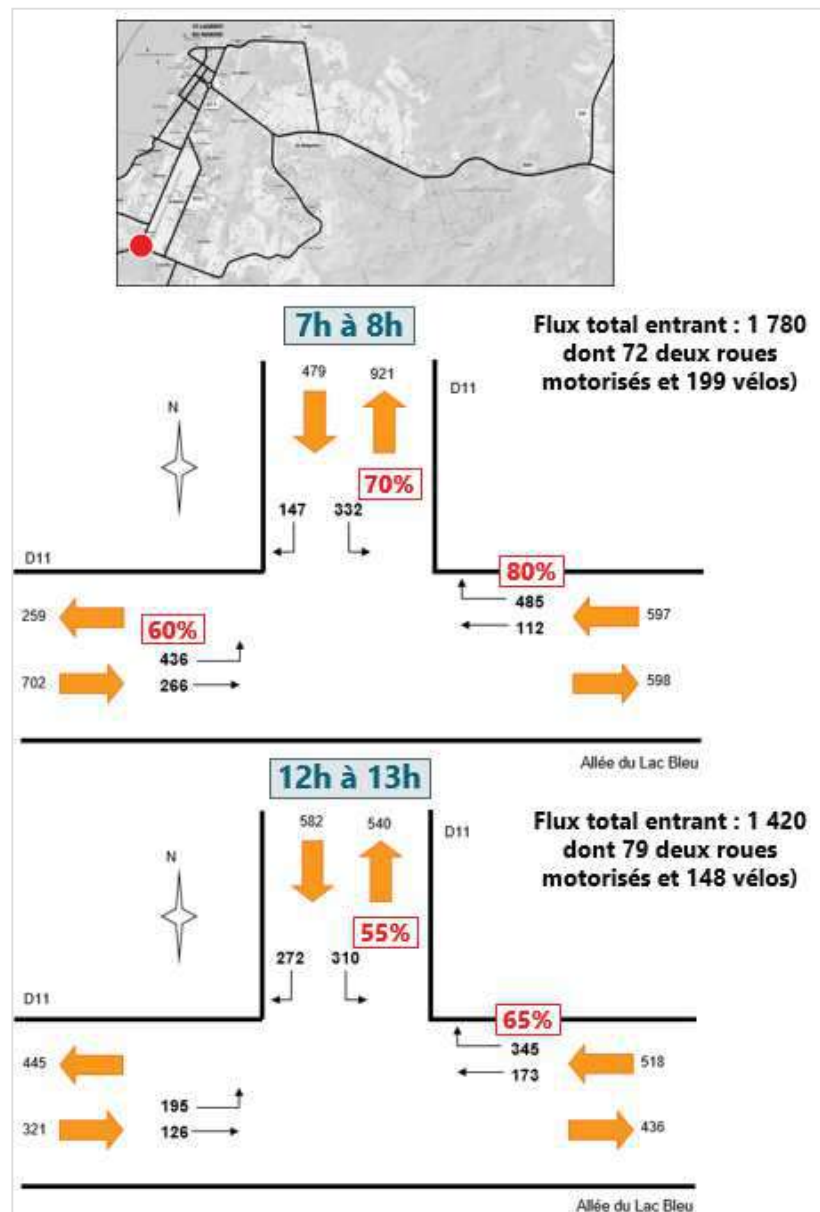
2.3.3.10 - Focus sur le carrefour entre la RD 11 et l'allée du Lac Bleu

Ce carrefour permet de connaître les mouvements entre les quartiers du Sud de la commune et le centre-ville.

On remarquera que le flux sur la RD 11 en direction du centre-ville est important aux heures de pointe, avec en particulier 920 véhicules/sens à l'heure de pointe du matin, et provient tant de la RD 11 que de l'allée du Lac Bleu. D'ailleurs, à l'heure de pointe du matin, 80 % du flux de l'allée du Lac Bleu et 60 % du flux du Sud de la RD 11 se dirigent vers le Nord de la RD 11.

Dans l'autre direction, le mouvement de tourne-à-gauche depuis la RD 11 vers l'allée du Lac Bleu est également très emprunté.

Concernant la répartition modale, les vélos représentent 10 à 11 % du trafic, contre 4 à 6 % pour les deux-



roues motorisés.

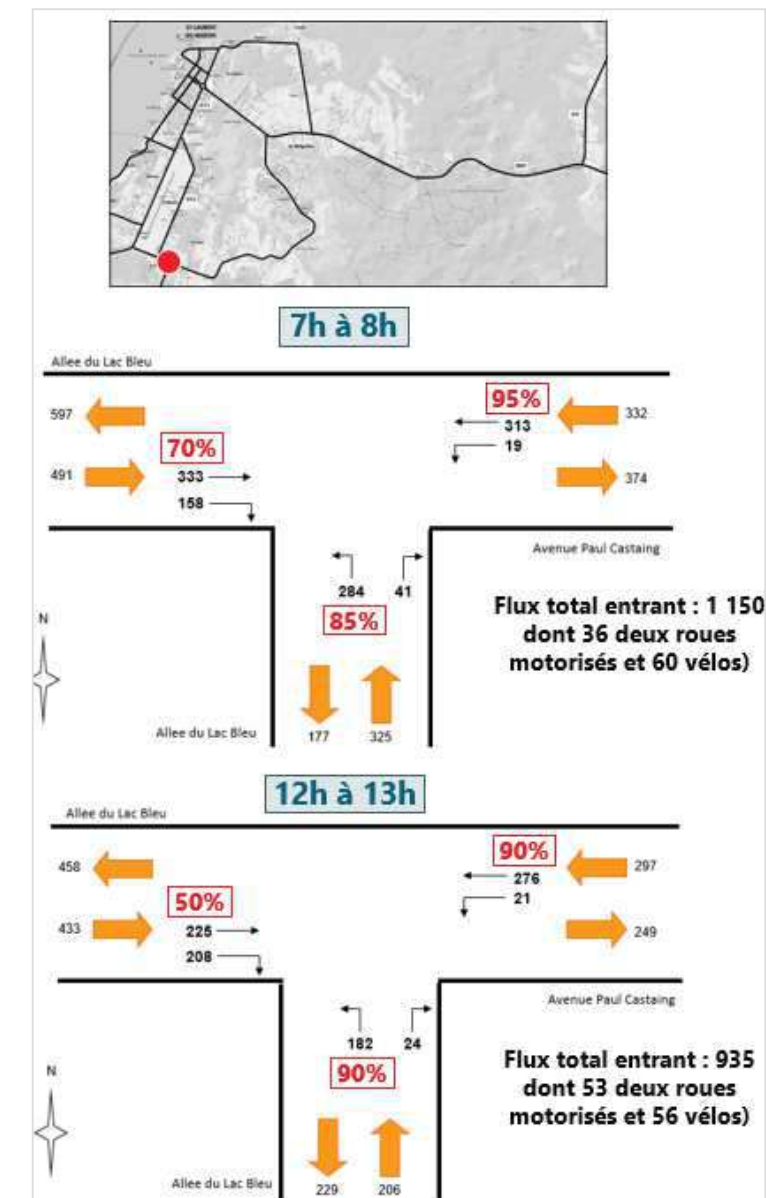
Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.3.11 - Focus sur le carrefour entre l'allée du Lac Bleu et l'avenue Paul Castaing

Ce carrefour permet de caractériser les mouvements vers les quartiers du Sud de la commune (le Lac Bleu, les Écoles) en lien avec les pôles générateurs (les établissements scolaires). Certains mouvements sont particulièrement importants aux heures de pointe, comme :

- En direction de l'Ouest de l'allée du Lac Bleu qui provient tant depuis le Sud de l'allée du Lac Bleu que de l'avenue Paul Castaing ;
- En direction de l'avenue Paul Castaing et qui provient de l'Ouest de l'allée du Lac Bleu.

Concernant la répartition modale, les vélos représentent 5 à 6 % du trafic, contre 3 à 6 % pour les deux-roues motorisés.



Source : Comptages décembre 2018 (réalisation Egis)

2.3.4 - Des conditions de circulation difficiles en entrées de ville aux heures de pointe

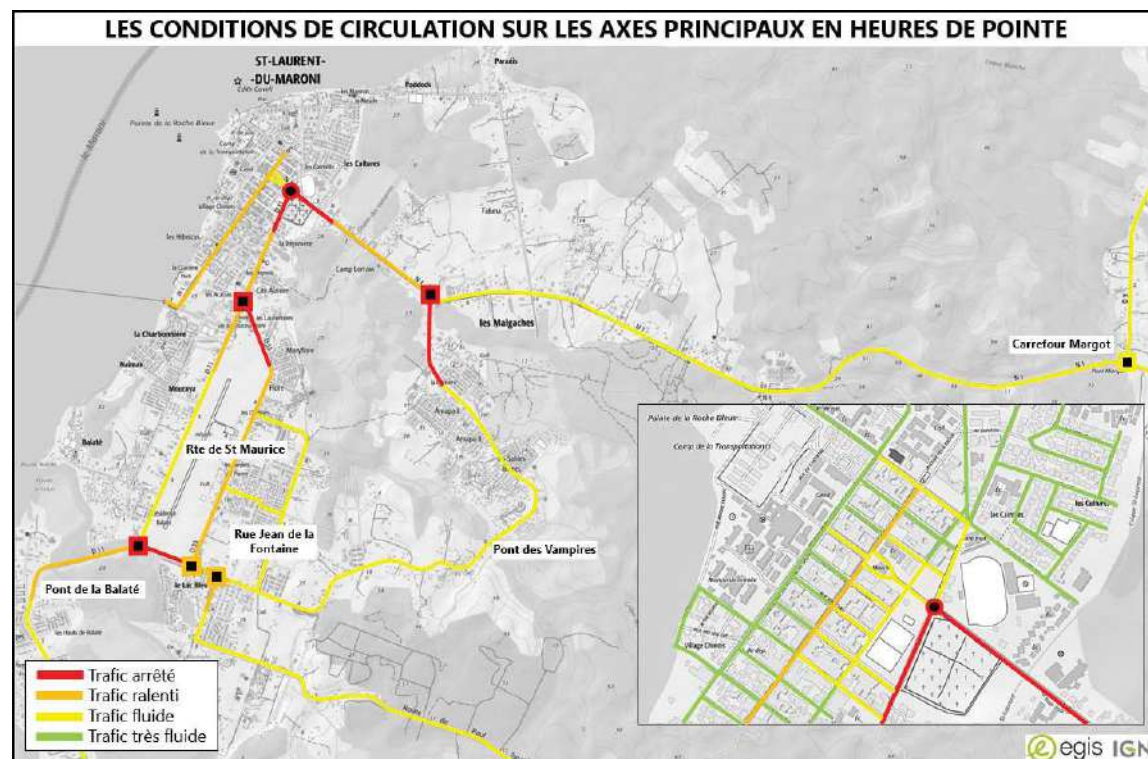
Selon les comptages réalisés en décembre 2018, les difficultés de congestion concernent les entrées de ville. Du fait de la convergence des flux vers le centre-ville aux heures de pointe, les principales pénétrantes sont congestionnées :

- La RN 1 ;
- La rue Joseph Symphorien ;
- La route de Saint-Maurice ;
- L'avenue Christophe Colomb ;
- Etc.

Des points durs très localisés sont à dénombrer :

- Carrefour RN 1 / Avenue Paul Castaing ;
- Giratoire RN 1 / RD 11 / rue Georges Guéril ;
- Carrefour RD 11 (avenue Colomb) / RD 53 (Route de Saint-Maurice) ;
- Carrefour RD 11 / Allée du Lac Bleu ;
- Carrefour Rue du Bac / RN 1.

En particulier à l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont liées à la fois à l'accessibilité au centre-ville et aux différents collèges et lycées. De ce fait, la congestion est importante en particulier au niveau du rond-point d'entrée de ville de la RN 1. Au niveau du croisement avec l'enseigne Super U, la circulation est également difficile. Des problèmes sont constatés sur le carrefour des Vampires dans le sens les Sables Blancs vers le centre-ville.



Source : IGN/ BD Topo (réalisation Egis à partir des comptages et observation de terrain)

2.3.5 - La sécurité routière – l'accidentologie générale

2.3.5.1 - Le recensement des accidents et la nature des impliqués

Entre 2014 et 2018 inclus (5 ans), 33 accidents corporels ont été recensés sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni, ayant occasionnés 41 victimes dont 4 tués.

La gravité des accidents reste modérée puisque pour les 33 accidents corporels recensés sur la période d'étude, seulement 12 % sont des accidents impliquant la mort d'une victime. En d'autres termes, 87 % des accidents occasionnés ne sont pas mortels.

Au niveau des impliqués dans les accidents, les voitures sont fortement représentées, sans conséquences graves pour ces usagers. Sur l'ensemble des accidents de la période d'étude, 66 % impliquent un usager de Véhicule Léger.

Au niveau des victimes, les piétons et les vélos sont les plus représentés, avec des conséquences graves pour ces catégories d'usagers. Les personnes tuées lors de ces accidents sont toujours des piétons et résultent d'un conflit entre piétons et Véhicule Léger. Concernant les victimes blessées (hospitalisées ou non) il s'agit dans 90 % des cas de piétons ou cyclistes.

Répartition des victimes par catégorie d'usager		
Accidents impliquant au moins 1 ...		Nombre
Piéton	Tués	4
	Blessés	23
Cycle	Tués	0
	Blessés	11
Cyclomoteur	Tués	0
	Blessés	2
Véhicule léger	Tués	0
	Blessés	1
Bus	Tués	0
	Blessés	0
Nombre total de victimes		41

Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre
Piéton	29
Cycle	10
Cyclomoteur	7
Véhicule léger	22
Bus	1
Total d'impliqués sur la période	69

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Source : Données d'accidentologie entre 2014 et 2018 (BMO gendarmerie de Saint-Laurent du Maroni)

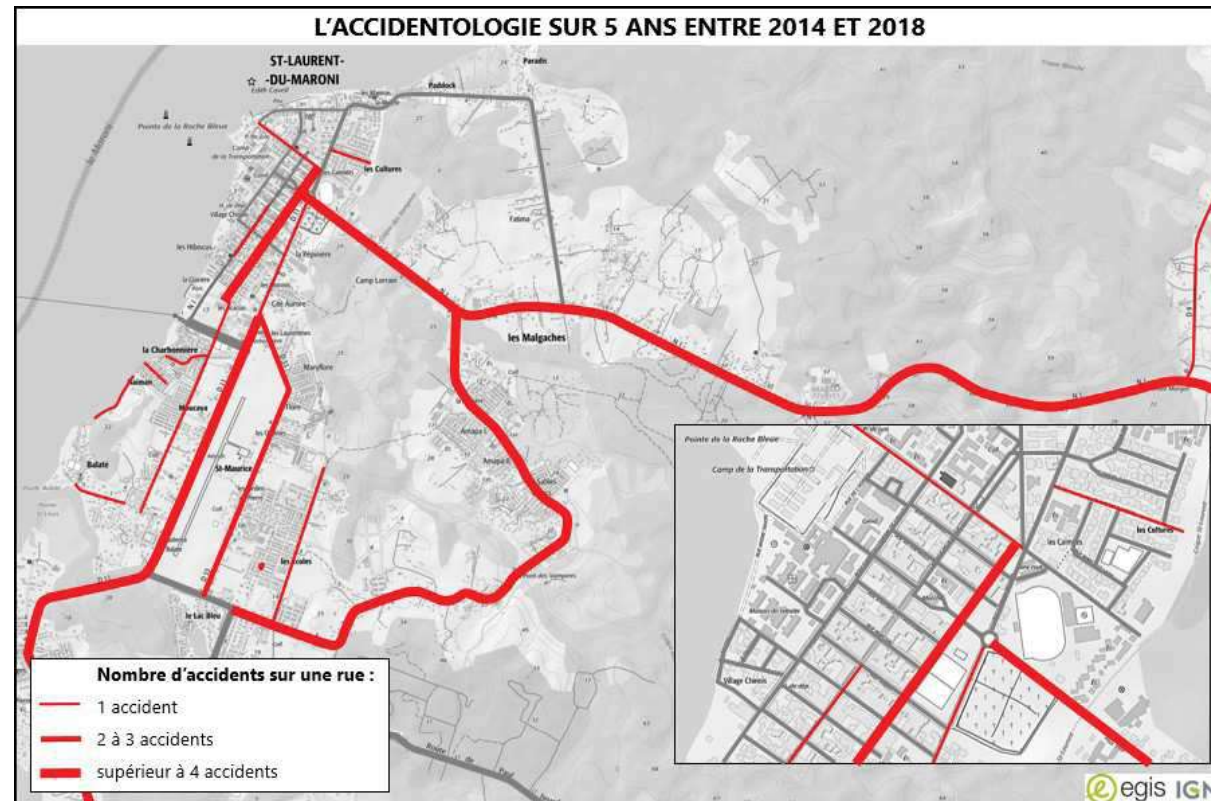
En conclusion, on retiendra que l'insécurité routière est très prégnante sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni en particulier pour les modes de transports les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

2.3.5.2 - L'analyse spatiale des accidents

Cette section permet d'apporter une première analyse concernant la location des accidents sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni. Toutefois, les résultats sont à nuancer car la base de données ne permet pas de connaître la localisation précise du lieu de l'accident mais donne seulement une indication sur le tronçon (le nom de la rue) de l'accident.

L'analyse spatiale fait apparaître des zones avec des accidents localisés sur les mêmes axes entre 2014 et 2018 :

- La RN 1 : plus de 4 accidents ;
- La RD 11 : plus de 4 accidents ;
- L'avenue Paul Castaing : plus de 4 accidents ;
- La rue du Lieutenant-Colonel Tourtet : plus de 4 accidents ;
- La route de Saint-Maurice : 3 accidents ;
- L'avenue Monnerville : 2 accidents.



Source : Données d'accidentologie entre 2014 et 2018 (BMO gendarmerie de Saint-Laurent du Maroni)

Conclusion sur les mobilités et le réseau routier

Le fort dynamisme démographique sur Saint-Laurent-du-Maroni (+ 4,3 % par an) traduit une tendance à l'augmentation importante des déplacements, ce qui entraînera en particulier une augmentation importante des flux intercommunaux à Saint-Laurent-du-Maroni. Les perspectives d'évolutions impliquent également une augmentation de la motorisation des ménages ce qui peut compromettre le bon niveau d'utilisation des autres modes de déplacements.

Malgré un maillage routier étendu dans le centre-ville, le réseau est contraint concernant les voiries d'accès et de traversées de la commune. L'essentiel du trafic se concentre entre la RN 1 (l'entrée de ville par l'Est) et la RD 11 (entrée de ville par le Sud depuis Saint-Jean). Il n'existe d'ailleurs pas de voies de transit ou d'axes alternatifs pour accéder au centre-ville ce qui entraîne des phénomènes de congestions de plus en plus importants en certains points localisés (sur le rond-point d'entrée de ville notamment). Une saturation des flux est ciblée aux heures de pointe (7h-8h, 12h-13h ou encore 16h-17h).

Par conséquent, compte tenu de la perspective d'évolution des déplacements et de l'incapacité de la voirie d'absorber le trafic croissant, il semble essentiel de développer le réseau routier VP et maintenir une part de marché élevée de la marche à pied, du vélo et des transports collectifs.

2.4 - Le stationnement : une offre à organiser et à aménager

2.4.1 - Une offre non matérialisée et des conditions de stationnement à conforter

Un relevé exhaustif de l'offre de stationnement en surface a été établi sur le périmètre d'étude à partir des relevés d'images satellites et des visites de terrain.

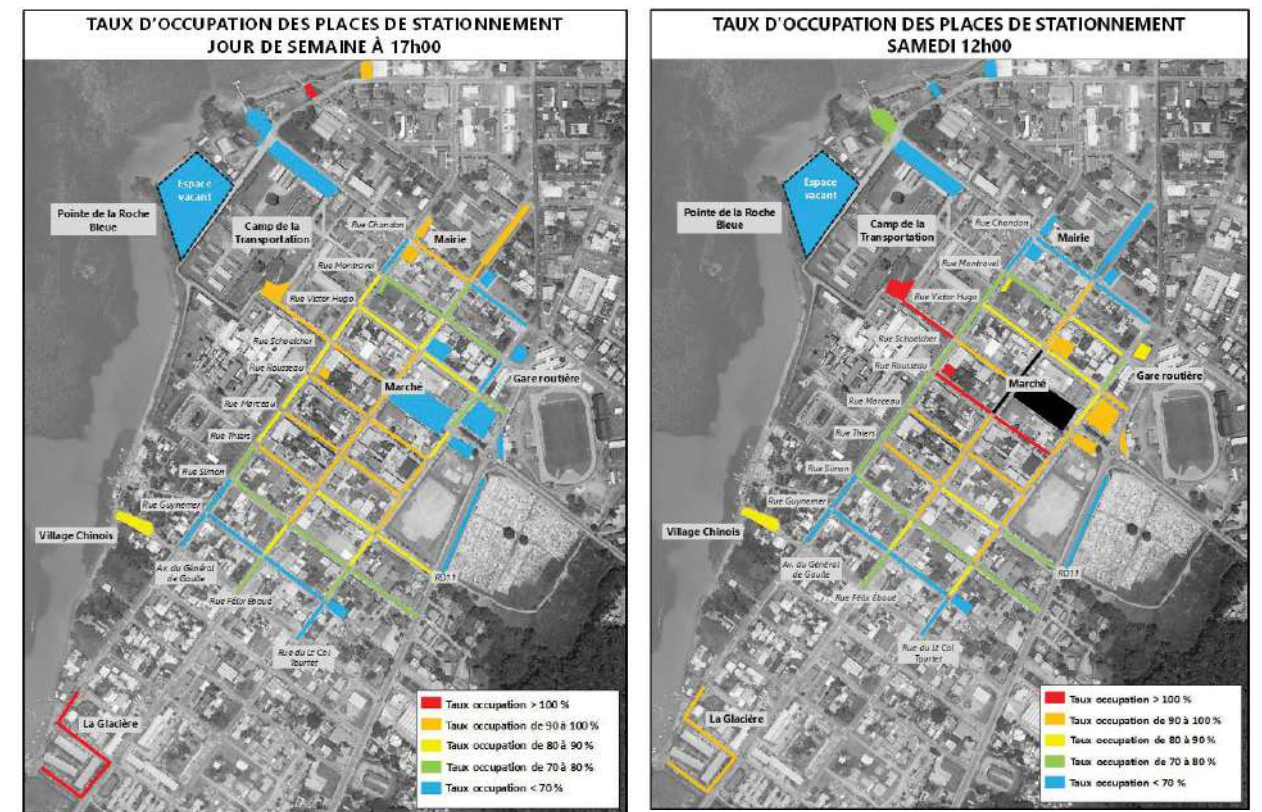
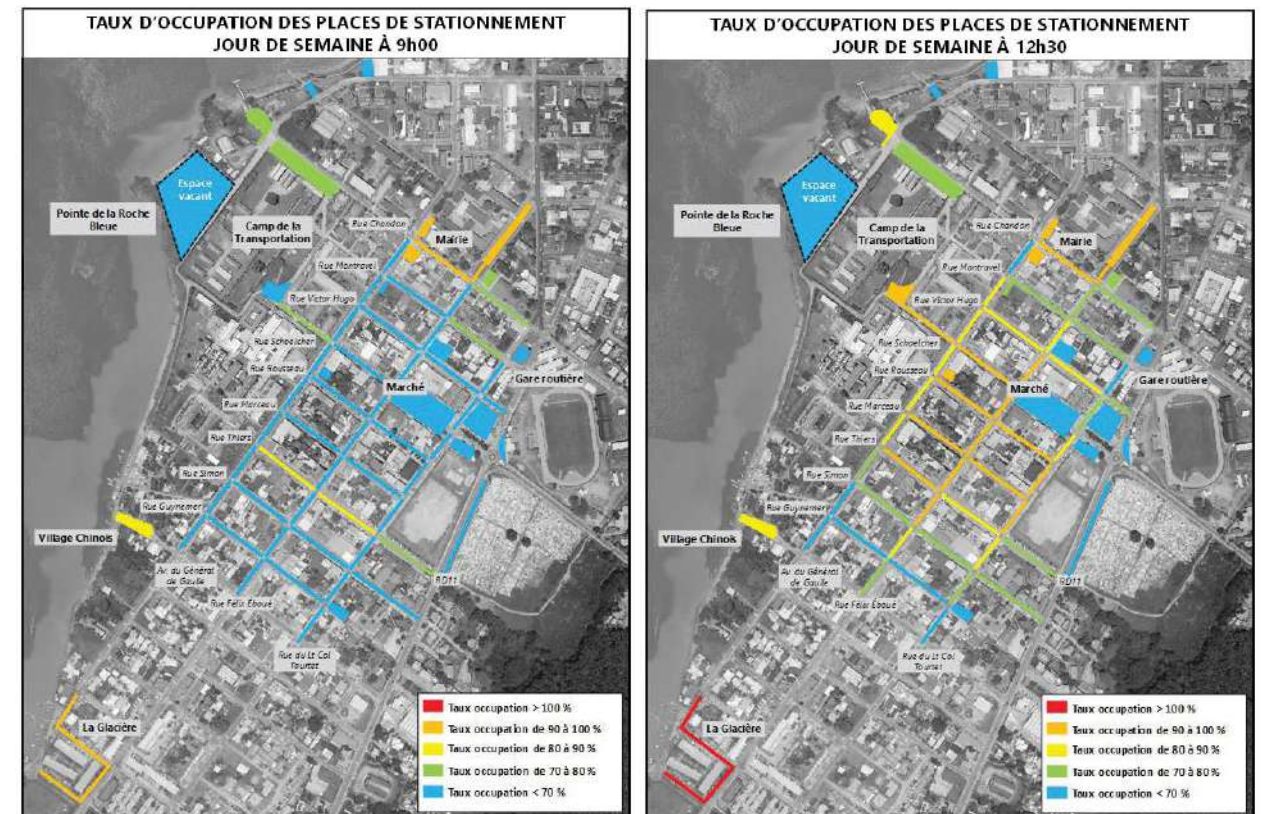
Au total, près de **2 500 places** sont recensées sur le périmètre. En particulier les places de stationnement sont conséquentes sur les artères Est-Ouest du centre-ville avec près de 1 000 places de stationnement longitudinales. L'offre de stationnement est également organisée autour de différentes poches situées à proximité des pôles générateurs de déplacement. On retrouve en particulier des parkings au niveau de la gare routière, de la place de la mutualité, du village Chinois, du quartier de la glacière.



Source : Données IGN / relevés terrain (réalisation EGIS)

Malgré un nombre important de places publiques, les conditions de stationnement sont à conforter. Concernant la réglementation, aucune politique de stationnement n'est en vigueur sur la commune. De plus, la majorité des places de stationnements ne sont pas matérialisées et le stationnement est peu développé pour les deux-roues motorisés et les cycles. Ces éléments constituent un enjeu important à prendre en compte à l'avenir. Lors du développement de futurs projets, la gestion du stationnement devra être intégrée.

2.4.2 - Des phénomènes de saturation très limités (voir enquête d'offre et d'occupation)



Source : Données IGN / relevés terrain (réalisation EGIS)

Les observations réalisées démontrent d'une occupation relativement modérée des places de stationnement tout au long de la journée. La saturation est surtout ciblée le samedi pendant les heures de marché au niveau des axes à proximité immédiate de la place de la mutualité. Il s'agit de la rue Jean-Jacques Rousseau et de la rue Victor Schoelcher.



Terrain entre les rues Tourtet et Guéril



Avenue Félix Eboué



Rue Jean-Jacques Rousseau (jour de marché)



Stationnement rue Schoelcher (jour de marché)

Conclusion sur le stationnement

Globalement, l'offre de stationnement est satisfaisante du fait d'un nombre important de places proposées sur l'ensemble de la commune, avec un fort taux de rotation et des pratiques de stationnement considérées comme brèves et limitées dans le temps.

L'offre de stationnement est certes abondante mais peu organisée, avec des emplacements souvent peu marqués. La signalisation, le marquage et la matérialisation du stationnement sont faibles et la différenciation entre stationnement public et privé est peu aisée.

Concernant l'occupation des places, la saturation est surtout concentrée autour des principaux équipements collectifs et les problèmes concernent principalement le stationnement lié au marché le samedi.

2.5 - La desserte en transport collectifs « officiels » et « officieux » et les interfaces entre réseaux

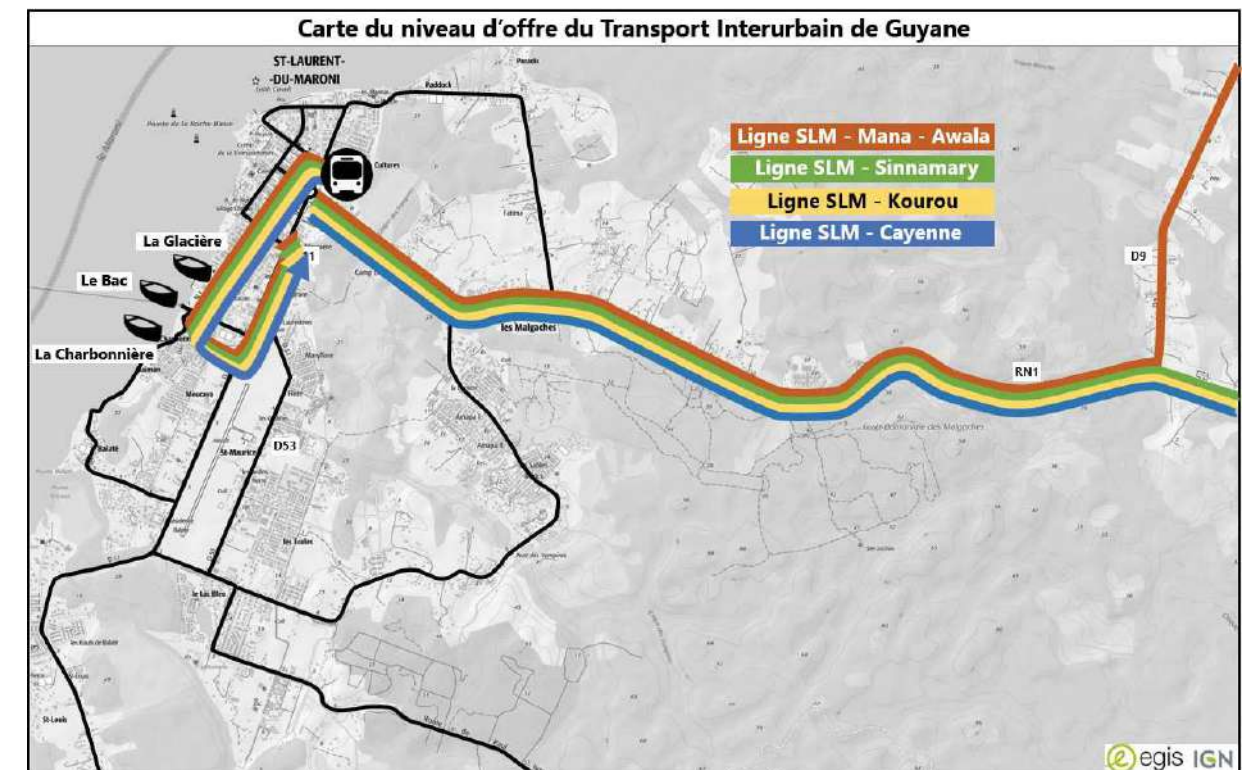
2.5.1 - Le TIG : une offre existante mais qui souffre d'un manque de visibilité

L'offre de Transport Interurbain de Guyane (TIG) permet d'effectuer des liaisons régulières entre Saint-Laurent-du-Maroni et les autres communes de Guyane (Mana, Awala, Sinnamary, Kourou et Cayenne). Dans le centre de Saint-Laurent-du-Maroni, le tracé des lignes prévoit une desserte de la gare routière, du port au niveau de la Glacière, du Bac et de la Charbonnière. Des points d'arrêts sont également positionnés au niveau de la poste et de l'hôpital.

Le niveau d'offre reste relativement faible avec 1 à 4 allers-retours par jour et par ligne. De plus, le service proposé est peu lisible et souffre d'un manque de régularité et de fiabilité. Par exemple, les arrêts ne sont pas clairement matérialisés (à l'exception de la gare routière), l'information pour les voyageurs est peu existante, la communication n'est pas efficace et le tarif n'est pas compétitif par rapport aux « taxis ».

D'ailleurs, la fréquentation est en baisse avec - 80 % de passagers entre 2010 et 2015 (source : CTG – CACL) et le TIG capte moins de 10 % du trafic voyageur entre Saint-Laurent-du-Maroni et Cayenne (source : comptages DEAL à Iracoubo).

Ligne	Prix du trajet	Véhicule	Nombre AR
Ligne directe SLM - Cayenne	30 €	9 à 22 places	3 AR le matin et 2 AR l'après-midi
Ligne omnibus SLM - Cayenne	25 €	40 places	1 AR par jour



Source : Données TIG (Exploitation et traitement Egis)

2.5.2 - Une offre urbaine de substitution assurée par les taxis

Saint-Laurent-du-Maroni n'ayant pas de transports urbains, une offre informelle se développe grâce aux taxis collectifs. Cette offre est parfois complémentaire avec l'offre existante du TIG, qui ne dessert pas les mêmes quartiers. Mais elle est aussi concurrentielle puisqu'elle vient renforcer certaines lignes du TIG.

Les « taxis » permettent de répondre grandement à une demande sociale en s'adaptant de façon flexible aux usagers du fait de son organisation qui propose des trajets de porte à porte et grâce à des prix attractifs. Ils sont également empruntés pour une utilisation scolaire du fait du manque de place dans les bus scolaires. Un réel enjeu apparaît ici dans l'accompagnement de ce moyen de transport vers une homologation.



Exemple de taxis (secteur des Orchidées)

2.5.3 - Des pratiques d'intermodalité à conforter

Aujourd'hui la ville de Saint-Laurent dispose d'une gare routière proche du centre-ville, correctement dimensionnée mais qui ne fonctionne pas car déconnectée des pôles générateurs, éloignée des interfaces et surtout où les délégataires du TIG refusent de se rendre (le terminus de la ligne Cayenne/Saint-Laurent est situé au droit du bac international).

Dès lors, il semble pertinent d'envisager le déplacement de la gare routière en un lieu plus stratégique et en lien avec les autres modes de déplacement. Une localisation à proximité du port marchand ou du port piroguier permettrait une interconnexion avec les transports par pirogue et le bac. Qui plus les « taxis » sont également présents, avec le bac, sur ce site.

Aujourd'hui les pratiques intermodales sont peu développées, mais un tel équipement à cet endroit favoriserait leur développement. Du foncier disponible existe sur ce secteur. Les principes d'aménagement devraient être pensés en parallèle à la restructuration de la Charbonnière, des berges mais aussi de la rue principale du centre-ville, la Rue Eboué.

2.5.4 - Des circulations fluviales non maîtrisées et non canalisées

Le Maroni est l'axe le plus peuplé de la Guyane de l'intérieur. Ce fleuve borde 5 communes : Saint-Laurent-du-Maroni, Apatou, Grand Santi, Papaïchton et Maripasoula. Il constitue également la frontière naturelle entre le Suriname et la Guyane Française. De ce fait, de nombreux flux se réalisent sur le fleuve. A la fois des échanges longitudinaux (par exemple entre Saint-Laurent-du-Maroni et Apatou) mais également des échanges transversaux (Saint-Laurent-du-Maroni et Albina).

Il existe une multitude d'offres proposées sur le Maroni à la fois formelles et informelles. On trouve des lignes de pirogue liées au réseau du TIG mais également des pirogues de taxis ou de « stop » informelles. Le transport de marchandises et de fret s'effectue également sur le fleuve de manière formelle ou informelle. De manière formelle, on peut retrouver comme circulation fluviale le transport sanitaire et scolaire ou encore le transport à la demande.

Une très grande majorité des déplacements sont de courte distance (+ 95 %) entre les bourgs ou vers le Suriname. Par exemple, entre Albina et Saint-Laurent-du-Maroni, il s'agit d'environ 1 000 déplacements quotidiens entre ces deux pôles, avec de 2 à 12 passagers par pirogue.

La principale difficulté réside dans le fait qu'il existe un grand nombre de transporteurs clandestins. Il y a une douzaine de transporteurs clandestins contre seulement deux entreprises déclarées. Il est alors difficile de maîtriser et canaliser les circulations sur le fleuve. Les services proposés sont donc par nature différents. Les transporteurs déclarés effectuent des déplacements en pirogue entre 6 et 18h tandis que les clandestins peuvent travailler 24/24. De la même manière, les prix sont différents. Un trajet pour Albina coûte 4 € avec les transporteurs officiels contre 2,5 à 3 € pour les clandestins.

Cette organisation (ou « non-organisation ») engendre des difficultés pour les transporteurs officiels. Par exemple, à cause du passage en douane, certains clients préfèrent utiliser les pirogues à la Charbonnière plutôt que celles du ponton du bac, l'attente devenant moins longue.



Exemple de port piroguier informel (secteur de la Glacière)



Exemple de port piroguier informel (secteur de la Charbonnière)

2.5.5 - Des offres alternatives en développement : l'autostop et le covoiturage

Au-delà de l'utilisation officielle des transports en commun, différentes pratiques existent comme l'autostop ou le covoiturage. Ces pratiques sont en particulier utilisées par les usagers n'ayant pas physiquement accès aux Transports Collectifs traditionnels ou qui ne peuvent pas se permettre de les utiliser pour des raisons financières.

Le covoiturage est très répandu pour les trajets de moyenne à longue distance en Guyane. Sur le site blada.com, a été observé par l'équipe de la DEAL en 2017, un recensement de plus de **1 000 offres de covoiturage**. L'utilisation de ce type d'offre est également concurrentielle par rapport à l'utilisation des lignes du TIG : un trajet de Saint-Laurent-du-Maroni à Cayenne en covoiturage entraîne une participation aux frais à hauteur de 20 € contre 25 à 30 € pour le TIG.



Exemple d'autostop (secteur rond-point d'entrée de ville – RN1))

2.6 - Les usages et aménagements piétons et cyclables

Le diagnostic des mobilités douces repose essentiellement sur l'exploitation des résultats issus de « Étude sur la connaissance des usages et aménagements cyclables en Guyane » (DEAL, 2018) et sur les observations de terrain.

2.6.1 - Rappels sur la cible des modes actifs

Les aménagements doux identifiés s'intéressent à plusieurs types de déplacements :

■ Les déplacements contraints :

- Domicile/Travail (actifs pendulaires) et Domicile/Étude (scolaires, étudiants pendulaires) dans le cadre d'une démarche de Développement Durable et de Santé.

Ces déplacements s'effectuent généralement en milieu urbain ou périurbain sur des parcours assez courts (entre 2 et 5 km mais rarement plus) et habituels. Les aménagements proposés doivent pouvoir répondre aux besoins d'usagers divers et les itinéraires cyclables doivent être directs, pertinents, sûrs et cohérents avec les attentes d'une population variée : enfants, adolescents, hommes, femmes ... Dans le cadre de cette pratique, le vélo devient une alternative à l'usage de la voiture pour les déplacements réguliers.

■ Les déplacements non contraints : activités sportives, achats, visites, ...

- Loisirs/famille, pour mettre en valeur le cadre de vie ;
- Sportif, afin d'utiliser le potentiel topographique.

Il s'agit de déplacements occasionnels à vocation loisirs, dont la pratique du vélo est une activité en soi. Cela concerne notamment les déplacements de type balades familiales, promenades touristiques... Ces usagers sont plus sensibles aux critères de lisibilité, de confort et surtout de sécurité dans la mesure où ils ne sont pas des cyclistes urbains « confirmés ». Ils privilégient la quiétude des itinéraires aux liaisons directes. À noter que les déplacements ludiques de cyclistes sportifs dont les trajets sont plus longs et dépassent le périmètre communal. Ce type de déplacements s'effectue en milieu interurbain (cyclistes dits de « route ») ou sur des itinéraires de randonnée (VTT). Ces usagers circulent le moins possible en ville et cherchent le plus rapidement possible à rejoindre les routes de « campagne ».



2.6.2 - Un contexte favorable pour un usage répandu du vélo et de la marche

Différents éléments contextuels rendent l'usage du vélo répandu sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni :

- Les habitants sont confrontés à une paupérisation importante puisque seuls 29 % ont un emploi en 2010 contre 43,5 % à l'échelle de la Guyane (source : étude du GRET, 2014) ;
- La population jeune et non motorisée a fortement recours à ce mode de déplacement pour se rendre aux établissements scolaires ;
- Il existe un fort potentiel de déplacements de courte distance favorisant l'usage des modes actifs (24 000 déplacements internes à la commune au motif travail et étude).

Toutefois, le développement permanent de la commune se fait en grande partie de manière spontanée, avec une urbanisation qui tend à s'étaler notamment vers le Sud de la commune. De fortes discontinuités apparaissent donc entre les nouveaux quartiers d'habitats et le centre-ville, comme par exemple pour les quartiers des Vampires, de Saint-Louis. Ce qui conduit à une augmentation des distances de déplacement et rendrait l'usage des modes actifs moins adapté.



Source : Etude vélo 2018 - DEAL

2.6.3 - Le réseau cyclable existant de Saint-Laurent-du-Maroni

La commune de Saint-Laurent-du-Maroni dispose de 20 km d'aménagements cyclables dont 9 km en site propre, 5 km en bandes cyclables et 6 km en zone 30.

Les aménagements se développent autour du réseau viaire structurant, en particulier au niveau des grands axes d'entrées et de sorties de la commune. On retrouve par exemple, une piste cyclable bidirectionnelle sur la RN 1 depuis le lycée professionnel jusqu'au giratoire du cimetière, des bandes cyclables sur l'avenue Christophe Colomb depuis le cimetière jusqu'à l'extrémité Sud de l'aérodrome et également une piste cyclable monodirectionnelle sur la route de Saint-Maurice.

Les aménagements cyclables permettent également la desserte des quartiers résidentiels et les établissements scolaires, avec notamment les bandes cyclables au Nord de l'avenue Paul Castaing sur le quartier des Vampires et les zones 30 pour les villages de Paddock et Balaté.

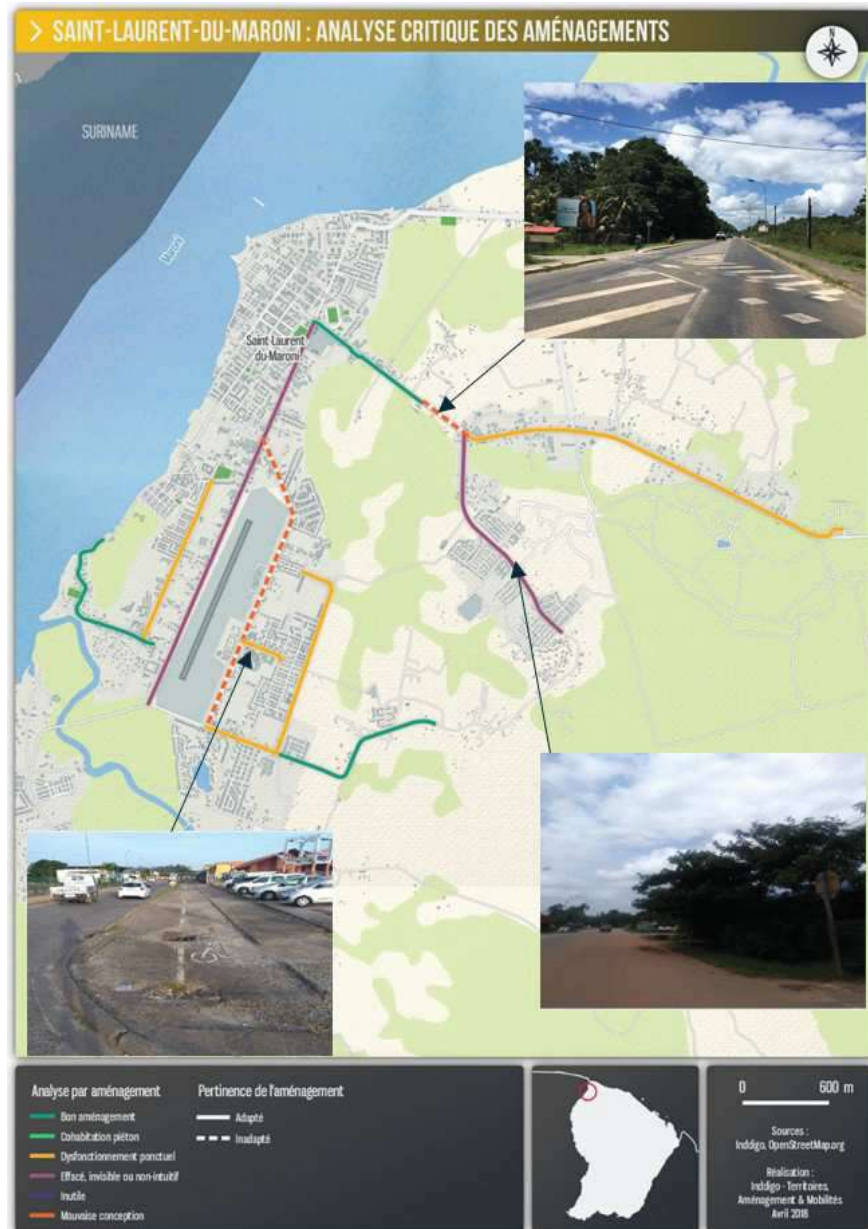


Source : Etude vélo 2018 - DEAL

2.6.4 - La vision critique des aménagements existants

L'analyse critique des aménagements existants permet d'apporter une vision précise sur les faiblesses du linéaire cyclable et également sur les points d'améliorations possibles. Un ensemble de problématiques peut être identifié sur le réseau cyclable de Saint-Laurent : en particulier l'absence de vision globale et d'outils de planification qui entraîne la création d'aménagements au coup par coup en fonction des opportunités et en lien avec les besoins (notamment la desserte des établissements scolaires). Malgré cela, il y a une certaine cohérence dans les réalisations et peu de discontinuités cyclables.

Le problème majeur des aménagements cyclables concerne l'effacement des marquages horizontaux, comme sur les avenues Christophe Colomb et Paul Castaing. L'aménagement est difficile à valoriser car son état le rend quasi invisible par le manque de signalisation.



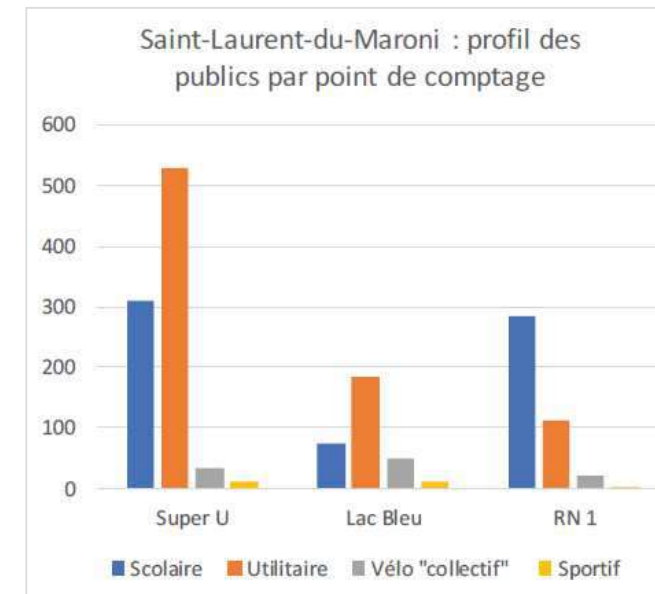
Source : Etude vélo 2018 - DEAL

2.6.5 - Les pratiques et usages du vélo (d'après les comptages de mars et mai 2018)

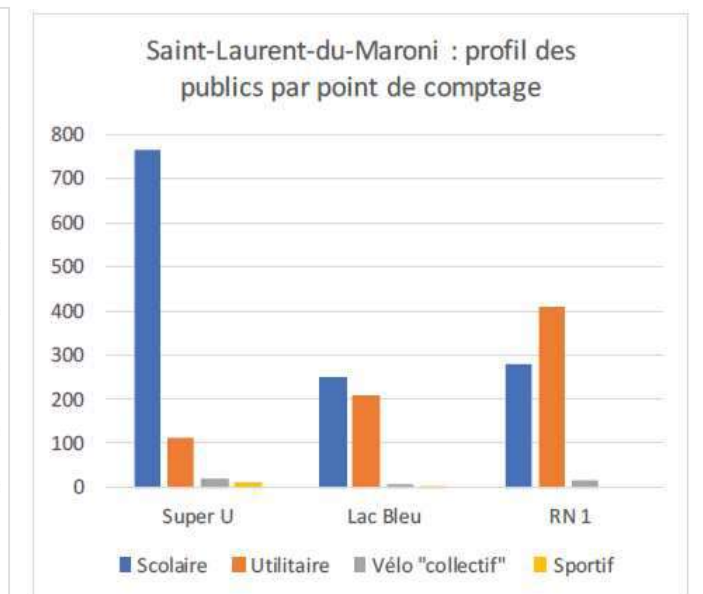
Les comptages réalisés sur Saint-Laurent-du-Maroni permettent d'apporter une meilleure connaissance des pratiques et usages du vélo sur la commune. Deux sessions ont été organisées, en mars à la saison sèche et en mai à la saison des pluies, et trois comptages ont été positionnés au niveau de certains passages stratégiques. Il s'agit de :

- L'intersection entre la route de Saint-Jean et l'allée du Lac Bleu, un passage obligatoire entre le quartier de Saint-Jean et le centre-ville ;
- Au niveau du Super U actuel, un point central de Saint-Laurent-du-Maroni ;
- L'intersection entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing, qui constitue un axe stratégique d'entrée de ville.

Saison Sèche – Mars 2018



Saison des pluies – Mars 2018



Source : Etude vélo 2018 - DEAL

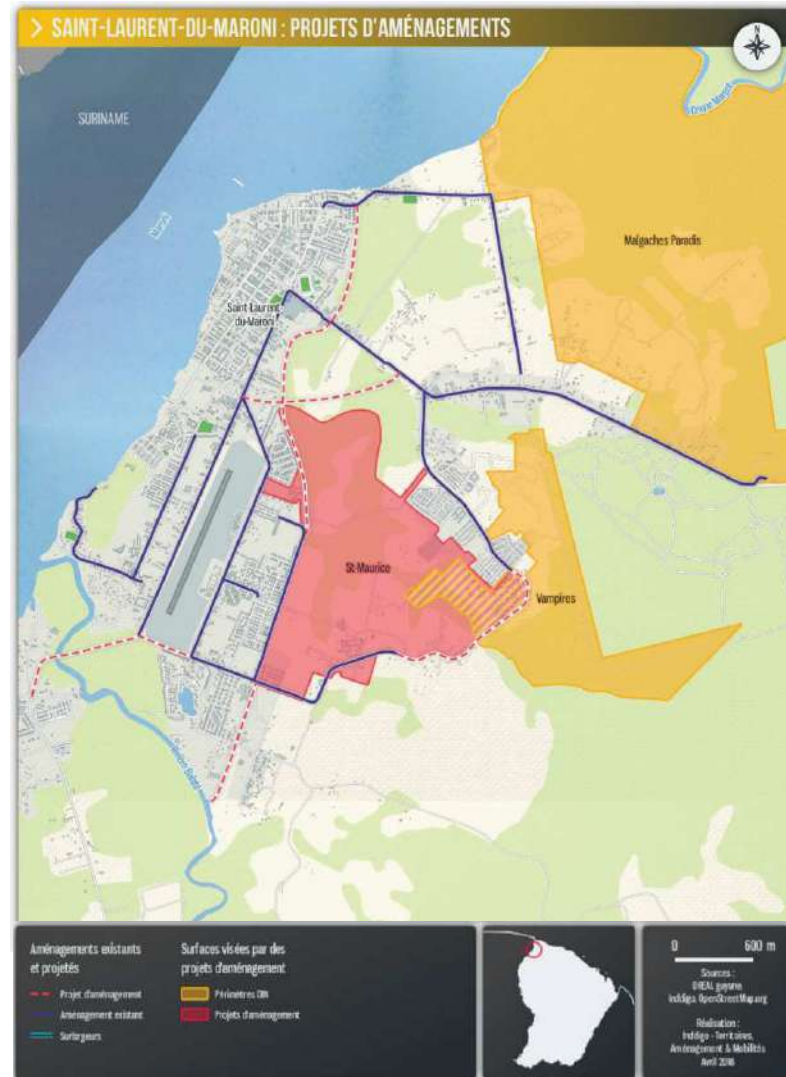
L'analyse des comptages fait ressortir une fréquentation globalement plus forte à la saison des pluies du fait des conditions climatiques plus agréables (sauf grosses averses) avec + 200 cyclistes par rapport à la saison sèche.

Le passage au niveau du Super U comptabilise un nombre très important de cyclistes par rapport aux autres points de comptages, ce qui en fait un passage stratégique pour les déplacements en vélos. Il s'agit de 883 cyclistes en période sèche contre 400 en moyenne sur les deux autres points.

La part des scolaires est également fortement représentée, en particulier sur la RN 1 en saison sèche et sur le point de comptage de Super U en saison des pluies. La fréquentation liée aux publics scolaires représente 62 % de l'ensemble des cyclistes durant la saison des pluies, ce qui est extrêmement élevé.

2.6.6 - Les projets d'aménagements cyclables envisagés à Saint-Laurent-du-Maroni

La commune de Saint-Laurent-du-Maroni a pour projet la création de **près de 8 kilomètres** d'aménagements cyclables afin d'améliorer le maillage existant et corriger les discontinuités actuelles. En particulier, la commune souhaite densifier son réseau au Sud de l'aérodrome et au Nord vers le quartier Paddock de manière à créer une continuité cyclable avec le réseau existant.



Source : Etude vélo 2018 - DEAL

Conclusion sur les mobilités actives

La pratique du vélo est très répandue à Saint-Laurent-du-Maroni surtout pour les déplacements de courte distance où le recours à ce mode de transport est pertinent. Certains facteurs rendent favorable cette pratique : une forte population jeune non motorisée et un taux de chômage élevé.

Le diagnostic de la pratique du vélo fait ressortir une densité relativement importante d'aménagements par rapport aux autres villes de Guyane. Les aménagements assurent une desserte des principaux pôles générateurs de déplacement, en particulier vers le centre-ville, les quartiers résidentiels et les établissements scolaires.

L'amélioration des aménagements cyclables devra être orientée en priorité sur les enjeux de sécurité, pour traiter les défauts des aménagements existants : absence de panneaux réglementaires, panneau non conforme, marquage au sol non réglementaire. Certains dysfonctionnements sont également récurrents comme le défaut d'entretien ou la signalisation horizontale qui s'efface.

Pour faire du vélo un mode de déplacement attractif, l'enjeu consistera à offrir des conditions de pratique favorables en poursuivant le développement des réseaux d'aménagements cyclables et en mettant en place des dispositifs de stationnement public sur voirie.

3 - PHASE 2 : IDENTIFICATION ET DEFINITION DES BESOINS EN TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES POUR UN PROGRAMME D'AMENAGEMENT DURABLE ET DE QUALITE

3.1 - Formalisation et hiérarchisation des objectifs

L'efficacité est à trouver entre la limitation/régulation du trafic automobile en centre-ville et l'efficacité des déplacements à l'échelle de la ville/commune de Saint-Laurent du Maroni, voire à l'échelle de l'intercommunalité.

Malgré une réelle prise de conscience sur l'intérêt des mobilités alternatives favorables à l'usage de la marche à pied, du vélo, des transports en commun et des véhicules partagés liés aux dernières évolutions technologiques (applications mobiles, mobilité 2.0, vélo à assistance électrique, ...), la voiture particulière reste de loin le mode le plus utilisé y compris dans le centre-ville. Cet usage important génère pollutions, consommation d'espace et énergétique élevée, accidentologie, nuisances et congestions, faisant peser des risques sanitaires et énergétiques, des risques sur le cadre de vie des habitants et aussi sur l'efficacité du système de déplacements (et notamment sa régularité) et la sécurité des déplacements.

Il y a donc un enjeu fort à développer, lorsque c'est possible, l'usage des alternatives à la voiture, à la fois dans la proximité (qui répond aux attentes de la population), mais aussi en améliorant l'efficacité du système de transports et l'intermodalité. Cela pose également l'enjeu de la rationalisation du stationnement en ville. Le stationnement illustre bien cet équilibre à trouver entre d'un côté être un outil au service de la régulation de la circulation automobile et du report modal, et de l'autre être un des vecteurs de l'attractivité économique de la ville de Saint-Laurent du Maroni. Cela implique d'améliorer aussi le maillage routier et la grande accessibilité de l'agglomération, voire de la Communauté de communes, fondamentale pour l'attractivité de l'Ouest Guyanais.

Enfin, dans une logique d'augmentation du taux d'occupation des véhicules et pour apporter des solutions aux déplacements de courtes, moyennes et longues distances dans les zones rurales, le dispositif informel de taxi constitue une solution alternative à l'usage de la « voiture solo », qu'il conviendra, à terme, d'encadrer dans un cadre légal.

Il s'agit à travers le plan de structuration des mobilités d'intervenir tant sur les modes de déplacement et favoriser le report vers des modes autres que le véhicule personnel (minimiser l'« autosolisme ») que sur le réseau qu'il faut développer, renforcer et compléter.

Les enjeux à poursuivre sont donc les suivants :

- **Enjeu n°1 : Résorber le « déficit » d'infrastructures routières ;**
- **Enjeu n°2 : Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville ;**
- **Enjeu n°3 : Supprimer les points durs pour diminuer la congestion ;**
- **Enjeu n°4 : Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville ;**
- **Enjeu n°5 : Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif ;**
- **Enjeu n°6 : Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles ;**
- **Enjeu n°7 : Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs ;**
- **Enjeu n°8 : Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique.**

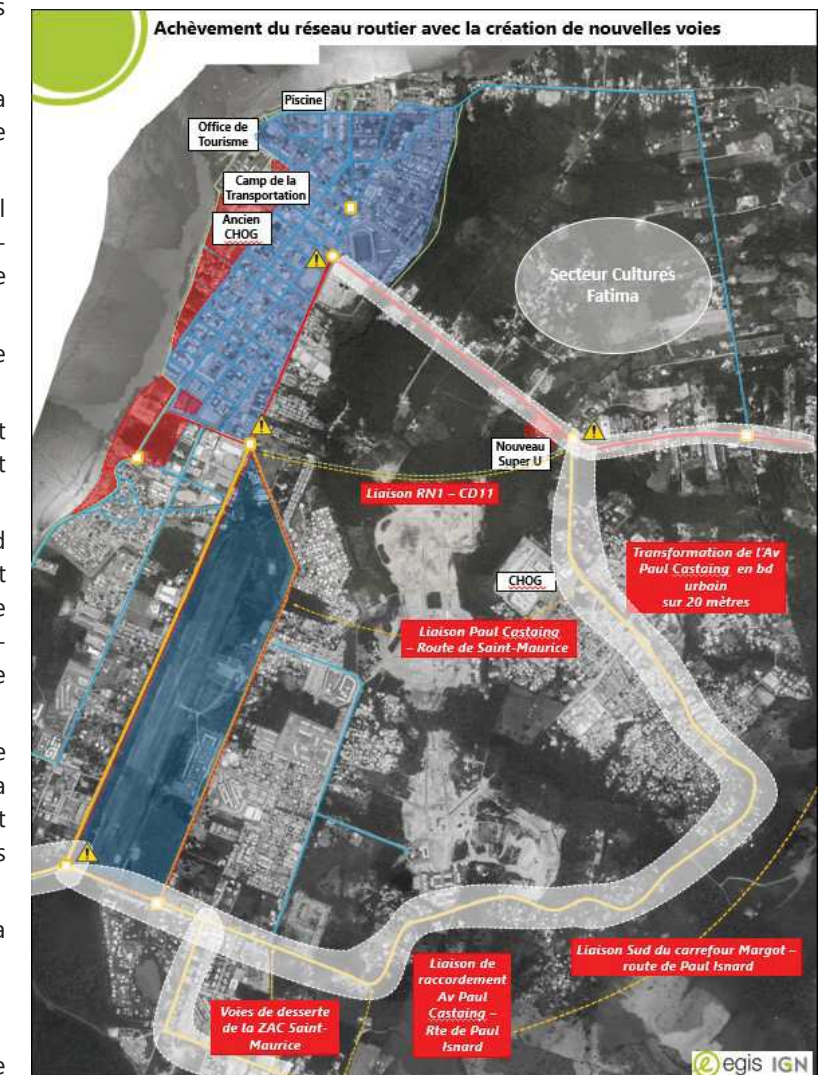
3.2 - Enjeu n°1 : Résorber le « déficit » d'infrastructures routières ;

→ La création de nouvelles voiries

Le diagnostic a mis en évidence l'absence de voie de transit structurante et le manque d'axes alternatifs pour contourner certains quartiers. En effet, le réseau routier de Saint-Laurent-du-Maroni s'appuie principalement sur la desserte par la RN 1 depuis l'Est et la RD 11 depuis le Sud.

Cette situation entraîne des difficultés de circulation en particulier sur des points très localisés en entrées de ville. Des voies de quartier sont devenues également des axes fortement empruntés, comme l'avenue Paul Castaing, et supportent des trafics inadaptés à la configuration de la voirie. Face à ce dysfonctionnement est proposé la création de plusieurs voies, à savoir :

- Une liaison entre la RN 1 et la RD 11 (connexion sur le carrefour Malgaches) ;
- Une liaison entre l'avenue Paul Castaing et la route de Saint-Maurice qui permet de prolonger la voie de l'hôpital ;
- Plusieurs voies de desserte pour la ZAC de Saint-Maurice ;
- Une liaison de raccordement entre l'avenue Paul Castaing et la route de Paul Isnard ;
- Un grand contournement Sud à partir du carrefour Margot traversant : RN 1 / route de Paul Isnard / route de Saint-Jean et intégrant le franchissement de la Balaté ;
- Une voie routière de contournement du Camp de la Transportation, uniquement pour l'accès aux divers parkings du secteur ;
- Le prolongement de la rue Léa Chapelin.



Par le développement de ce maillage, il s'agit d'améliorer la gestion du trafic de transit et fluidifier la circulation intra-urbaine et inter-quartiers en définissant un réseau d'axes routier hiérarchisé, suffisamment maillé, dimensionné et sécurisé pour répondre aux besoins de desserte.

Plusieurs effets sont attendus : désengorgement des axes principaux, reports de flux vers ces nouvelles voies, un trafic de transit mieux géré et une fluidité accrue dans les carrefours.

3.3 - Enjeu n°2 : Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville ;

Les circulations automobiles étant source de nombreuses nuisances (pollution atmosphérique, bruit, risques d'accident), les propositions suivantes incitent à la limitation de l'usage de la voiture individuelle notamment en adaptant les conditions de circulation, à travers la pacification de la vitesse de circulation automobile et la requalification des axes d'entrée de ville.

En effet, de nouveaux usages doivent être accueillis sur le réseau de voirie, support de toutes les mobilités (transports en commun, covoiturage, modes doux), il convient à la fois de favoriser la fluidité de ce réseau tout en sécurisant les usages diversifiés se partageant le même espace.

→ La réduction de la vitesse en traversée de zones urbaines

Il s'agit de sécuriser les lieux dans une logique d'apaisement de la circulation et de concevoir les aménagements en vue d'un partage de la voirie par de nouveaux usages.

La vitesse de circulation des véhicules est régulièrement mise en cause par les riverains au travers de l'insécurité, et de la dégradation du cadre de vie des habitants qu'elle génère. Afin de modérer la vitesse automobile dans les zones urbaines et d'améliorer la sécurité des usagers en particulier des piétons et des cyclistes, plusieurs dispositifs existent :

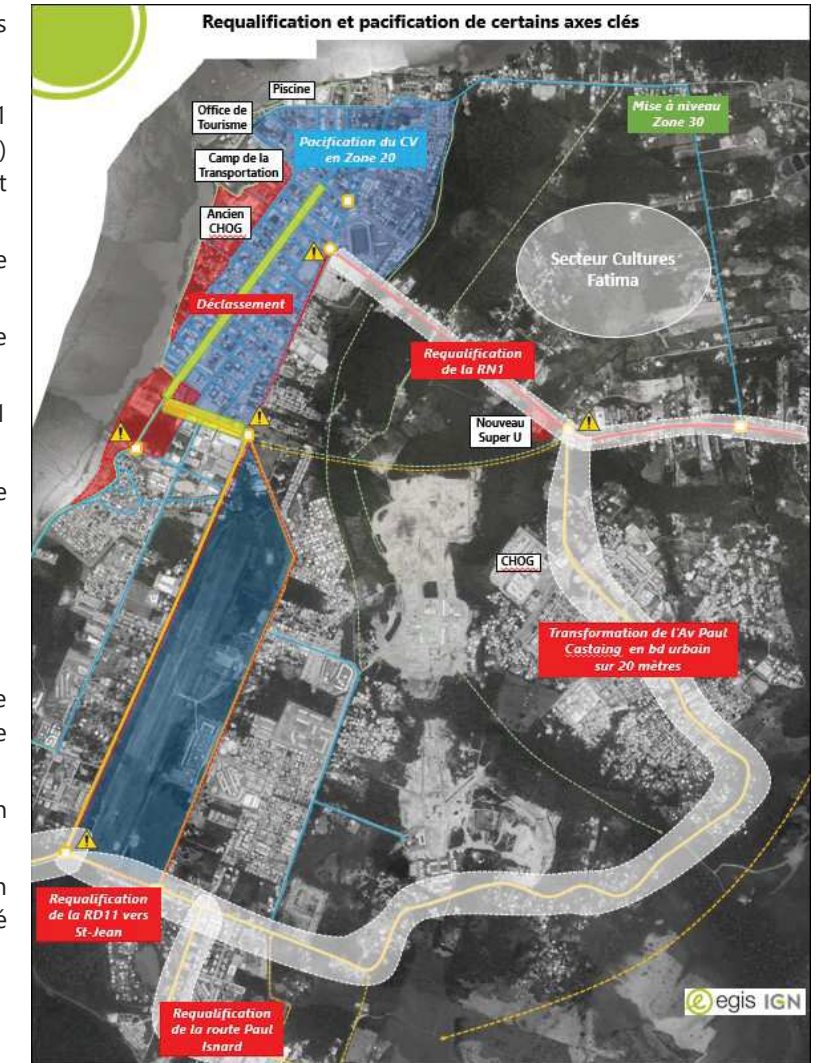
- La réduction de la largeur de chaussée, surélévations,
- Les feux tricolores sur détection de vitesse excessive en amont,
- Le radar pédagogique,
- Les différents types de zones de circulation restreinte, zones de vitesse modérée ou de rencontre, qui sont adaptées aux particularités des lieux :
 - o Les zones 30 aménagées pour la réduction de la vitesse et le partage de la chaussée,
 - o Les zones de rencontre, affectées au partage de la chaussée par tous les usagers et où la fréquentation piétonne est intense.
 - o Les aires piétonnes souvent appropriées aux zones à forte attractivité commerciale,

→ La requalification des sections urbaines d'entrées de ville de Saint Laurent du Maroni pour un meilleur partage de l'espace public

Le caractère accidentogène de certaines routes doit être pris en compte. Certaines entrées de villes constituent actuellement des points durs pour la circulation des cyclistes et des traversées piétonnes sur le territoire, en raison du trafic élevé et des chaussées très larges qui génèrent des traversées difficiles et peu sécurisées. Les trottoirs et les pistes cyclables, s'ils ne sont pas absents de la traversée principale (Av F Eboué, sont d'une largeur dérisoire et ne permettent pas une bonne circulation piétonne ou cycliste. De plus, ces espaces sont souvent occupés par le stationnement automobile. Les autres modes de déplacement se retrouvent ainsi en conflit avec le flux motorisé. Il s'agit donc de requalifier ces sections urbaines pour redonner une place à tous les usagers et sécuriser les lieux dans une logique d'apaisement de la circulation.

Les actions identifiées sont les suivantes :

- Requalification de la RN 1 (Avenue Gaston Monnerville) jusqu'au Lycée Polyvalent Raymond Tarcy ;
- Requalification de l'Avenue Eboué ;
- Requalification de la Route Paul Isnard ;
- Requalification de la RD11 Sud jusqu'à Saint-Jean ;
- Requalification de l'Avenue Paul Castaing ;
- Mise à niveau de la zone 30 :
 - Allée du Lac Bleu
 - Route de Saint-Maurice
 - Rue Gueril / Chemin de Paddock / Chemin de Fatima
- Pacification du centre-ville en zone 20 ;
- Expérimenter la piétonisation sur la place du marché (surface de 5 000 m²).



3.4 - Enjeu n°3 : Supprimer les points durs pour diminuer la congestion ;

Plusieurs secteurs de la commune sont pénalisés par un trafic routier important générant une congestion forte au niveau des intersections stratégiques d'entrées de ville qui se concentre sur l'heure de pointe du matin et du midi. Les difficultés de circulation sont ponctuelles sur les intersections suivantes :

- Le carrefour à simple priorité entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing ;
- Le giratoire d'entrée de ville ;
- Le carrefour à simple priorité entre l'avenue Colomb et la route de Saint-Maurice ;
- Le carrefour à simple priorité entre l'avenue Colomb et l'allée du Lac Bleu.

La connaissance des capacités de ces différentes intersections s'acquiert de manière quantitative par le biais de l'analyse des volumes de trafic (source : comptage décembre 2018). Pour les carrefours à simple priorité, il s'agit d'établir le temps théorique d'insertion des mouvements tournants à l'intérieur des carrefours (tourne-à-gauche et tourne-à-droite).

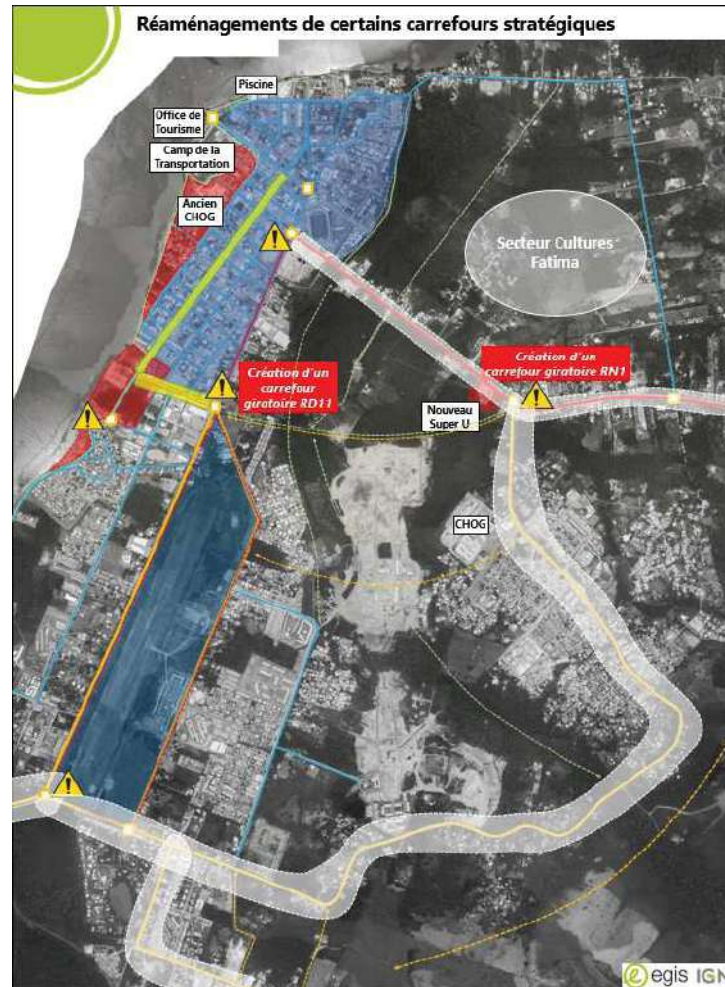
L'analyse des trafics montre une insertion difficile des véhicules sur les intersections suivantes :

- L'intersection RN1 / avenue Paul Castaing, dont le temps d'insertion pour le mouvement de tourne-à-gauche de l'avenue Paul Castaing vers la RN 1 est supérieur à 1 minute aux heures de pointe ;
- L'intersection Avenue Colomb / route de Saint-Maurice, dont le temps d'insertion pour le mouvement de tourne-à-gauche de la route de Saint-Maurice à la RD 11 est également supérieur à 1 minute aux heures de pointe ;

Du fait de l'insertion difficile des véhicules, on estime que la gestion en simple priorité est dangereuse sur ces intersections et qu'un mode de gestion alternatif peut être préconisé pour répondre à un enjeu de sécurisation de la circulation.

Il convient de proposer le réaménagement de ces intersections cibles dans le but de sécuriser les déplacements sur le réseau routier et de fluidifier la circulation en particulier aux heures de pointe. Pour remédier aux points noirs, les aménagements envisagés sont les suivants :

- Création d'un giratoire sur l'intersection RN 1 / Avenue Paul Castaing ;
- Création d'un giratoire sur l'intersection Avenue Colomb / route de Saint-Maurice.



3.5 - Enjeu n°4 : Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville ;

Les besoins en stationnement à Saint-Laurent du Maroni sont globalement très concentrés dans l'espace, à l'échelle de l'hyper centre-ville et dans le temps avec une pointe de fréquentation les jours de marché. Les difficultés de stationnement se limitent au périmètre de l'hyper-centre, les jours de marché, lequel fait l'objet d'une plus forte pression avec un niveau d'occupation élevé (supérieur à 90-95%). Le reste du temps l'offre est suffisante pour répondre à la demande. **Cette offre, pourtant conséquente souffre d'un manque d'organisation, de matérialisation, de visibilité et de lisibilité. En effet, il convient de limiter au maximum le stationnement anarchique sur voirie et sur les cheminements doux.**

Face à ce constat, il convient d'organiser l'offre de stationnement en centre-ville à partir de 3 leviers principaux :

- Matérialiser l'offre de stationnement au sol
- Développer la signalisation dédiée pour orienter les automobilistes
- Aménager des points de dépôt des taxis



Source : <http://www.mobiviagroupe.com>

→ Aménager/créer de nouvelles places de stationnement sur des parkings au sol

Les parkings sont une composante importante des capacités de gestion du stationnement sur une commune. Il s'agit des parkings situés sur des emprises au sol. Les places sont délimitées par du marquage au sol. Le cas échéant, les entrées sorties peuvent être fermées et contrôlées grâce à des barrières levantes (parking en enclos). Le coût d'aménagement estimé entre 3000 et 5000€ HT par place, peut varier en fonction de l'éclairage, du nombre de barrières, des revêtements au sol...

Une réflexion dédiée est nécessaire pour bien appréhender la réalité des besoins : la réalisation de parkings peut présenter des risques notamment en attirant un trafic de véhicules en cœur de ville.

Ainsi, il convient de :

- définir le rôle des parkings vis-à-vis du stationnement sur voirie,
- décrire les moyens permettant d'inciter l'utilisateur à s'y rendre (jalonnement, communication),
- connaître les positionnements stratégiques,
- aborder les notions de coûts de construction (ratio à la place) et de gestion (en régie ou en délégation).

A noter, que la distance maximale d'éloignement du stationnement acceptée par les usagers peut être variable notamment en fonction du temps de stationnement de l'automobiliste. Les parkings publics, doivent répondre à une certaine proximité pour être suffisamment attractif.

Il est proposé la création des espaces de stationnement suivants :

- Création d'un parking d'entrée de ville de 100 places sur les parcelles 112 et 113
- Création d'un espace de stationnement de courte durée sur parcelle 182 à proximité immédiate du futur PEM
- Création d'un espace de stationnement de moyenne/longue durée sur parcelle 179, non loin du futur PEM

→ **Généraliser les parcs de stationnement dédiés aux 2 roues sur l'espace public**

Il s'agira de poursuivre la mise en place des aménagements nécessaires au stationnement des vélos et 2 roues motorisés (2RM) sur l'espace public. Pour répondre au mieux aux besoins des usagers en matière de stationnement, l'offre doit être :

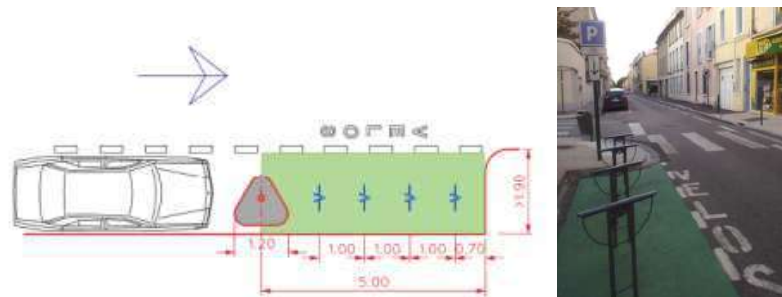
- **Visible** : les équipements doivent être préférentiellement disposés à proximité immédiate des établissements à desservir (moins de 50 mètres des, établissements scolaires, commerces et services ...) ou le long d'un cheminement cyclable pour les vélos), dans des endroits passants et visibles de tous, permettant de limiter le vol et le vandalisme,
- **Accessible** : les emplacements doivent permettre de manœuvrer facilement pour stationner le vélo et les 2RM. Ainsi tout obstacle susceptible de générer une gêne sur le parcours du cycliste ou du motard est à proscrire,
- **Adaptée à la durée du stationnement** : certains secteurs/équipements peuvent engendrer du stationnement de longue durée (jour/nuit) qui nécessite une offre en stationnement plus sécurisée. A l'inverse, le stationnement courte/moyenne durée sur l'espace public doit permettre de faciliter la rotation des vélos en particulier.

1. *Le stationnement réservé aux vélos*

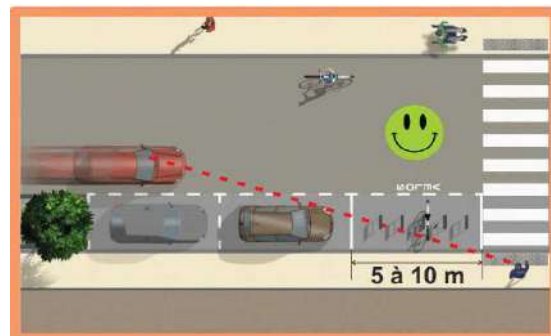
Le développement des actions d'accompagnement à l'usage du vélo, et plus particulièrement la création de stationnements adaptés aux contextes, constitue un enjeu fort afin de favoriser le report modal sur le territoire. Il s'agit d'améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de stationnement vélo de courte durée au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements en positionnant des appuis vélos en ville.

La programmation de nouveaux emplacements de stationnements vélos est à formaliser par la commune à l'aide d'un plan ou d'un tableau précisant pour chacun : la localisation, le nombre d'appui vélo, l'aménagement retenu et la date prévisible d'installation.

Exemples d'aménagements conformes aux recommandations (Source CEREMA)



Exemples d'aménagements en amont d'un passage piéton (Source CEREMA)



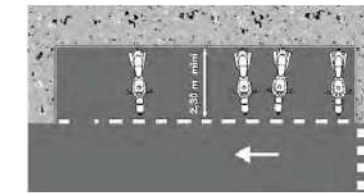
2. *Le stationnement réservé aux 2 roues motorisés*

La question du stationnement des 2 roues motorisés (2RM) est encore assez peu prise en compte dans les stratégies communales de stationnement. De fait, il est fréquent de retrouver des 2 roues motorisés stationnés de manière gênante voire dangereuse, notamment sur les trottoirs.

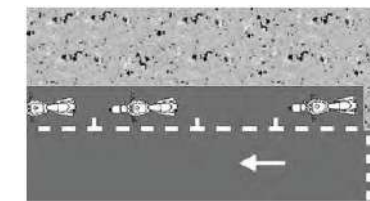
Il convient de proposer un traitement de l'offre de stationnement pour les 2 roues motorisés, afin d'assurer un positionnement sécurisé et réglementaire et d'en permettre le contrôle ultérieur.

Les usagers des 2 roues motorisés ont des exigences bien particulières en termes de stationnement. Souvent sujets aux vols de véhicules, ils sont demandeurs de places de stationnement sécurisées visibles. Par ailleurs, leur facilité d'accès à des espaces protégés mais interdits, tels que les trottoirs, les poussent à se garer au plus proche de leur lieu de destination. Face à cela, les collectivités ont jusqu'à maintenant fait preuve d'une certaine tolérance. Ces constats mettent en évidence la nécessité première de trouver des emplacements pertinents pour les 2 roues motorisés.

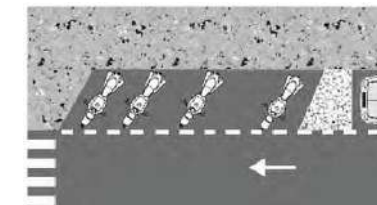
Les aménagements type



Stationnement perpendiculaire d'une profondeur de 2,30 m



Stationnement longitudinal d'une profondeur d'1,20 m



Stationnement en épis d'une profondeur d'encoche de 2m, soit la même largeur que le stationnement des VP

Les emplacements doivent être distincts physiquement des places automobiles grâce à la pose de potelets ou de bordures. Des arceaux doivent être disponibles sur la case pour attacher la moto.

3.6 - Enjeu n°5 : Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif ;

→ Créer un pôle d'échanges multimodal (PEM)

Localisée en entrée de ville, la gare routière actuelle capte essentiellement des flux issus du trafic routier, en provenance de la RN 1 en lien avec les administrations proches et le centre-ville. Ce site devait permettre aux taxis de ville de pouvoir travailler et d'acheminer les gens en centre-ville. Or il s'avère que ce site n'est pas fonctionnel et est peu utilisé par les transporteurs et les usagers du TIG. La gare actuelle ne joue donc pas pleinement son rôle de plateforme d'échanges, en particulier avec les flux en provenance du Maroni, qui sont majoritaires.

Cette gare pourrait constituer, un véritable pôle multimodal à condition de la déplacer et de la connecter au fleuve Maroni. Ce projet devrait nécessairement viser plusieurs améliorations en matière de la qualité du service, de son fonctionnement, du niveau de correspondances et de l'accessibilité globale au pôle.

Dans l'objectif de favoriser les déplacements multimodaux, il s'agit également d'initier une démarche multi-partenaire, regroupant l'État, la Région, la ville de Saint-Laurent et la CCOG. Cette réflexion aurait pour objectif la constitution d'un plan-guide d'aménagement du pôle d'échange multimodal (avec phasage et financement).

Ce projet doit faire l'objet d'une étude à part entière, dans laquelle il conviendra donc :

- Étudier précisément sa localisation au regard des disponibilités foncières assurant la meilleure connexion entre les différents modes : marche à pied, cycle, 2RM, voiture, PL, pirogues, bac ;
- Préciser les fonctions attendues et définir les services à la mobilité à y associer
- Accueillir les lignes interurbaines, voire urbaines (si création), avec zone de retournement des véhicules, et de stationnement pour régulation (zone d'exploitation)
- Accueillir les voyageurs en correspondance dans une zone prévue à cet effet (zone d'attente)
- Proposer des services de mobilité : informations multimodale, box vélo, etc.) ;
- Lancer des études spécifiques pour préciser les besoins, les fonctionnalités et le foncier nécessaire : études préliminaires, études AVP, ...
- Établir un programme fonctionnel d'aménagement par pôle comportant : des quais avec des emplacements pour véhicules de type autocar/autobus standard, des quais pour minibus, des parkings-relais, un bâtiment de vie avec salle d'attente et billetterie, des locaux pour gardien et conducteurs, ...
- Engager une étude de création de réseau urbain en lien avec le développement de cette plateforme d'intermodalité
- Optimiser les correspondances avec le transport maritime ainsi que leur niveau de fréquence

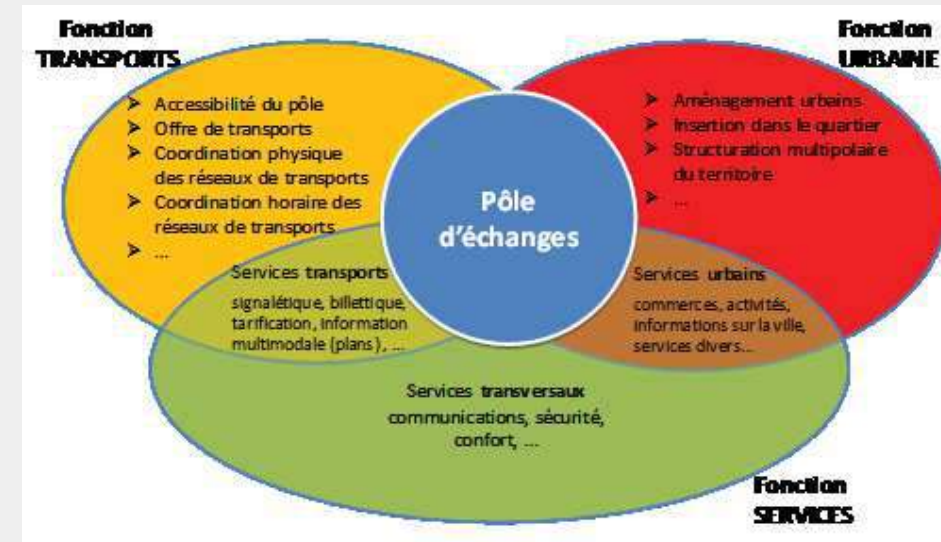
Définition :

Un « pôle d'échanges » est un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes.



Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ne sont pas simplement des lieux de transit ; ils sont aussi des lieux d'accès privilégié à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage (information multimodale, vente de titres...). Ils sont également des lieux de vie où peuvent se développer des activités connexes (restauration rapide, presse, petites réparations, informations ville, ...) qui contribuent à agrémenter le déplacement, faciliter la gestion du temps d'attente et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport.

Les fonctionnalités d'un PEM : le trinôme fonctionnel



L'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal est une démarche globale. Il doit être considéré comme un équipement majeur de la ville en relation avec son environnement proche, qui peut disposer de plusieurs fonctionnalités territoriales. Pour imaginer le devenir d'un pôle d'échanges et les services qu'il peut offrir aux usagers, il faut appréhender différentes caractéristiques :

1. les modes de transports qu'il connecte,
2. le type d'usagers qui le fréquente,
3. sa taille,
4. sa localisation et son environnement proche
5. ...

Sa localisation dans la ville est un élément central à considérer : élément de coupure entre deux quartiers, lieu central, lieu périphérique ou de relégation, etc. Le pôle, lieu de la mobilité, points ou nœuds de correspondance, doit se penser avant tout dans sa réalité la plus évidente et la plus visible : son ancrage sur un territoire.

Préconisations d'aménagements du PEM

Détails de la mesure :

- Relocaliser la gare routière actuelle près du fleuve, au plus près des pratiques de mobilité actuelle (secteur du Bac International), pour une prise en compte des logiques d'intermodalité en lien avec le mode fluvial
- Établir une programmation de pôle d'échanges multimodal et fonctionnel
 - Fonction de gare routière et fluviale d'agglomération à Saint-Laurent-du-Maroni
 - Connexion Transport Collectif fluvial et terrestre (urbain et interurbain)
 - Amélioration des conditions d'accès routier au bac international

Localisation :

Le secteur du Bac International La Gabrielle revêt un caractère particulier et stratégique car il y a sur ce secteur une juxtaposition de fonctions et de flux de nature différentes. Aujourd'hui les fonctions cohabitent sans réelle organisation et logique de fonctionnement. Il y a un besoin d'optimiser les échanges/ les flux entre les différents modes de transport.

⇒ Trois périmètres à retenir :

1. Périmètre opérationnel du PEM :
 - Port de l'Ouest (commerces)
 - La zone du Bac
 - La zone piroguière de « beachage »
 - La zone privée hors enceinte portuaire (parcelle AH190)
 - Les zones non utilisées mais de propriété CCOG
2. Périmètre d'influence
 - Quartier de la Charbonnière
3. Périmètre d'étude élargi (centre-ville)
 - Av de la Marne / Carrefour Malgaches / Bd du Maron

Premières intentions conceptuelles :

Les intentions fortes pour la réorganisation du secteur :

- Développement du pôle d'échanges autour du bac international et du port de l'Ouest ;
- Création d'un espace multimodal liant le secteur centre-ville et le futur pôle d'échanges avec une valorisation de l'usage de l'espace public, développer les liens modes doux ;
- Développement d'une frange paysagère le long du Maroni ;
- Développement d'un linéaire commercial et de loisirs, faisant face à la façade fluviale.

Premières intentions conceptuelles :

Les objectifs fonctionnels incontournables pour répondre aux dysfonctionnements relevés :

- Réorganisation des stationnements et définition des modalités de gestion (bac, port piroguier, port de l'Ouest), proposition d'aménagements qualitatifs ;
- Réorganisation et redimensionnement des espaces d'attente et d'intermodalité ;
- Prise en compte des nouveaux flux piétons et cycles liés aux reports des flux ;
- Réorganisation du secteur exigü de la gare maritime ;
- Prise en compte de l'impact potentiel d'un nouveau réseau TC sur le pôle d'échanges et le secteur des taxis.

→ Créer un réseau TC urbain, avec un niveau de service adapté

Un réseau de transports collectifs « classique » de 3 lignes a circulé dans les années 2000 ; ses arrêts sont toujours matérialisés et certaines lignes sont toujours exploitées par des taxis en dehors de tout cadre légal. Il n'a pas perduré car il ne bénéficiait pas d'un montage institutionnel et financier capable de garantir la continuité du service public.

Avec ses 50 000 habitants aujourd'hui, Saint Laurent est l'une des plus grandes villes de France dépourvue de toute offre de transport public. La perspective d'un développement intense, avec quelque 100 000 voire 120 000 habitants visés à terme, fait que la mise en place d'un réseau de transports collectifs routier dans les prochaines années paraît indispensable.

Pour autant, la situation actuelle conduit à une certaine prudence dans la perspective d'un réseau à court terme. Aussi, tout en anticipant sur la croissance avérée de la demande de déplacement, il convient de ne pas surdimensionner l'offre proposée.

Au préalable de la question de la structure et de l'importance du réseau à mettre en place, devront être résolues des questions majeures relatives à la gouvernance et au financement du réseau telles que :

■ La création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU), depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 et de son ressort territorial correspondant au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité.

Cette AOM pourrait être créée, sur la seule commune de Saint Laurent dans un premier temps, permettant de donner à la ville une véritable autonomie de décision et surtout procurant la ressource spécifique du Versement Transport, même si celle-ci pourra s'avérer insuffisante pour compenser le déficit d'exploitation du réseau, et la Ville devra s'interroger sur les ressources mobilisables annuellement pour ce projet.

■ L'appréciation du coût financier au regard des ressources mobilisables pour le réseau

Il s'agit de préciser les conditions de mise en place d'un nouveau réseau urbain (mode de gestion et d'exploitation, organisation, itinéraires, lignes, niveau de service, ...) et d'en évaluer les impacts financiers.

L'articulation d'un tel réseau avec le réseau TIG et le réseau fluvial constitue également un enjeu important, qui induit une réflexion sur la recherche d'un point nodal de référence. Aujourd'hui la gare routière est sous-utilisée. Une localisation proche du Bac International, s'avère plus pertinente et est à rechercher.

Les transports classiques (autocars et autobus) sont moyennement ou faiblement efficaces dans les territoires périurbains et ruraux à faible densité, avec des liaisons et des fréquences insuffisantes pour constituer une alternative crédible à l'automobile. Ils offrent essentiellement un « service social » à une population non motorisée. Pour offrir un meilleur service porte à porte alternatif à l'automobile, l'un des objectifs pourrait être de structurer le territoire par un nombre limité de lignes rapides et cadencées, complétées par l'organisation des correspondances et de systèmes de rabattement (à pied, en vélo ou en voiture partagée), avec l'aménagement de parkings d'échanges.

Par ailleurs, l'objectif est d'intégrer les taxis au sein et en complémentarité du réseau urbain. La place des taxis est en effet prédominante dans le quotidien des Saint-Laurentais : ils participent au désenclavement et à l'accès à la mobilité pour tous, à une plus grande offre de transport et contribue actuellement au maintien du transport collectif urbain de proximité. A ce titre-là, il conviendrait de proposer la création d'une commission de concertation des taxis associant les différents acteurs institutionnels, en charge de la régulation de la profession taxis pour les associer à la démarche.

Analyse AFOM des transports collectifs

Les principales conclusions de notre diagnostic sur les transports collectifs montraient qu'une grande partie de la demande en matière de déplacement Saint-Laurent du Maroni étaient prise en charge par les taxicos informel, attestant d'un réel besoin de déplacements pour la population.

La matrice AFOM ci-après met en évidence cet enjeu :

Points forts	Points faibles
<p>Bon fonctionnement et bonne fréquentation des pirogues (Albina – Saint-Laurent)</p> <p>Amélioration du service du Bac international prévue grâce à l'acquisition d'un nouvel amphidrome de plus grand capacité</p> <p>Organisation du transport scolaire performante (en majorité) et flexible (répond à la demande qui varie quasiment au quotidien)</p>	<p>Manque d'aménagements (points d'arrêt, gares routières) pour les TC ;</p> <p>Faible fréquentation du TIG</p> <p>Gare routière qui ne joue pas le rôle de pôle intermodal</p> <p>Manque d'arrêts aménagés pour les taxis pour prendre en charge et déposer le client ;</p> <p>Absence d'un système de transport collectif régulier organisé (hors bac et TIG), (pas de réseau TC);</p> <p>Manque d'itinéraires alternatifs à l'axe routier RN1/RD11 ;</p> <p>Contrainte sur le matériel roulant (et la capacité offerte) du fait de l'état du réseau routier et de l'étroitesse de la voirie par endroits ;</p> <p>Faible connaissance sur les systèmes existants actuellement en particulier les taxis</p> <p>Pas de réflexion sur le mode de gestion des futurs réseaux de TC</p>
Opportunités	Menaces
<p>Volonté de structurer la mobilité par la ville</p> <p>Programmation d'un futur PEM près du Maroni</p> <p>Faible taux de motorisation</p> <p>Volonté des taxis de participer au management de la mobilité;</p> <p>Nouvelle organisation en AOM à trouver</p> <p>Présence professionnels susceptibles d'intégrer une nouvelle organisation du transport</p>	<p>Taux de motorisation en augmentation ;</p> <p>Forte urbanisation spontanée difficile à desservir</p> <p>Renforcement des difficultés de circulation à Saint-Laurent du Maroni</p> <p>Risque de financement insuffisant pour faire face aux besoins</p>

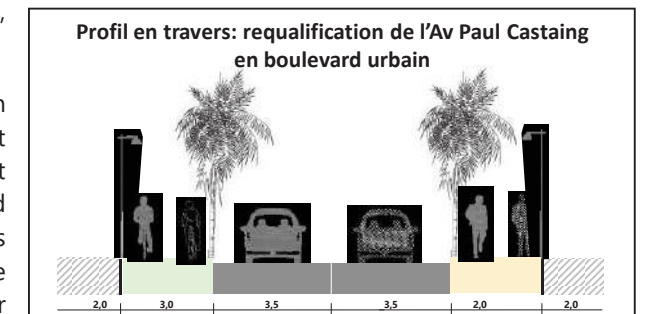
3.7 - Enjeu n°6 : Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles ;

→ Dans le cadre des opérations de requalification

Dans la ville de Saint-Laurent du Maroni, et plus largement en Guyane, le recours à la voiture individuelle est de plus en plus marqué y compris pour les déplacements de courte distance qui pourraient naturellement être réalisés par des modes actifs, tels que le vélo ou la marche à pied. Le manque d'itinéraires et d'aménagements continus, ombragés et sécurisés, limite cette pratique.

Toutefois, plusieurs axes routiers stratégiques sont appelés à être requalifiés :

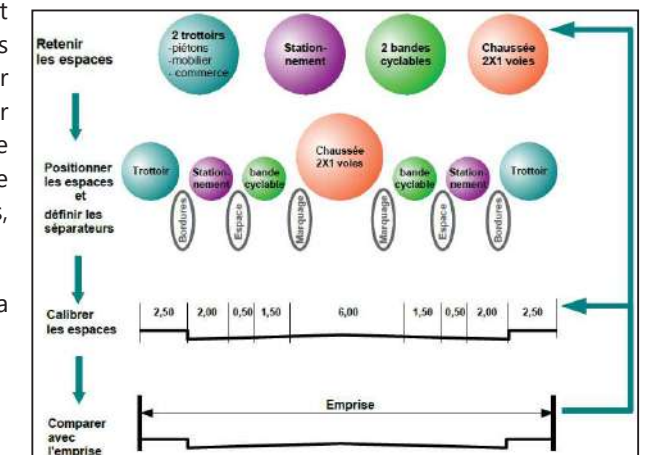
1. RN 1 (Avenue Gaston Monnerville) jusqu'au Lycée Polyvalent Raymond Tarcy, soit 4,1km : avec près de 20 000 véh/jr deux sens confondus, c'est l'artère d'entrée de ville majeure. Celle-ci doit conserver ses fonctions d'axe structurants (capacité suffisante pour capter le trafic, prendre en compte les véhicules à grand gabarit, assurer le trafic d'échanges entre les quartiers, ...) tout en proposant une configuration aux caractéristiques de boulevard urbain.
2. Avenue F Eboué (sur 1 400m) : Véritable colonne vertébrale routière de Saint Laurent du Maroni, l'Av F Eboué est l'axe commerçant le plus important de Saint-Laurent. Doté d'une emprise importante (de l'ordre de 23 à 24m en moyenne de façade à façade), les possibilités d'un réaménagement en profondeur sont importantes. L'enjeu serait d'aménager des cheminements piétons confortables de part et d'autre de la chaussée, de matérialiser le stationnement en épis ou longitudinal, et de privilégier un espace partagé sur la chaussée. Cette organisation vise à mettre au centre les usagers les plus rapides et laisser les piétons au contact des espaces riverains et commerçant.
3. RD11 Sud jusqu'à Saint-Jean (sur 11,5 km) : future voie structurante dont la fonction et le parti d'aménagement devraient donc évoluer afin d'anticiper l'accroissement indubitable du trafic routier (notamment des Poids Lourds).
4. Route Paul Isnard : tout comme la RD11, cette voie devrait également
5. Avenue Paul Castaing (5,3 km) : en raison d'un développement urbain attendu de part et d'autre de cet axe, cette avenue est appelée à être transformée en boulevard urbain, permettant d'offrir sur 20 mètres d'emprise environ : un double sens de circulation avec éclairage public, trottoir piéton d'un côté et piste cyclable de l'autre.



Pour chacun de ces axes identifiés, il convient « d'avoir une réflexion sur la coexistence entre des usagers ayant des besoins spécifiques » pour assurer une utilisation plus équilibrée de l'espace public par l'ensemble des usagers. Dans ce cadre, il s'agit de prendre en compte les besoins spécifiques de chacun, et notamment ceux des plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes.

Deux approches sont à évaluer tout en veillant à la compatibilité d'usage :

- Mixité d'usage
- Séparation d'usage



Méthode de conception d'un profil en travers

→ **Dans le cadre d'un nouveau plan de circulation pour l'accès au centre-ville et au futur pôle d'échange multimodal**

Aujourd'hui, les voies et rues accédant au futur pôle multimodal sont indifférenciées tant dans leur traitement que dans les abords ou les usages et fonctions qu'elles supportent.

Ces voies pourraient à terme devenir des boulevards urbains où il s'agirait de faire cohabiter des usages de vie de quartier avec des circulations de transit importantes. Cela concernerait particulièrement :

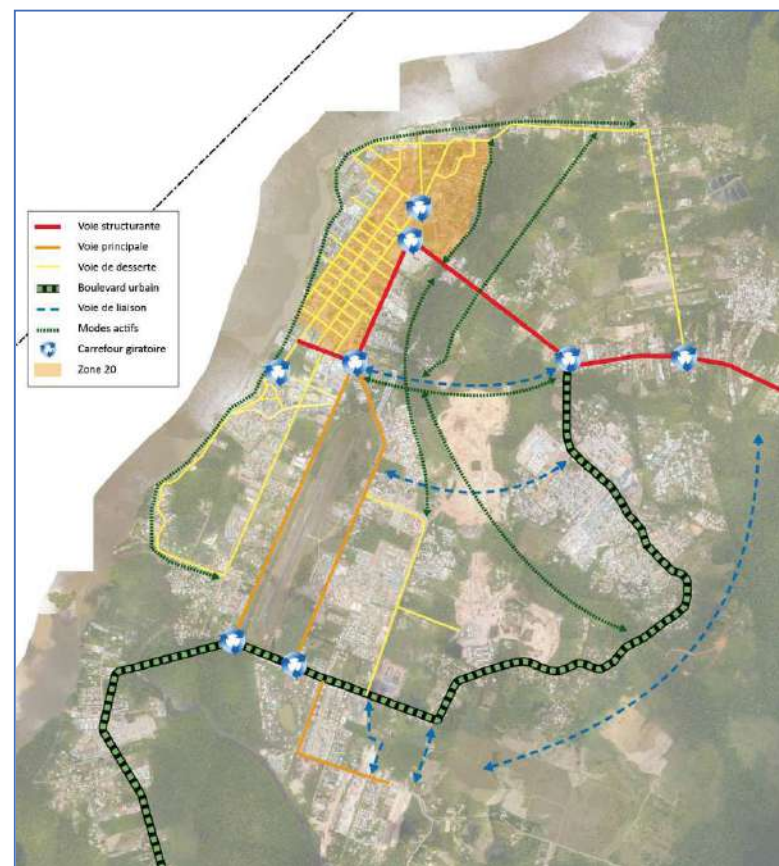
1. Rue du Bac
2. Rue du Port

Le boulevard urbain constituerait aussi le support à d'autres modes de déplacement à l'échelle de la ville (transports en commun, vélos, piétons). La requalification de ces voies en voies urbaines serait aussi support à la requalification des quartiers traversés.

Dans une approche intégrée des déplacements et de la vie locale, l'aménagement en boulevard urbain devrait :

- concilier des largeurs de chaussées souvent importantes, conséquence d'un trafic automobile soutenu, avec la volonté de modérer les vitesses en section courante et à l'approche des carrefours ;
- assurer l'équilibre entre la circulation automobile et les autres modes de déplacement, à travers des modifications de sens de circulation ;
- permettre enfin l'épanouissement de fonctions urbaines riveraines comme le commerce et les services.

Par ailleurs, ces mesures sont à compléter par un déclassement en voies communales de l'axe Avenue de la Marne / Avenue Eboué / Place de Verdun (actuellement Route Nationale 1), à travers une nouvelle hiérarchisation du réseau de voirie (cf : plan ci-joint).



3.8 - **Enjeu n°7 : Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs ;**

→ **Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable pour le territoire**

De prime abord, l'usage des modes actifs est déjà bien développé sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni, avec plus de 20 km d'aménagements cyclables existants. Toutefois, les aménagements sont situés en majorité aux abords des équipements scolaires, ce qui ne permet pas un maillage efficace de tout le territoire. De plus, les données relatives à l'accidentologie routière sur Saint-Laurent-du-Maroni sont particulièrement alarmantes quant au nombre de victimes impliquant des piétons ou des cyclistes, ce qui témoigne d'un problème de sécurité des aménagements. Certains dysfonctionnements sont également récurrents comme l'absence de panneaux réglementaires, le marquage au sol effacé, le défaut d'entretien etc.

L'usage du vélo est bien adapté sur le territoire (faibles pentes, courtes distances entre les différents pôles de vie). Il s'agit d'encourager le développement de ce mode de déplacement doux. L'objectif est d'aménager des parcours vélos dans de bonnes conditions de sécurité, dans une logique de continuité en matérialisant, par exemple, des itinéraires cyclables en dehors des grands axes.

Il s'agit donc de mettre en œuvre un Plan Vélo ou un Schéma Directeur des Infrastructures Cyclables permettant :

- D'établir une programmation des aménagements à réaliser en y intégrant certains projets structurants de voies vertes ayant un caractère d'itinéraires loisirs et utilitaires et en créant un véritable maillage,
- De réaliser en priorité les itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération inscrits au Schéma Directeur des Infrastructures Cyclable, afin d'assurer une logique d'aménagement d'itinéraires complets sur le territoire,
- De repérer et étudier le traitement des discontinuités les plus handicapantes pour la pratique du vélo,
- De compléter le réseau cyclable « secondaire » dans les polarités et les quartiers, en profitant de la requalification ou du réaménagement de voiries pour opérer un meilleur partage viaire en insérant les infrastructures nécessaires à la pratique du vélo.

→ **Améliorer l'accessibilité piétonne ;**

La marche constitue le deuxième mode de déplacements. Des aménagements favorables à la pratique de la marche à pied existent, mais souffrent de discontinuités et d'entretien. La marche à pied constitue un mode respectueux de l'environnement, bon pour la santé et vecteur de cohésion sociale qu'il convient de développer. Le cœur de ville bénéficie déjà aujourd'hui des principaux aménagements facilitant cette pratique et des aménités favorables à la marche (principal pôle commercial, nombreuses polarités de proximité, équipements touristiques, etc.). Pour autant, des contraintes perdurent et les évolutions à venir (reconquête des berges du Maroni) incitent à renforcer les aménagements en faveur de ce mode et de mieux les structurer.

Il s'agira notamment de mettre en cohérence la trame piétonne dans le cadre des projets structurants du Plan Guide ou Schéma Directeur d'Urbanisme de Saint-Laurent du Maroni.

Préciser et hiérarchiser les axes prioritaires à aménager afin de mailler efficacement le territoire

Détails de la mesure :

- Pour le développement des modes actifs, il est nécessaire d'identifier les axes prioritaires à aménager sur la base des projets planifiés dans les différents documents de programmation pour les aménagements piétons et cycle, par exemple :
 - Création d'une liaison douce le long du fleuve de Paddock à Balaté dans le cadre de la requalification de la façade fluviale et en lien avec le potentiel touristique ;
 - Création de liaisons douces le long des criques (Saint-Laurent, Vampires).
 - Mise à niveau et création de pistes/bandes cyclables pour poursuivre la construction du réseau cyclable :
 - Sur la RN 1 (Avenue Gaston Monnerville) ;
 - Sur la RD 11 (Route de Saint-Jean) ;
 - Sur l'avenue F Eboué
 - Sur l'avenue Paul Castaing ;
 - Sur l'allée du Lac Bleu ;
 - La mise en service du pont cyclable sur la Balaté.
- Adopter une stratégie volontariste de développement de l'usage du vélo :
 - Elaboration d'un Plan Vélo Communal ou d'un Schéma Directeur des Infrastructures Cyclables ;
 - Sensibilisation de la pratique des modes actifs dans les écoles ;
 - Développement d'espaces de stationnement ;
 - Dispositifs d'aide à l'acquisition de vélo
 - Etudier l'opportunité de favoriser le vélo à assistance électrique (VAE) (analyse des retours d'expérience) en s'appuyant notamment sur les démarches PDIE/A ;
 - Intégrer les différents modes de glisse dans les aménagement (trottinette, skate, gyropode, etc.)
 - Favoriser toutes les actions d'animations et de communication visant à faire évoluer les comportements de la population (journées vélo-marche à pied, centre-bourg piéton, Maison du Vélo, implication des offices du tourisme, etc.).
- Améliorer l'accessibilité piétonne :
 - Elargissement des trottoirs et en améliorant la qualité des aménagements
 - Création d'une place piétonne au niveau de la place du marché pour une meilleure attractivité commerciale

3.9 - Enjeu n°8 : Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique.

La voiture étant source de nombreuses nuisances (pollution atmosphérique, bruit, risques d'accident), l'objectif est d'encourager les alternatives à l'usage de la voiture individuelle en proposant de nouveaux services de mobilité.

→ TAD 2.0

Le TAD 2.0, à travers le développement de l'intelligence artificielle, qui permet de proposer des services à la demande avec itinéraires optimisés. **La Startup PADAM** (qui a signé en début d'année un gros contrat avec Ile-de-France Mobilités pour le déploiement de la centrale Flexigo afin de proposer aux Franciliens un service de transport à la demande pour les zones peu denses ou excentrées), **a développé un algorithme qui permet d'ajuster, en temps réel, le trajet des minibus à la demande des usagers.** Cette solution permet à des opérateurs de lignes de bus, publics ou privés, de mettre en place du transport « à la demande » de façon flexible et adaptée à la gestion de transports par bus en milieu peu dense.



Les futures navettes d'Ile-de-France Mobilités

Ce nouveau transport à la demande offre plusieurs avantages :

- Optimisation / Régulation des courses en temps réel en fonction des requêtes des usagers
- Amélioration des recettes d'exploitation (avantage concurrentiel +1/3 de recettes) en utilisant des véhicules légers (minibus, taxis, ...)
- Amélioration de l'expérience d'utilisation (client et chauffeur) en levant les freins jusqu'à présent inhérents au transport à la demande : coût de trajet plus élevé et la nécessité de réserver plusieurs heures, voire plusieurs jours, à l'avance
- Amélioration des connaissances sur les usages et de la demande
- Amélioration de la lisibilité de l'offre grâce à la géolocalisation du véhicule qui permet d'avoir connaissance du temps d'attente
- Conventions et subventions possibles : inciter les acteurs à basculer dans l'économie formelle
- Intégration de solutions de billettique

Il est proposé d'en étudier l'expérimentation.

→ L'autostop organisé

La promotion et le développement de « l'autostop organisé » (exemple : « REZO Pouce »), à travers la création du dispositif de covoiturage spontané qui valorise l'autostop comme moyen de déplacement quotidien en complémentarité avec les autres solutions de mobilité. En encadrant la pratique de l'autostop, « Rezo Pouce » permet de pallier l'insuffisance des transports collectifs dans les zones non desservies et de redonner de



l'autonomie aux personnes qui n'ont pas de véhicules. Dans ce cadre, l'autostop organisé répond à 4 objectifs principaux :

- Favoriser la mobilité des personnes,
- Compléter l'offre de transports existante,
- Créer de la solidarité et du lien social et enfin structurer,
- Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop.

Ce service totalement gratuit s'effectue sans réservation, tout en étant entièrement sécurisé (chaque membre du réseau étant enregistré dans un fichier). A la différence de Blablacar, spécialiste du covoiturage de plus longue distance, REZO Pouce est principalement utilisé pour des trajets courts (entre 2 et 20 kilomètres) en zone rurale de manière solidaire. Il est proposé d'en étudier l'expérimentation sur le territoire de Saint-Laurent du Maroni.

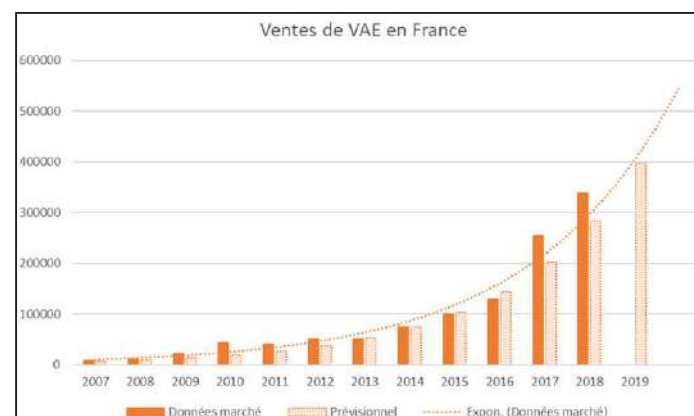
→ Le covoiturage de courte distance

Si le covoiturage longue distance se massifie, le covoiturage courte distance peine à s'installer (moins de 3 % des français). Il est proposé une expérimentation proposant un service de covoiturage du quotidien pour les courtes distances en lançant une consultation auprès des opérateurs leaders du marché actuel : Blablalines, Klaxit et Karos. Il s'agirait pour les pouvoirs publics de subventionner ce dispositif au même titre que les transports en commun traditionnels (bus, navette, etc.), en proposant aux résidents de Saint-Laurent une prise en charge des coûts de mise en relation. Cette subvention serait conditionnée par une vérification de la réalisation effective de ce trajet via le « registre de preuve de covoiturage », accessible par l'AOM, certifiant les trajets des différents opérateurs. Cette plateforme technique permettant à l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, de faire converger et d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs et ainsi pour l'AOM de visualiser les trajets effectivement réalisés sur le territoire.

A noter qu'une grande partie des offres de services de covoiturage courte distance proposées aujourd'hui nécessitent l'usage d'un smartphone connecté en 3G/4G de type Android ou IOS et permettant d'utiliser des services mobiles (voix, SMS, internet et géolocalisation). Le déploiement de ces services est confronté aux limites liées à la qualité et à la couverture territoriale (« zones blanches ») des services mobiles, qu'il s'agisse de la couverture voix, SMS, ou internet.

→ Le développement de la mise à disposition de VAE

Le vélo à assistance électrique (VAE) connaît une croissance considérable de +30 à +50% par an en métropole et touche des clientèles très complémentaires du vélo et particulièrement les automobilistes. En effet, le VAE permet de parcourir des distances d'environ 10 km sans effort superflu, et s'avère donc particulièrement adapté aux déplacements domicile-travail. Il offre également la possibilité de s'affranchir de dénivellés importants. Par ses caractéristiques, le VAE contribue à élargir le champ d'action de la mobilité douce, en apportant des réponses aux problématiques de distance et de relief. Si, dans le contexte guyanais, ce dernier point ne constitue pas un enjeu prégnant, il n'en est pas de même pour la longueur des déplacements quotidiens.



Plusieurs exemples souvent pratiqués peuvent être cités pour une application parfaite à une mobilité VAE : Quartier St-Jean, Terres rouges, ...

Pour autant, le VAE reste encore méconnu par une large part de la population. Il faut ainsi donner la possibilité à ces usagers potentiels de tester ces vélos tout en étant conscient que le prix d'achat de ce type de vélo (environ 1 500€ en moyenne) est un frein majeur. Il est donc proposé que la collectivité (CCOG par exemple) fasse l'acquisition d'une dizaine de vélos dans un 1^{er} temps et propose aux habitants de tester un VAE pour une période d'une semaine non-renouvelable. Après cette phase de test, des formules de location de VAE seraient à proposer sur une durée limitée de quelques jours à 6 mois à un tarif préférentiel.

L'objectif étant bien de tester l'utilisation d'un VAE dans la vie quotidienne et d'inciter les particuliers à l'acquisition de VAE.

→ Le développement du Très Haut Débit sur le territoire afin de permettre le travail nomade et mobile.

En 2019, travailler signifie toujours le plus couramment être salarié à temps complet, à durée indéterminée et se rendre tous les jours dans un bureau. Cependant, les emplois atypiques ont continué de se développer et deviennent la norme pour certains actifs et surtout, de nouveaux modes de travail, qui s'écartent du modèle dominant, se multiplient (travail indépendant, à distance, coworking, emplois nomades, horaires décalés...).

Les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) nous permettent aujourd'hui d'être en même temps à New-York, Paris et Pékin (ou Saint-Laurent du Maroni !), et de consulter, par exemple, nos mails sur nos téléphones. Ainsi, aller à son bureau du lundi au vendredi de 9h à 18h ne correspond plus nécessairement ni aux aspirations sociales d'une population d'actifs, ni aux réalités de la vie professionnelle du 21^{ème} siècle. De nouvelles formes de travail sont apparues et méritent d'être développées.

Le déploiement de la fibre optique est en cours à Saint-Laurent du Maroni permettant, à terme de bénéficier du très haut débit pour faire du télétravail, organiser des visioconférences, de créer des points de connexion de wi fi gratuits, ...

4 - PHASE 3 : FICHES ACTIONS ET PLANS D'ENSEMBLE



fiche actions n°1				
PROJETS ROUTIERS				
Résorber le « déficit » d'infrastructures routières				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
La création de nouvelles voiries				
Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public				
Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
Réaménagement et sécurisation des carrefours				
OBJECTIFS				
Mailler efficacement la commune				
Mieux connecter les quartier entre eux (ex : quartier des écoles et Sables-Blancs)				
Accompagner le développement urbain vers la ZAC Saint-Maurice				
Assurer une cohérence des interfaces entre réseau national et réseau local				
IMPACTS				
Diminution de la congestion en section et sur les carrefours				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts* (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *
1				3 M€
2				2.2 M€
3				4 M€
4				1.7 M€
5				30 M€
6				0.25 M€
7				1.5 M€
8				0.15 M€

*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

Résorber le « déficit » d'infrastructures routières

DETAIL DES MESURES

► Résorber le « déficit » d'infrastructures routières création de nouvelles voiries

Les liaisons à l'intérieur de Saint-Laurent du Maroni sont pénalisées par une absence de maillage entre routes nationales, départementales et voiries secondaires inadaptées pour recevoir un trafic important, y compris pour l'accès à des polarités importantes (CHOG, ZAC, quartier, ...) : chaussée étroite, absence d'accotements, manque de visibilité, absence de jalonnement... Ces nouvelles liaisons sont des opportunités pour structurer et « ouvrir » la partie Est de la commune qui connaît un fort développement urbain (ZAC St Maurice, logements Semsamar, St Maurice Nord, Hyper U, opération Cultures/Fatima, OIN Vampires, OIN Malgaches-Paradis, ...). Plusieurs opérations sont à mener en lien avec les opérations de réaménagement de carrefours associés. Les liaisons envisagées sont les suivantes

- Liaison RN1 / RD11 (sur 1 500 ml) avec un axe de circulation qui doit devenir secondaire dans l'organisation du réseau viarie et de ses usages,
- Liaison Paul Castaing / Route de Saint-Maurice, correspondant au prolongement de la voie de l'hôpital (sur 1 120 ml)
- Voies de desserte et de maillage de la ZAC Saint-Maurice (sur 2 000 ml)
- 2 Liaisons de raccordement Av Paul Castaing / Rte de Paul Isnard (Chutes Voltaire)
 - Le long de la crique Saint-Laurent (sur 620 ml)
 - Via un accès direct (sur 500 ml)
- Grand contournement Sud à partir du carrefour Margot sur la RN1 / route de Paul Isnard (Chutes Voltaire) - route de St-Jean, intégrant la création d'un nouveau franchissement de la Balaté (sur 10 000 ml)
- Voie routière de contournement du Camp, uniquement pour l'accès aux divers parkings du secteur => Rue André Taton (sur 450 ml)
- Prolongement de la rue Léa Chapelin (sur 1 500 ml)
- Maillage routier Charbonnière (sur 250 ml)

Caractéristiques préconisées pour un aménagement routier multimodal en fonction de la largeur d'emprise disponible :

	Exemple > à 20 m	Exemple 16 à 18 m	Exemple à 12 à 14 m	Exemple < à 10
Trottoir	bilatéral 2 x 1.5 m	bilatéral 2 x 1.5 m	Unilatéral 2 m	Unilatéral 1.5 m
Itinéraire vélo	piste bilatérale 2 x 2 m	piste bilatérale 2 x 1.5 m	piste unilatérale 2 m	piste unilatérale 1.5 m
Stationnement	en long bilatéral 2x 2 m	en long unilatéral 2m	en long unilatéral 2m	non
Voirie	bidirectionnelle 2 x 3,25 m	bidirectionnelle 2 x 3,25 m	bidirectionnelle 2 x 3,25 m ou 2 x 3.5 m	bidirectionnelle 2 x 3 m
Gestion des eaux pluviales	unilatérale 2,50 m	unilatérale 2,50 m	unilatérale 1,50 m	unilatérale 1 m

fiche actions n°1				
PROJETS ROUTIERS				
Résorber le « déficit » d'infrastructures routières				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
La création de nouvelles voiries				
Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public				
Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
Réaménagement et sécurisation des carrefours				
OBJECTIFS				
Mailler efficacement la commune				
Mieux connecter les quartier entre eux (ex : quartier des écoles et Sables-Blancs)				
Accompagner le développement urbain vers la ZAC Saint-Maurice				
Assurer une cohérence des interfaces entre réseau national et réseau local				
IMPACTS				
Diminution de la congestion en section et sur les carrefours				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *
1				3 M€
2				2.2 M€
3				4 M€
4				1.7 M€
5				30 M€
6				0.25 M€
7				1.5 M€
8				0.15 M€

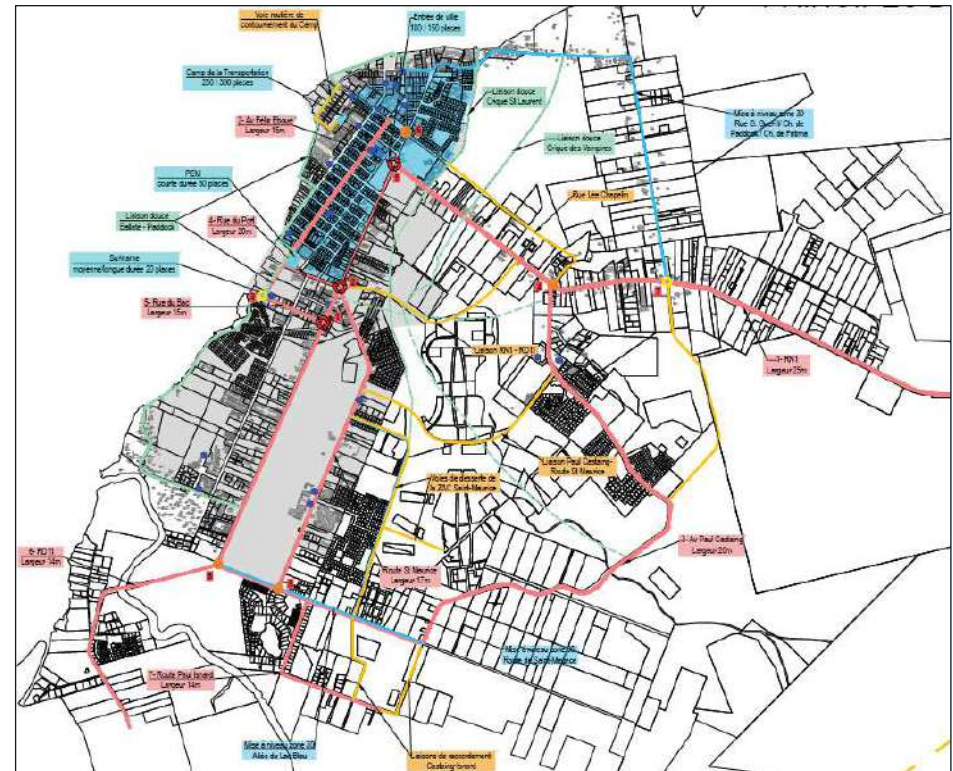
*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

Résorber le « déficit » d'infrastructures routières

DETAIL DES MESURES

► Résorber le « déficit » d'infrastructures routières création de nouvelles voiries

Cartographie des principaux projets routiers



fiche actions n°2.a				
PROJETS ROUTIERS				
Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
int	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
➤ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
➤ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public				
➤ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
➤ Réaménagement et sécurisation des carrefours				
OBJECTIFS				
➤ Renforcer la sécurité des modes doux				
➤ Favoriser la mixité d'usage de la voirie				
➤ Engager le report modal				
IMPACTS				
Diminution de la congestion en section et sur les carrefours				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *
1				6.8 M€
2				1.4 M€
3				5.4 M€
4				0.4M€
5				0.4M€
6				14.5 M€
7				1.5 M€
8				1.2 M€

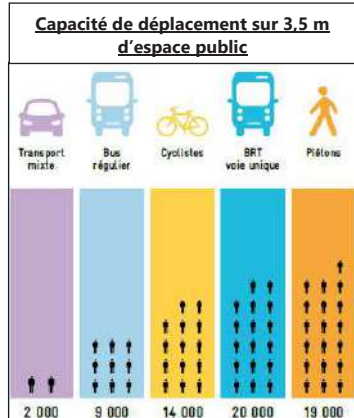
*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

DETAIL DES MESURES

➤ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public

Il est proposé des opérations de requalification de la voirie pour les axes suivants :

- RN1 en 2 phases (en lien avec la stratégie de déclassement de la RN en voie communale en 3 étapes), intégrant l'élargissement des trottoirs et la création d'un aménagement cyclable,
 - Section 1 : du rond-point d'entrée au PR 255 (sur 1,7km)
 - Section 2 : du PR 255 jusqu'au carrefour Margot (sur 5,1km)
- F Eboué en totalité (en lien avec la stratégie de déclassement de la RN en voie communale) en 2 tranches :
 - Tranche 1 : 640 ml (centre-ville)
 - Tranche 2 : 760 ml (secteur sud)
- Av Paul Castaing en totalité (5 350 ml)
- RD 11 BIS dite "Rue du PORT" (sur 400 ml d'une largeur de 20 ml en moyenne) avec l'insertion d'un sens unique permettant un retraitement de la voie en faveur d'un meilleur partage des usages et intégrant un élargissement/confortement des trottoirs, des places de stationnement unilatérales et un aménagement cyclable)



A noter, que la CTG, qui engage actuellement le projet d'aménagement de la rue, prévoit un profil de type urbain, dimensionné pour faire transiter les flux dans les deux sens de circulation, avec l'insertion de part et d'autre de la rue d'aménagements doux.

Profil en travers de principe du pont sur la Ballaté



- Rue du Bac (sur 5 350 ml) avec sens unique inverse à la rue du Port et piste cyclable de façon à créer une boucle circulatoire pour maintenir la desserte
- RD 11 en 3 phases :
 - Section 1 : carrefour rue du Port <> carrefour allée du Lac bleu : 2km
 - Section 2 : carrefour allée du Lac bleu <> carrefour « Terre Rouge » (sur 3,5km et 14ml de large en moyenne), comprenant le traitement du pont sur la Ballaté (pont cycle)
 - Section 3 : carrefour « Terre Rouge » jusqu'à St Jean : (sur 9km) : il s'agit de la création d'une voie verte piéton/cycle de chaque côté avec plantations et espaces verts.
- La route de Paul Isnard en bd urbain sur 1 500 m
- La mise à niveau des zones 30 sur Allée du Lac Bleu, route de Saint Maurice, R G Gueril / Ch de Paddock / Ch de Fatima

fiche actions n°2.a				
PROJETS ROUTIERS				
Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
int	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
➤ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
➤ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public				
➤ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines				
➤ Réaménagement et sécurisation des carrefours				
OBJECTIFS				
➤ Renforcer la sécurité des modes doux				
➤ Favoriser la mixité d'usage de la voirie				
➤ Engager le report modal				
IMPACTS				
Diminution de la congestion en section et sur les carrefours				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *
1				6.8 M€
2				1.4 M€
3				5.4 M€
4				0.4M€
5				0.4M€
6				14.5 M€
7				1.5 M€
8				1.2 M€

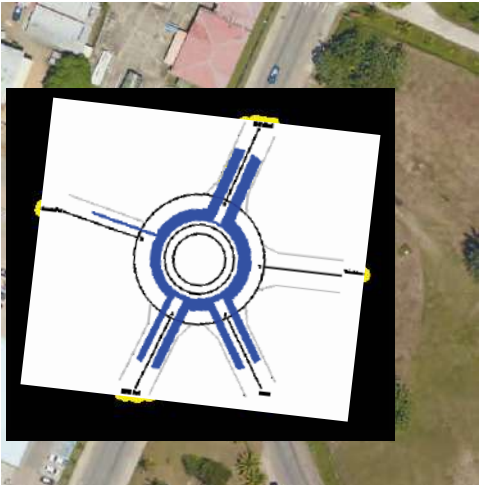
*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

DETAIL DES MESURES

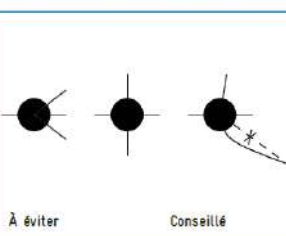
➤ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public

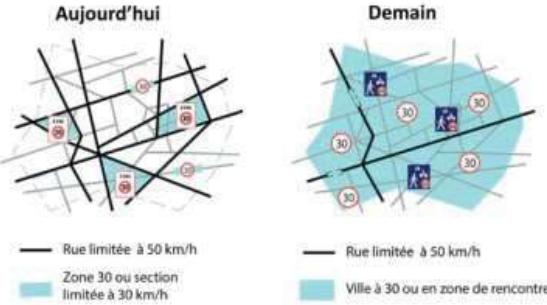
Quelles améliorations ?

- Des axes structurants à 2x1 voie, moins « routières », plus urbaines, (RN1, RD11, F Eboué) limitant l'effet de coupure mais cohérente avec les flux en jeu. A noter qu'en ville la capacité d'une voie est d'environ 1 200 véhicules par heure (hors intersection). Les trafics observés sur la RN 1 affichent 700 véh/h.
- Un carrefour à feux réaménagé (RD11/RD53/Rue du Port en giratoire pour optimiser l'écoulement du trafic tout en optimisant le nombre de files de circulation et pour faciliter la gestion des entrées/sorties des parkings des commerces mitoyens (ex : Super U)
- Plus de visibilité au carrefour: réduction de nombre de mouvements automobiles.
- Un carrefour à feux au débouché de la rue du Bac pour sécuriser l'intersection avec la RD11
- Un trafic plus apaisé (moins de véhicules) et des conflits automobiles moindres liés à la réduction des mouvements tournants, sous réserve d'un aménagement limitant l'accès au carrefour (sens unique sortant sur la rue du Port)
- Moins de circulation automobile à hauteur des rues et aux carrefours = des traversées piétonnes plus confortables, plus sécurisées pour rejoindre le secteur du PEM et le port piroguier
- Une modification de la géométrie du carrefour (l'angle actuel est trop fermé pour permettre l'insertion d'une branche supplémentaire



ANGLE ENTRE LES BRANCHES



fiche actions n°2.a					
PROJETS ROUTIERS					
Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville					
ENJEUX					
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières				
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville	DETAIL DES MESURES			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion	▶ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville	Dans la continuité du développement du maillage routier et de la requalification de certains axes « clés », il s'agit à la fois de contraindre le transit à travers le cœur de ville et de favoriser les circulations douces.			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif	Les voies d'hyper-centre sont larges et présentent des profils très routier avec une voirie supérieure à 14 mètres d'emprise par endroit et des trottoirs inférieurs à 1 mètres . Avec cette action, il s'agit de marquer l'entrée du cœur de ville en profitant de ce changement de vitesse de circulation pour apaiser cette voie en élargissant les trottoirs.			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles	La commune de Saint-Laurent du Maroni se caractérise par un usage important de la voiture au détriment des autres fonctionnalités qui font la ville. Le déploiement des zones apaisées (zones 30, zones 20, ...) est un bon dispositif mais il doit répondre aux objectifs suivants :			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs				
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique	<ul style="list-style-type: none"> Viser un périmètre complet plutôt qu'un déploiement rue par rue. Dans le périmètre de l'hyper centre, la zone 30 et la zone 20 doit être la règle, la vitesse 50 l'exception ; Des zones 30 et zone 20 délimitées par un réseau structurant tous modes dont les entrées sont marquées et facilement identifiables ; Communiquer sur la démarche, les idées reçues et les bienfaits car la diminution de la vitesse est d'abord mise en pratique par les habitants ; En termes d'aménagement, rompre la rectitude des voiries : <ul style="list-style-type: none"> en mixant les fonctions locales : stationnement, espaces verts, espaces publics, en réduisant la largeur des voiries, en aménageant des giratoires de taille moyenne et compacte 			
MESURES					
▶ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines					
▶ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public					
▶ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines					
▶ Réaménagement et sécurisation des carrefours					
OBJECTIFS					
▶ Renforcer la sécurité des modes doux					
▶ Favoriser la mixité d'usage de la voirie					
▶ Engager le report modal					
IMPACTS					
Augmenter la part modale piétonne					
PROGRAMMATION ET COUTS					
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *	
1				1.2 M€	
2				1 M€	
3				1.5 M€	

*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

Les secteurs pressentis :

- Zone 30 : Allée du Lac Bleu, route de Saint Maurice, R G Gueril / Ch de Paddock / Ch de Fatima
- Zone 20 : hyper-centre
- Aire piétonne : place du marché (environ 5 000m²)



fiche actions n°3					
PROJETS ROUTIERS					
Supprimer les points durs pour diminuer la congestion					
ENJEUX					
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières				
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville	DETAIL DES MESURES			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion	▶ Réaménagement et sécurisation des carrefours			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville	Plusieurs secteurs de la commune sont pénalisés par un trafic routier important générant une congestion forte au niveau des intersections stratégiques d'entrées de ville qui se concentre sur l'heure de pointe du matin et du midi. Les difficultés de circulation sont particulièrement prégnantes sur les intersections suivantes :			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif	<ul style="list-style-type: none"> Le carrefour à simple priorité entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing ; Le giratoire d'entrée de ville ; Le carrefour à feux entre l'avenue Colomb et la route de Saint-Maurice ; Le carrefour à simple priorité entre l'avenue Colomb et l'allée du Lac Bleu. 			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles	Plusieurs dysfonctionnements s'observent :			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> Les remontées de files d'attente lié à la saturation des carrefours L'inadéquation du calibrage ou du réglage des feux avec la demande au niveau Le manque de traversées piétonnes, itinéraires cyclables non sécurisés Des temps d'attentes trop longs pour les transports publics 			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique	Il est proposé l'aménagement, la requalification et la sécurisation des carrefours suivants :			
MESURES					
▶ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines					
▶ Requalifier des sections urbaines d'entrée de ville pour un meilleur partage de l'espace public					
▶ Réduire la vitesse en traversée de zones urbaines					
▶ Réaménagement et sécurisation des carrefours					
OBJECTIFS					
▶ Fluidifier la circulation					
▶ Renforcer la sécurité des modes doux au niveau des intersections					
IMPACTS					
Baisse de la congestion et des temps de parcours					
PROGRAMMATION ET COUTS					
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts (hors coût d'études et de maîtrise d'œuvre) *	
1				0.7 M€	
2				0.5 M€	
3				0.4 M€	
4				0.5 M€	
5				0.4 M€	
6				0.3 M€	
7				0.3 M€	
8				0.3 M€	
9				0.3 M€	

*Les taux de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des études oscille entre 10 et 12%.

Plusieurs secteurs de la commune sont pénalisés par un trafic routier important générant une congestion forte au niveau des intersections stratégiques d'entrées de ville qui se concentre sur l'heure de pointe du matin et du midi. Les difficultés de circulation sont particulièrement prégnantes sur les intersections suivantes :

- Le carrefour à simple priorité entre la RN 1 et l'avenue Paul Castaing ;
- Le giratoire d'entrée de ville ;
- Le carrefour à feux entre l'avenue Colomb et la route de Saint-Maurice ;
- Le carrefour à simple priorité entre l'avenue Colomb et l'allée du Lac Bleu.

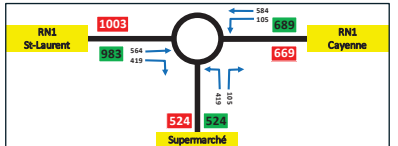


Plusieurs dysfonctionnements s'observent :

- Les remontées de files d'attente lié à la saturation des carrefours
- L'inadéquation du calibrage ou du réglage des feux avec la demande au niveau
- Le manque de traversées piétonnes, itinéraires cyclables non sécurisés
- Des temps d'attentes trop longs pour les transports publics

Il est proposé l'aménagement, la requalification et la sécurisation des carrefours suivants :

- Création d'un carrefour giratoire compact au droit de l'Ancien Super U, permettant le rebroussement d'un autocar
- Création d'un carrefour giratoire compact au droit du Nouveau Super U (cf : schéma ci-joint)
- Création d'un carrefour giratoire compact RN1 / P Castaing



Sur ces deux secteurs distants de moins de 200 mètres, l'aménagement en carrefour giratoire compact fluidifie les mouvements tournants que l'on cherche à favoriser dans le cadre du futur plan de circulation. Il s'agit de créer des giratoires : sur la base d'un rayon extérieur de 20 m environ et de branches d'entrée à une voie permettant une capacité d'absorption de près de 3 000 véh/h en pointe, soit un débit largement supérieur à celui évalué compte tenu des principes circulatoires énoncés (autour de 2 300 véh/h).

- Création d'un carrefour giratoire (mini-giratoire avec îlot central franchissable pour permettre le passage de poids lourds et/ou transports en commun) Bd du Maroni / rue du bac (face au Bac)
- Rond-point d'entrée René Long à reconfigurer
- Carrefour à simple priorité R du Lt Col Chandon / Rue L Chapelin : à reconfigurer et géométrie à reprendre
- Carrefour à simple priorité RN1 / Rte Fatima à reconfigurer et géométrie à reprendre
- Carrefour à simple priorité RD11/ Allée du Lac Bleu à reconfigurer
- Carrefour à simple priorité Route de Saint Maurice / Allée du lac Bleu à reconfigurer

fiche actions n°4.a				
PROJETS DE STATIONNEMENT				
Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
Organiser et identifier l'offre de stationnement du centre-ville				
Aménager de nouvelles places de stationnement sur des parkings au sol				
Généraliser les parcs de stationnement dédiés aux 2 roues sur l'espace public				
OBJECTIFS				
Organiser le stationnement				
Matérialiser les places sur l'espace public				
IMPACTS				
Réduire le stationnement anarchique en CV				
Libérer de l'espace public en centre-ville pour les modes actifs				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
1				0.01M€
2				A déterminer (cf schéma de signalisation : 0.03M€)
3				A considérer dans le cadre de l'aménagement de places de stationnement (fiche action n°4.a)

A ce stade, le montant prévisionnel des travaux varie entre 750 000€ et 1,5M€ sur la base de 752km de réseau routier.

DETAIL DES MESURES

Organiser et identifier l'offre de stationnement du centre-ville

Les besoins en stationnement à Saint-Laurent du Maroni sont globalement très concentrés dans l'espace, à l'échelle de l'hyper centre-ville et dans le temps avec une pointe de fréquentation les jours de marché. Les difficultés de stationnement se limitent au périmètre de l'hyper-centre, les jours de marché, lequel fait l'objet d'une plus forte pression avec un niveau d'occupation élevé (supérieur à 90-95%). Le reste du temps l'offre est suffisante pour répondre à la demande. Cette offre, pourtant conséquente souffre d'un manque d'organisation, de matérialisation, de visibilité et de lisibilité. En effet, il convient de limiter au maximum le stationnement anarchique sur voirie et sur les cheminements doux.

3 leviers d'actions :

- Matérialiser l'offre de stationnement au sol
 - Av F Eboué sur 1km
 - Av du G de gaulle (Contre Allée) sur 1km
 - Rue du Lt Col Tourtet sur 1km
 - 5 Rues adjacentes avec îlot central (rue Montravel, Victor Hugo, Schoelcher, JJ Rousseau, Thiers sur 250 m

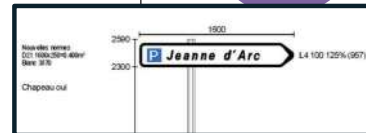
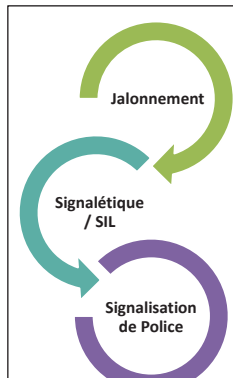
- Développer la signalisation dédiée pour orienter les automobilistes

Rappel sur la terminologie :

- le **jalonnement directionnel** désigne les panneaux de direction aux carrefours (=signalisation directionnelle) ;
- la **signalisation d'information locale** (SIL) est applicable en agglomération et agglomération. Elle est dissociée physiquement de la signalisation directionnelle courante et est relative aux services et équipements d'intérêt local utiles aux personnes en déplacement ;
- la **signalisation de Police** concerne les panneaux de danger, prescription priorité, intersection et indication, c'est sur ce type de panneaux que s'appuie la réglementation notifiée dans l'arrêté du Maire.

- A noter, que la fourniture et la pose d'un panneau de signalisation (mât, massif et panneau) : 650€

- Aménager des points de dépose des taxis
10 places de stationnement réservés aux taxis sont à aménager au droit au droit des pôles générateurs structurants : CCHOG, Rue F Eboué, Super U, ...



fiche actions n°4.a				
PROJETS DE STATIONNEMENT				
Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
Organiser et identifier l'offre de stationnement du centre-ville				
Aménager de nouvelles places de stationnement sur des parkings au sol				
Généraliser les parcs de stationnement dédiés aux 2 roues sur l'espace public				
OBJECTIFS				
Organiser le stationnement				
Matérialiser les places sur l'espace public				
IMPACTS				
Réduire le stationnement anarchique en CV				
Libérer de l'espace public en centre-ville pour les modes actifs				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts*
1				0.75 M€
2				0.3 M€
3				0.22 M€

Les coûts de réalisation des ouvrages peuvent fortement varier selon la nature du sol, la présence de réseaux, les contraintes liées à l'archéologie préventive, au patrimoine, au dimensionnement de l'ouvrage...
Il est retenu le chiffre de 3 000 € HT la place pour l'aménagement d'un parking de surface.

DETAIL DES MESURES

Aménager de nouvelles places de stationnement sur des parkings au sol

Les déplacements augmentent avec l'essor démographique, le centre-ville, même s'il perd de son dynamisme démographique et économique demeure un lieu d'échange générateur de déplacement en raison de la présence des administrations et de l'ensemble des mobilités qui y convergent. Pour améliorer ainsi le fonctionnement du centre-ville, il est impératif d'aménager de nouvelles places de stationnement sur des parkings en surface.

3 sites sont identifiés :

- L'ancien Centre Hospitalier de l'Ouest Guyanais (CHOG) où sur le délaissé situé sur la rue de l'Hôpital AD 27 (superficie de 5 à 6 000 m²) c'est potentiellement 250 à 300 places qui pourraient être implantées, permettant ainsi de retirer les voitures stationnées en avant du Camp de la Transportation et masquant partiellement l'intérêt architectural de l'ensemble.

- En entrée de ville, un parking de 100/150 places pourrait être implanté sur les parcelles AD 112 et 113 (superficie d'environ 2 500m²).

Objectif : compenser la suppression du stationnement sur la place du marché (actuellement 70 places environ), en lien avec la proposition piétonner cet espace.

Un aménagement piétonnier, est à conforter sur la Rue Victor Schoelcher (150) afin de permettre la connexion de cette aire de stationnement à l'hypercentre.

- En lien avec le projet du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), il serait possible d'implanter :
 - un espace de stationnement de courte durée (50 places) sur la parcelle AI 182 ;

Objectif : Assurer les rotations et dépose-minute des véhicules sur le site.

- un espace de stationnement de moyenne/longue durée (20 places) sur la parcelle AH 179.

Objectif : Proposer un espace de stationnement **sécurisé** pour les usagers à destination du Suriname pour plusieurs jours.



fiche actions n°5.a				
PROJETS TC & INTERMODALITE				
Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ Créer un pôle d'échange multimodal				
▶ Créer un réseau TC urbain, avec un niveau de service adapté				
OBJECTIFS				
▶ Prendre en compte l'impact d'un nouveau réseau TC sur le pôle				
▶ Prendre en compte les nouveaux flux piétons et cycles liés au report des flux				
▶ Réorganiser et redimensionner les espaces d'attente et d'intermodalité				
IMPACTS				
Augmentation de l'intermodalité et de l'usage des TC				
PROGRAMMATION ET COUTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
2				3 - 5 M€

Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif

DETAIL DES MESURES

▶ Créer un pôle d'échange multimodal

Localisée en entrée de ville, la gare routière actuelle capte essentiellement des flux issus du trafic routier, en provenance de la RN 1 en lien avec les administrations proches et le centre-ville. Ce site devait permettre aux taxis de ville de pouvoir travailler et d'acheminer les gens en centre-ville. Or il s'avère que ce site n'est pas fonctionnel et est peu utilisé par les transporteurs et les usagers du TIG. La gare actuelle ne joue donc pas pleinement son rôle de plateforme d'échanges, en particulier avec les flux en provenance du Maroni, qui sont majoritaires.

Cette gare pourrait constituer, un véritable pôle multimodal à condition de la déplacer et de la connecter au fleuve Maroni. Ce projet devrait nécessairement viser plusieurs améliorations en matière de la qualité du service, de son fonctionnement, du niveau de correspondances et de l'accessibilité globale au pôle.

C'est donc dans cette optique qu'il convient :

- Relocaliser la gare routière actuelle près du fleuve, pour permettre de prendre en compte des logiques d'intermodalité en lien avec le mode fluvial. 2 sites sont identifiés :
 - Bac International La Gabrielle** à côté du Port de l'Ouest,
 - Pointe de la Roche Bleue**
- Etablir une programmation de pôle d'échanges multimodal et fonctionnel :
 - Fonction de gare routière et fluviale d'agglomération à Saint-Laurent-du-Maroni
 - Connexion Transport Collectif fluvial et terrestre (urbain et interurbain)
 - Amélioration des conditions d'accès routier au Bac International

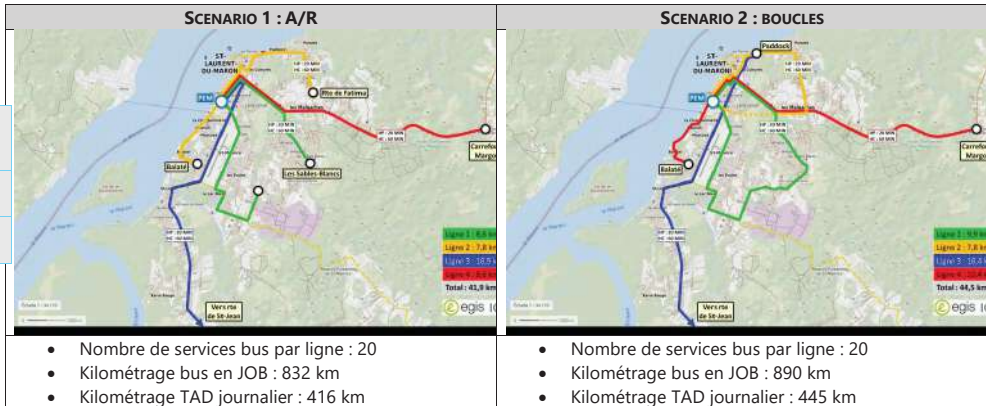
La surface opérationnelle pour ce type d'équipement est comprise entre 15 000 et 20 000 m².



fiche actions n°5.a		
PROJETS TC & INTERMODALITE		
Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif		
DETAIL DES MESURES		
▶ Créer un pôle d'échange multimodal		

Hypothèses basées sur le rex du PEM de Mamoudzou				
Volet	Objet	Offre actuelle	Besoins futurs	Surfaces
Port industriel et commercial de l'Ouest Guyanais	A court terme, répondre aux besoins du Bac A moyen terme, développement du tourisme, avec des petits navires de 4 à 5 mètres de tirants d'eau (800 passagers).	25 000 tonnes (toutes marchandises confondues déclarées), surtout du vrac, ciment, aliments pour bétail.	Agrandissement du port avec perspective de développement de 90 000 tonnes de marchandises d'ici Sans	sur 4 hectares sur la totalité
	Projet d'agrandir la chaussée, de faire une zone de retournement et une aire de beachage plus fonctionnelle			
Port piroguier	Centralisation du "beachage" des pirogues	30 à 50 pirogues de front	100 pirogues de front	150 ml
Plage / base de loisirs et commerciale	Création d'une base de loisirs	néant	A définir	5000 m ²
Bac International (gare fluviale)	Embarcadère Amphidrome - files d'attentes	Charge max du Bac : 8 VL et 2 PL	Charge max du Bac : 40 VL et 10 PL	1600 m ²
	Bâtiment douanes	350m ²	A définir	3000 m ²
	Attente abritée / cloturée			
Stationnement personnel / port	Dégagement devant bâtiment	5 véhicules	20 véhicules	
Gare routière : Transport en commun interurbain	Terminus pour les 4 lignes 16 rotations/jr => hypothèse de 2 bus/h en HP, 1 bus/h en HC Autocar standard de 45 places	Trentaine de minibus (Charbonnière, Glacière, Village Chinois)	2 quais de 18 mètres à mutualiser	7000 m ²
	Gare routière : Transport en commun scolaire			
Gare routière : Transport en commun urbain	Arrêts simples et en terminus Coordination horaire avec la ligne scolaire fluviale de la CTG (assurance et gilet)	Trentaine de minibus (Charbonnière, Glacière, Village Chinois)	2 quais de 12 mètres dédiés	
	Gare routière : Transport en commun urbain			
Dépose minute VL	Terminus pour 2 lignes Arrêt 2 lignes 40 rotations/jour => hypothèse : 3véh/h (midibus de 25 pl ou minibus de 9 à 12 pl)			
Dépose minute taxis	File d'attente		5 places	100 m ²
Stationnement VL - Courte durée	File d'attente	Pas de services de taxis coordonnés et en lien avec le bac (l'emplacement de taxis existe mais est très peu utilisée)	10 places	200 m ²
Stationnement VL - Moyenne & longue durée		néant	50 places	1000 m ²
Stationnement vélos sécurisés		néant	20 places	400 m ²
Stationnement vélos sécurisés		néant	40 places	80 m ²
Stationnement 2RM sécurisés		néant	30 places	150 m ²

fiche actions n°5.b				
PROJETS TC & INTERMODALITE				
Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
Créer un pôle d'échange multimodal				
Créer un réseau TC urbain, avec un niveau de service adapté				
OBJECTIFS				
Se munir d'une offre de transport public pérenne				
Création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité				
Création d'une commission en charge de la régulation de la profession taxis				
IMPACTS				
Augmentation des voyageurs TC				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
Scénario 1				1.09 M€
Scénario 2				1.17 €
Important : (Dans le projet de loi en l'état, la Région sera AOM de droit à partir de juillet 2021 sur les ComCom ou communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité avant cette date)				



fiche actions n°5.b				
PROJETS TC & INTERMODALITE				
Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif				
ENJEUX				
Résorber le « déficit » d'infrastructures routières				
Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville				
Supprimer les points durs pour diminuer la congestion				
Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville				
Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif				
Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles				
Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs				
Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique				
MESURES				
Créer un pôle d'échange multimodal				
Créer un réseau TC urbain, avec un niveau de service adapté				
OBJECTIFS				
Se munir d'une offre de transport public pérenne				
Création d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité				
Création d'une commission en charge de la régulation de la profession taxis				
IMPACTS				
Augmentation des voyageurs TC				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
Scénario 1				1.09 M€
Scénario 2				1.18 €
Important : (Dans le projet de loi en l'état, la Région sera AOM de droit à partir de juillet 2021 sur les ComCom ou communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité avant cette date)				

- Description de la procédure de création d'un réseau de TCU :**
- Non obligatoire mais conseillé : recrutement d'une AMO pour l'accompagnement sur la prise de compétence transport et la définition du service et du mode de gestion --> 3 mois
 - Délibération de chaque commune pour transférer la compétence à la ComCom --> 2 à 3 mois
 - Prise de compétence transport par la ComCom, ce qui crée un Ressort Territorial de Mobilité sur le territoire autorisant la ComCom à lancer un service de transport urbain
 - Définition du niveau de service et du mode de gestion puis choix --> 6 mois
 -
- Si la CC continue :
- Non obligatoire mais conseillé : recrutement d'une AMO pour la passation et la mise en oeuvre --> 3 mois
 - Validation d'un planning interne à la CC de mise en oeuvre avec répartition des tâches (et recrutement le cas échéant) --> 0,5 mois
 - Si le mode de gestion indirect est retenu (le plus probable), c'est la procédure classique --> 9 à 12 mois (selon le mode de gestion indirect retenu)
 - Rapport à destination de la CCSPL et du Conseil Communautaire
 - Délibération autorisant le lancement d'une procédure
 - Rédaction du DCE
 - Publication du DCE
 - Commission AO ou DSP – ouverture des plis
 - Analyse des candidatures et/ou des offres
 - Commission AO ou DSP – proposition d'attribution
 - Rapport pour Conseil communautaire
 - Délibération
 - Période de contrôle de légalité
 - Notification
 - Période de finalisation / préparation de la prise d'effet
 - Autres démarches à effectuer en parallèle de la procédure de passation, sans perdre de temps :
 - Renforcement des moyens humains nécessaire au contrôle et au suivi : chargés de mission « suivi marché » et contrôleurs.
 - Accompagnement à la mise en oeuvre du réseau (impératif !) : billettique ou autre système de billetterie, communication-graphisme

fiche actions n°6.a				
PROJETS DE LIAISONS DOUCES				
Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ Requalifier des axes routiers stratégiques				
▶ Créer un nouveau plan de circulation pour l'accès au centre-ville et au PEM				
OBJECTIFS				
▶ Mieux aménager les axes routiers stratégiques				
▶ Améliorer le partage de la voirie au profit des modes actifs				
▶ Renforcer l'attractivité du centre-ville				
IMPACTS				
Augmenter la sécurité des piétons et des cycles				
Valoriser l'espace public				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
1				1,5 - 2M€ 5 M€
2				1 M€
3				5 M€

DETAIL DES MESURES

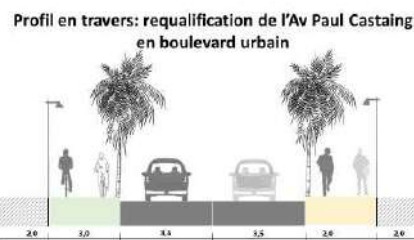
▶ **Requalifier des axes routiers stratégiques**

Le recours à la voiture individuelle est de plus en plus marqué, même pour les déplacements de courte distance. Le manque d'itinéraires et d'aménagements continus, ombragés et sécurisés limite la pratique de modes actifs comme le vélo ou la marche à pied. Plusieurs axes stratégiques devraient être requalifiés en ce sens :

- RN1 (Avenue Gaston Monnerville) (6,8km)**, jusqu'au panneau d'entrée d'agglomération dans un 1^{er} temps (1,7km et jusqu'au carrefour Margot dans un 2^{ème} (5,1km), en lien avec le phasage du déclassé de la RN1 en voie communale : axe structurant d'entrée de la ville. Les largeurs d'emprise sont de 20m sauf à l'approche du rond-point où elle se rétrécit à 11m (secteur du cimetière). Il s'agit d'inscrire un aménagement de type boulevard urbain permettant de garantir :
 - Une largeur de circulation suffisante pour capter le trafic (plus de 20 000 véh/jr)
 - La prise en compte des véhicules à grand gabarit (PL et autocar)
 - Le trafic d'échanges entre les quartiers
 - La sécurité des piétons et des cycles



- Avenue Félix Eboué (640m)** : axe le plus commerçant de Saint-Laurent. L'emprise varie de 17m à 24m.
 - Variante 1 : Stationnement longitudinal avec zone 30 100 places sur l'av. F. Eboué de la rue Chandon à la rue Catayee avec piste cyclable de part et d'autre de la voie routière
 - Variante 2. Stationnement en épis avec zone de rencontre 160 places sur la même portion avec voie cyclable en commun avec la voie routière et trottoir réduit de 50cm



- Avenue Paul Castaing (5,3km)** : en plein développement urbain, cette avenue propose une largeur d'emprise de 20m de large en moyenne. L'aménagement proposé vise à un double sens de circulation (7m) avec éclairage public, un trottoir piéton d'un côté (2m) et une piste cyclable de l'autre (3m).

fiche actions n°6.b				
PROJETS DE LIAISONS DOUCES				
Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ Requalifier des axes routiers stratégiques				
▶ Créer un nouveau plan de circulation pour l'accès au centre-ville et au PEM				
OBJECTIFS				
▶ Limiter le trafic de transit en centre-ville				
▶ Améliorer le partage de la voirie au profit des modes actifs				
▶ Renforcer l'attractivité du centre-ville				
IMPACTS				
Augmenter la sécurité des piétons et des cycles				
Valoriser l'espace public				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts

DETAIL DES MESURES

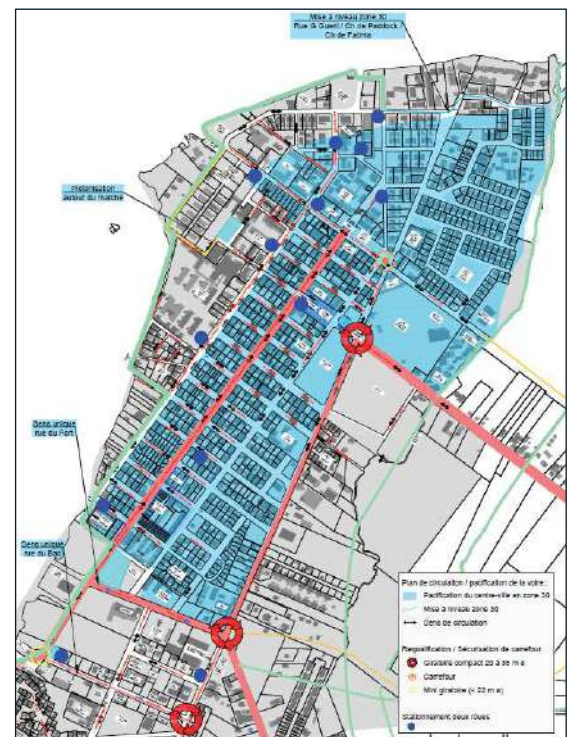
▶ **Créer un nouveau plan de circulation pour l'accès au centre-ville et au PEM**

Il est proposé de revoir le plan de circulation du réseau routier du centre-ville et d'accès au futur PEM à travers :

- La piétonisation de la place du marché
- Le déclassé en voie communale de la section Rond-point René Long et PEM
- Mise en sens unique de la rue du port et rue du Bac

La rue du Port pourrait, à terme, devenir une voie de desserte majeure du PEM. La requalification de cette rue en boulevard urbain paraît donc à ce titre importante. Son emprise est de 20m de bout en bout et permet donc d'être le support d'autres modes de déplacement à l'échelle de la ville. Elle se rétrécit ensuite à 13,5m juste avant d'arriver le port.

- Mise en sens uniques des rues Montravel, V. Hugo, Marceau
- Mise en sens unique des rues Guynemer, Catayée, Barrat, Jadfard, Marrant
- La suppression de la contre-allée sur la rue du G de Gaulle au profit d'un aménagement dédié aux modes doux
- Rue des Orchidées, rue des Bougainvilliers



fiche actions n°7.a				
PROJETS DE LIAISONS DOUCES				
Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
► Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable				
► Améliorer l'accessibilité piétonne				
OBJECTIFS				
► Mailier le réseau cyclable				
IMPACTS				
Augmentation du linéaire cyclable				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
1				2,8 M€
2				4,250 M€
3				0,160 M€
4				0,160 M€
5				0,240 M€
6				1,1 M€
7				1,6 M€
8				1,1 M€
9				0,05 M€
10				0,2 M€
11				0,21 M€
12				0,28 M€

Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs

DETAIL DES MESURES

► Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable

Le diagnostic a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux en termes d'amélioration des cheminements Modes Doux (marche à pied et vélo). Ces enjeux doivent s'inscrire dans le cadre d'un schéma Modes doux à l'échelle de Saint-Laurent du Maroni, répondant aux objectifs du Schéma Directeur d'aménagement.

Les objectifs sont les suivants :

- ⇒ Favoriser les usages cyclables quotidiens sur un territoire sans dénivelité, aux trafics élevés sur les axes principaux et aux distances et temps de parcours réduits
- ⇒ Pour les touristes en séjour : un changement de rythme de vie qui intègre de nouveaux modes de déplacements, en cohérence avec le site.

Il s'agit donc de poursuivre l'aménagement du réseau cyclable, à travers :

1. Des créations ex nihilo :

- liaison douce de type voie verte (promenade piétonne / Modes doux) le long du fleuve de Paddock à Balaté dans le cadre de la requalification de la façade fluviale (1) ;
- 2 liaisons cyclables bidirectionnelles le long des criques Saint-Laurent et Vampires (2) ;
- la rue du Port / Rue du Bac (8) zone 30 avec contre sens cyclable;
- la voirie de la Charbonnière (9) ;
- la rue Léa Chapelin vers le projet « Cultures-Fatima » (10) ;

2. Des remises à niveau / remise en état dans le cadre des opérations de requalification de voirie

- la RN 1 (avenue Gaston Monnerville) (3) ;
- la RD 11 EN PARIEC AGGLOMEREE (route de Saint-Jean) (4) ;
- l'avenue Paul Castaing : Aménagement cyclable (5) ;
- l'allée du Lac Bleu (6) ;
- la mise en service d'un pont cyclable sur la Balaté (7) ;
- la route de Saint-Maurice (11)
- Ch de Paddock / Ch de Fatima (12)



fiche actions n°7.b				
PROJETS DE LIAISONS DOUCES				
Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
► Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable				
► Améliorer l'accessibilité piétonne				
OBJECTIFS				
traiter les « derniers hectomètres » entre les points d'arrêt du réseau de transport collectif et l'origine (ou la destination) du déplacement, afin de rendre confortable et sûr le cheminement à pied ou le trajet à vélo				
IMPACTS				
Augmentation du linéaire piéton				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
1				0,5 M€
2				1 M€
3				0,2 M€
4				0,3 M€
				0,16 M€

Sur la base de ratios compris entre 100 et 200 € du mètre linéaire et 200€ du mètre² pour la piétonisation de la place du Marché.

Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs

DETAIL DES MESURES

► Améliorer l'accessibilité piétonne

L'effort doit également porter sur l'amélioration de l'accessibilité piétonne car bien souvent le piéton est réduit à utiliser le bas-côté enherbé voire la chaussée lorsqu'il pleut. Il s'agira donc d'élargir les trottoirs et d'améliorer la qualité des cheminements en supprimant les obstacles, proposant du mobilier adapté et en végétalisant les espaces piétons :

1. Elargir les trottoirs et améliorer la qualité des aménagements d'une manière générale et systématique (5 000ml);
2. Piétonniser la place du Marché (5 000m²) ;
3. Requalifier la place de la Glacière, la place de la Charbonnière dans le cadre de l'aménagement global des berges avec la création d'une rue qui doit contribuer à désenclaver le quartier, favoriser le contrôle et renvoyer le trafic piroguier vers le pôle multimodal (1 000ml).
4. Réaliser le bouclage routier et le bouclage piéton au sud de la Charbonnière (1 500ml).
5. Aménager autour du futur pôle d'échange (800ml)

Ce qui représente un linéaire à aménager de



fiche actions n°8.a				
PROJETS INNOVANTS				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ TAD 2.0				
▶	Le covoiturage de courte distance			
▶	L'autostop			
▶	Le développement de la mise à disposition de VAE			
▶	Le développement du Très Haut Débit			
OBJECTIFS				
▶	Augmenter la part de marché des TC			
▶	Proposer des solutions de mobilités alternatives			
▶	Répond aux trajets dits « du dernier kilomètre »			
IMPACTS				
Augmenter le nombre d'usager des TC				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
				0,5 M€
Cout à prévoir : <ul style="list-style-type: none"> Coût de mise en place et une licence mensuelle de la suite logicielle Padam Mobility, dont le montant dépendra des outils choisis. Les fonctionnalités spécifiques feront l'objet d'une évaluation précise en amont. 				

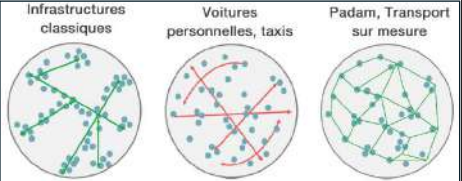
Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique

DETAIL DES MESURES

▶ TAD 2.0

Il s'agit d'expérimenter un service de Transport à la Demande de nouvelle génération s'appuyant sur le développement de l'intelligence artificielle. La start-up Padam Mobility développe des solutions logicielles qui permettent aux opérateurs de transport d'optimiser en temps réel l'ensemble des véhicules déployés. Cette solution permet à des opérateurs de lignes de bus, publics ou privés, de mettre en place du transport « à la demande » de façon flexible et adaptée à la gestion de transports par bus en milieu peu dense.

Concrètement, les trajets sont définis par un algorithme et les itinéraires et horaires des véhicules sont adaptés en temps réel en fonction du besoin des usagers : contrairement à des lignes de bus classiques, les véhicules de plus petite taille adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations des voyageurs. Une fois la réservation faite, l'utilisateur pourra suivre en temps réel sur l'application dédiée l'arrivée de son véhicule.



L'outil permet d'évaluer l'état du réseau à partir de données provenant du réseau de transport existant, de la concentration de téléphones portables de la zone à desservir et des données relatives à la population ou issues des enquêtes de déplacements de l'INSEE. Ce croisement de données permet d'aboutir au paramétrage d'un service de transport à la demande optimal. Le but ici est d'avoir une idée des services proposés pour les utilisateurs concernant par exemple le temps d'attente, le prix du trajet ou la durée du transport.

Padam Mobility propose également une plateforme « clé-en-main » appelée Padam Live aux opérateurs ou collectivités. Il s'agit d'une interface dédiée aux conducteurs signalant les différents arrêts à réaliser de manière optimale en fonction de la demande des utilisateurs. D'un point de vue du passager, la plateforme permet de réserver, payer et voir en temps réel où se trouve son bus par exemple.

Ce nouveau transport à la demande offre plusieurs avantages :

- Optimisation / Régulation des courses en temps réel en fonction des requêtes des usagers
- Amélioration des recettes d'exploitation (avantage concurrentiel +1/3 de recettes) en utilisant des véhicules légers (minibus, taxis, ...)
- Amélioration de l'expérience d'utilisation (client et chauffeur) en levant les freins jusqu'à présent inhérents au transport à la demande : coût de trajet plus élevé et la nécessité de réserver plusieurs heures, voire plusieurs jours, à l'avance
- Amélioration des connaissances sur les usages et de la demande
- Amélioration de la lisibilité de l'offre grâce à la géolocalisation du véhicule qui permet d'avoir connaissance du temps d'attente
- Conventionnements et subventionnements possibles : inciter les acteurs à basculer dans l'économie formelle
- Intégration de solutions de billetterie

fiche actions n°8.c				
PROJETS INNOVANTS				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ TAD 2.0				
▶ Le covoiturage de courte distance				
▶ L'autostop				
▶ Le développement de la mise à disposition de VAE				
▶ Le développement du Très Haut Débit				
OBJECTIFS				
▶ Proposer des solutions de mobilités alternatives				
▶ Répond aux trajets dits « du dernier kilomètre »				
IMPACTS				
Augmenter l'utilisation de la voiture partagée				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
				0,02 M€
Cout à prévoir : <ul style="list-style-type: none"> Promotion du service identifier et développer des points d'embarquement et de débarquement dédiés au covoiturage qui respectent la sécurité et les flux des différents véhicules mettre en place des programmes locaux d'incitation directe basés sur un système de gratification par des points ou une monnaie locale 				

Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique

DETAIL DES MESURES

▶ Le covoiturage de courte distance

Si le covoiturage longue distance se massifie, le covoiturage courte distance peine à s'installer (moins de 3 % des français). Il est proposé une expérimentation proposant un service de covoiturage du quotidien pour les courtes distances en lançant une consultation auprès des opérateurs leaders du marché actuel : Blablaines, Klaxit et Karos. Il s'agirait pour les pouvoirs publics de subventionner ce dispositif au même titre que les transports en commun traditionnels (bus, navette, etc.), en proposant aux résidents de Saint-Laurent une prise en charge des coûts de mise en relation. Cette subvention serait conditionnée par une vérification de la réalisation effective de ce trajet via le « registre de preuve de covoiturage », accessible par l'AOM, certifiant les trajets des différents opérateurs. Cette plateforme technique permettant à l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, de faire converger et d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs et ainsi pour l'AOM de visualiser les trajets effectivement réalisés sur le territoire.

A noter qu'une grande partie des offres de services de covoiturage courte distance proposées aujourd'hui nécessitent l'usage d'un smartphone connecté en 3G/4G de type Android ou IOS et permettant d'utiliser des services mobiles (voix, SMS, internet et géolocalisation). Le déploiement de ces services est confronté aux limites liées à la qualité et à la couverture territoriale (« zones blanches ») des services mobiles, qu'il s'agisse de la couverture voix, SMS, ou internet.

Exemple de présentation sur les freins et motivations à la pratique du co-voiturage

Les freins réels ou supposés à la pratique du co-voiturage

- La distance des horaires
- La difficulté à trouver un covoiturer
- L'appropriation
- Les frais culturels
- L'incertitude du trajet retour

Les motivations à la pratique du co-voiturage

- L'échange social
- La réduction des dépenses de transport
- Le plaisir
- La possibilité de rencontrer de nouvelles personnes
- La prise de temps
- Une expérience enrichissante et un réseau d'entraide élargi

Source : Guide méthodologique ADEME – Développement du co-voiturage régulier de courte et moyenne distance - mise en forme Egis

fiche actions n°8.b				
PROJETS INNOVANTS				
ENJEUX				
1	Résorber le « déficit » d'infrastructures routières			
2	Sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville			
3	Supprimer les points durs pour diminuer la congestion			
4	Créer une vraie politique de stationnement en centre-ville			
5	Créer un pôle d'échange multimodal en lien avec la réactivation d'un réseau de Transport Collectif			
6	Améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles			
7	Assurer la desserte des quartiers en privilégiant l'accessibilité des modes actifs			
8	Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique			
MESURES				
▶ TAD 2.0				
▶ Le covoiturage de courte distance				
▶ L'autostop				
▶ Le développement de la mise à disposition de VAE				
▶ Le développement du Très Haut Débit				
OBJECTIFS				
▶ Répondre aux besoins des personnes non motorisées				
▶ Limiter l'usage de la voiture individuelle				
PROGRAMMATION ET COÛTS				
	Court terme (- de 2 ans)	Moyen terme	Long terme	Coûts
				0,02M€*
				0,015 M€
				-
Coût à prévoir :				
<ul style="list-style-type: none"> les coûts d'animation nécessaires à la mise en place du service et aux dépenses matérielles (kits, panneaux, communication) => soit environ 13 000€. l'adhésion annuelle à la SCIC pour une collectivité de moins de 25 000 habitants s'élève à 4 500 €/an, entre 25 000 et 50 000 habitants la cotisation s'élève à 5 667€/an et au-delà de 50 000 habitants, 7 000 €/an. Cette adhésion permet d'avoir accès aux outils du dispositif, de couvrir les frais d'hébergements du site internet, à une assistance technique et à du personnel de l'association disponible pour assurer la promotion, le déploiement de nouveaux outils (application mobile de géolocalisation)... 				
Il convient également de poser des règles simples de défraiement des conducteurs par les passagers (ex : 0,5€ si d<10 km, 1 € si 10<d<20 km, 2€ si 20<d<30 km, 3€ si 30<d<40 km)				

Expérimenter des services de mobilité innovants en lien avec le numérique

DETAIL DES MESURES

▶ L'autostop

En complément du covoiturage, le développement de l'auto stop organisé et sécurisé est très utile pour les déplacements de courtes distances. Créé il y a plusieurs années, à Moissac dans le Tarn et Garonne, près de Toulouse, son fonctionnement émane d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) à laquelle les communes et les groupements de communes adhèrent en partenariat avec une structure existante.

Ce réseau, devenu national, fait partie des nouvelles solutions de mobilités innovantes qui se développent au sein des territoires régionaux. Il vient en complément des modes classiques de transports collectifs (réseau urbain, TAD, ...).

Il est donc proposé le déploiement du dispositif Rézo Pouce dans la commune de Saint-Laurent du Maroni.

Les principes de base de ce système sont les suivants :

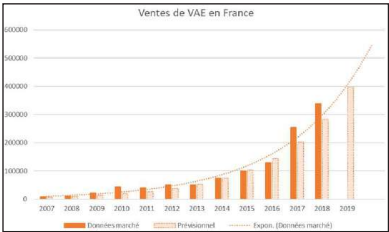
- des conducteurs et des auto-stoppeurs qui s'engagent à travers la signature d'une charte (responsabilités, défraiements, ...) sur Internet ou dans un lieu relais (mairies, Communauté de communes, offices de tourisme...,
- le conducteur et l'autostoppeur qui possèdent des kits distinctifs d'identification (autocollant pare-brise, carte, panneau, plan du réseau...),
- des points d'arrêts ou de prise en charge bien identifiés et sécurisés (localisation et matérialisation)
- Depuis mai 2017, une application Smartphone de géolocalisation des adhérents et des arrêts : communication à prévoir

▶ Le développement de la mise à disposition de VAE

Il est proposé que la collectivité (CCOG par exemple) fasse l'acquisition d'une dizaine de vélo dans un 1^{er} temps et propose aux habitants de tester un VAE pour une période d'une semaine non-renouvelable. Après cette phase de test, des formules de location de VAE seraient à proposer sur une durée limitée de quelques jours à 6 mois à un tarif préférentiel.

▶ Le développement du Très Haut Débit

Il s'agit d'accompagner le déploiement de la fibre optique en cours à Saint-Laurent du Maroni en permettant, à terme de bénéficier du très haut débit pour faire du télétravail, organiser des visioconférences, de créer des points de connexion de wi fi gratuits, ...



SYNTHESE FINANCIERE

Tableau de synthèse des coûts prévisionnels

	Invnt H.T. (M€)	Fct (M€/an)
Projets routiers	79 275 000,00	-
Projet de Stationnement	1 343 500,00	-
Projet liaisons douces et mobilités actives	19 868 349,00	-
Projets TC et Intermodalités	5 000 000,00	1 170 000,00
Projets Nouvelles mobilités	555 000,00	-
Total	106 041 849,00	1 170 000,00

Nb : Les couts de fonctionnement des projets TC intègrent l'exploitation du réseau urbain (scénario 2 correspondant au plus couteux).

Établissement Public Foncier d'Aménagement de la Guyane

EPFAG

La Fabrique Amazonienne

14, Esplanade la Cité d'Affaire

CS 30059

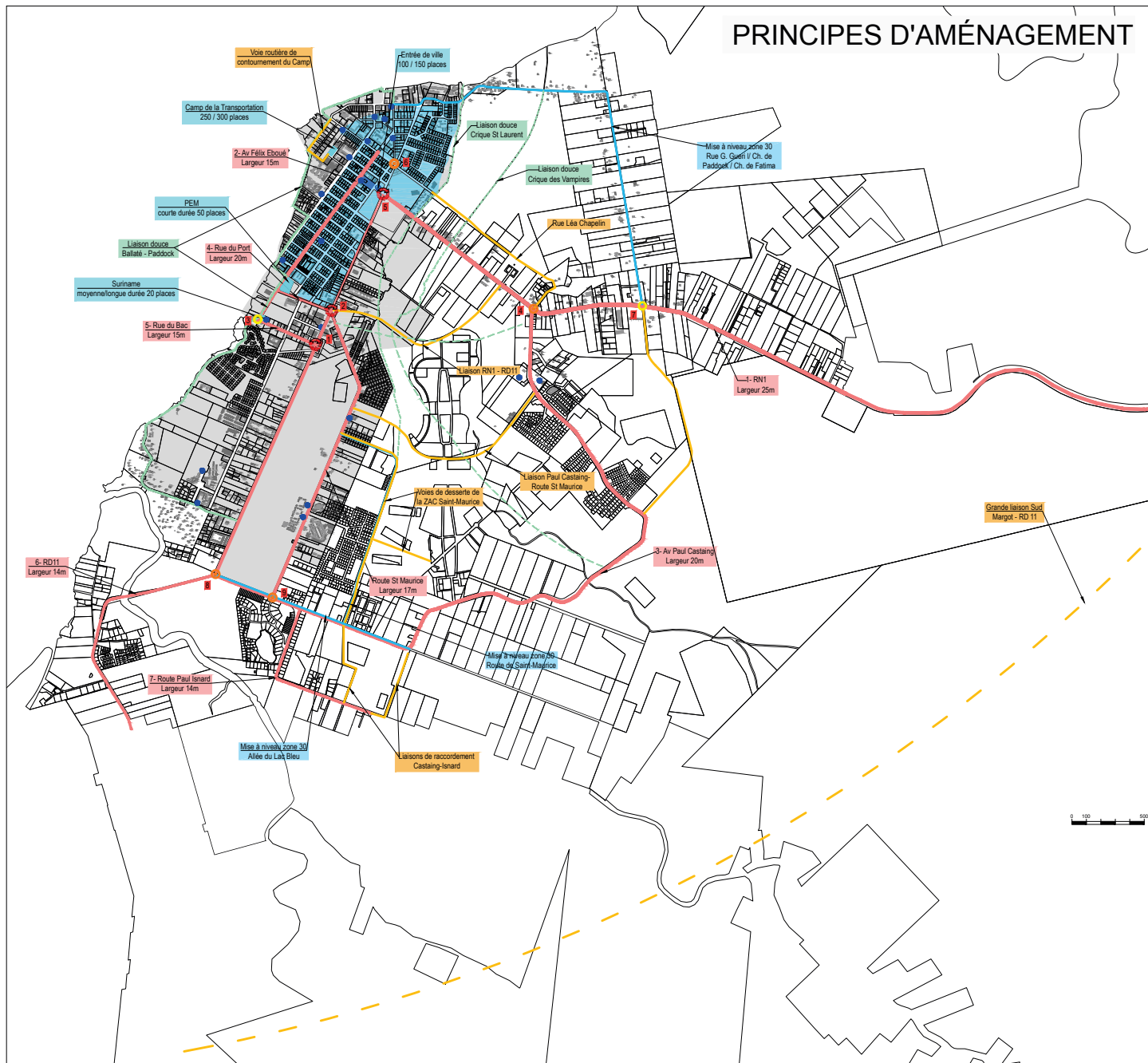
97 357 MATOURY CEDEX

Mail : p.nom@epfag.fr

<https://www.epfag.fr/>



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Déclassement RN1 :

1. Le déclassement de la RN1 entre le Bac et le rond-point d'entrée => Action Court terme (2019-2020)
2. Le déclassement de la RN1 entre le rond-point d'entrée et le panneau d'entrée d'agglomération au PR255 => Action Moyen terme (2020-2025)
3. Le déclassement de la RN1 jusqu'au carrefour Margot => Action Long Terme (>2025)

Voiries Nouvelles

Requalification de voirie :

1. RN1 en 2 phases (cf stratégie de déclassement plus haut) en bd urbain
2. F. Éboué en totalité
3. Av Paul Castaing en bd urbain
4. Rue du Port avec sens unique et piste cyclable
5. Rue du Bac avec sens unique et piste cyclable
6. RD 11 jusqu'à St Jean + traitement du pont sur la Ballaté (pont cycle)
7. Requalification de la route de Paul Isnard en bd urbain

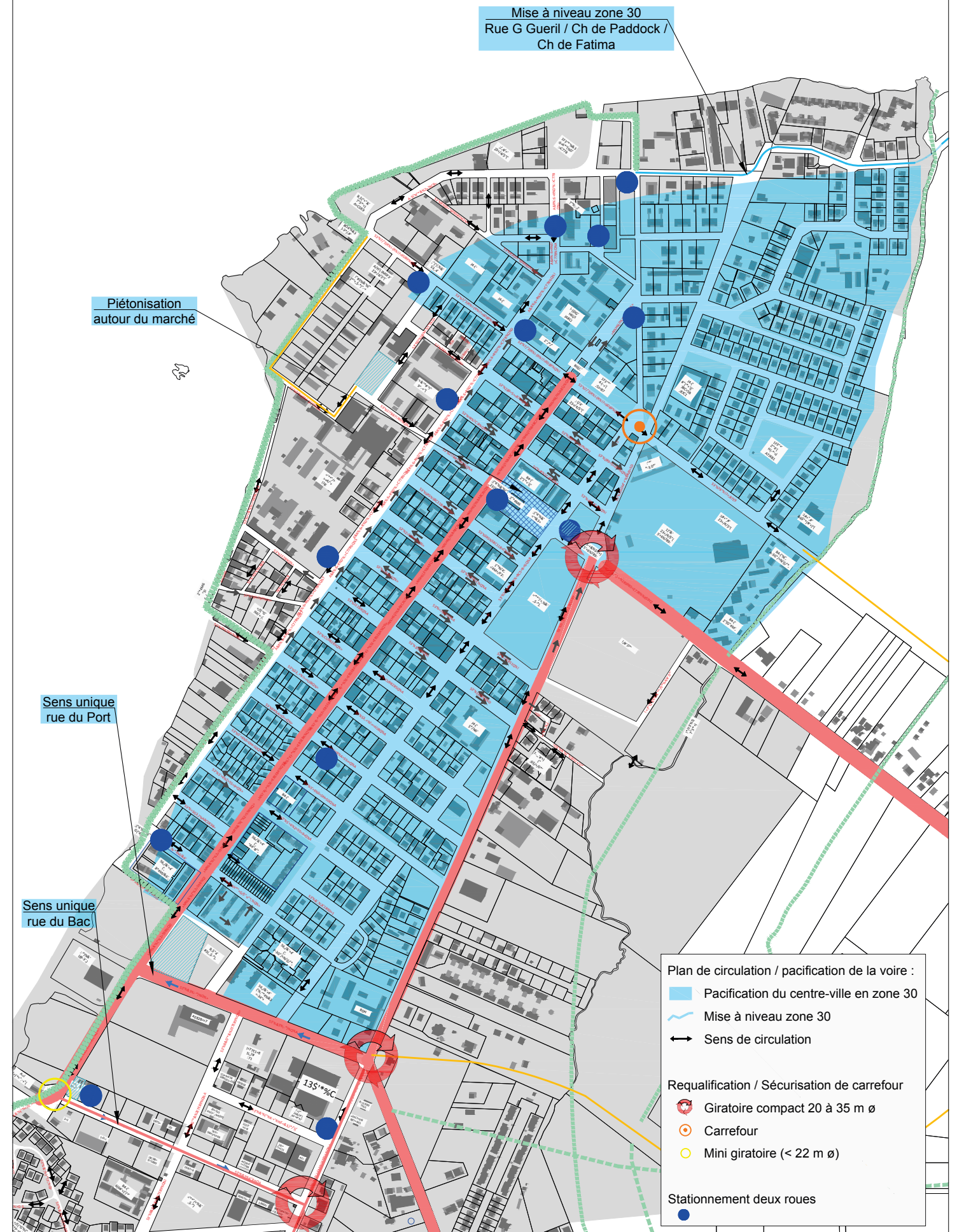
Liaisons douces

Requalification / Sécurisation de carrefour : giratoire compact 20 à 35 m ø, carrefour, mini giratoire (< 22 m ø)

1. Carrefour Ancien Super U
2. Carrefour Nouveau Super U
3. Carrefour Bd du Maroni / rue du bac (face au Bac)
4. Carrefour RN1 / P Castaing /
5. Rond-point d'entrée René Long
6. Carrefour R du Lt Col Chandon / Rue L Chapelin
7. Carrefour RN1 / Rte Fatima
8. Carrefour RD11/ Allée du Lac Bleu
9. Carrefour Route de Saint Maurice / Allée du lac Bleu

Stationnement

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CENTRE-VILLE



Plan de circulation / pacification de la voirie :

- Pacification du centre-ville en zone 30
- Mise à niveau zone 30
- Sens de circulation

Requalification / Sécurisation de carrefour

- Giratoire compact 20 à 35 m ø
- Carrefour
- Mini giratoire (< 22 m ø)

Stationnement deux roues

ANNEXE 3

ÉTUDE DE PROGRAMMATION SUR L'ÉVOLUTION DE LA RN1

EPFA Guyane

Entrée de ville

Diagnostic et scénarios

Accord cadre «Plan Programme de St-Laurent du Maroni (973)» |
Marché subséquent 2 : Entrée de ville | 08 Octobre 2020 | D.006



Équipe



Ville de
Saint-Laurent du Maroni
Sèves de Guyane

ZCCS
urbanisme, architecture,
Clarel ZEPHIR
Esther PINON
Laurence SLONINA
—
47 rue de Paradis
75010 Paris
Tél 01.42.03.25.87
Fax 01.42.03.27.89
agence@zccs.fr

GEODICE
Mobilités
Emmanuel BUSCHI
—

« Faire aimer la ville »

Sommaire

P.04

Introduction

P.07

I. Elements de diagnostic

Une entrée de ville séquencée

Séquence n°1 : Un corridor vert

Carrefour Margot

La séquence boisée

Coupe aa'

Lycée Tarcy

Séquence n°2 : La traversée de faubourg

Traversée de faubourg

Un tissu lâche et poreux

Coupe bb'

Coupe cc'

Village haïtien et entrée de ville symbolique

Chemin Fatima

Séquence n°3 : Entrer en centre ville

Carrefour Castaing

Coupe dd'

Coupe ee'

Une parenthèse verte et bleue

Une station service posée en zone humide

Une entrée de ville pincée

Les panneaux publicitaires, pollution visuelle

Des services urbains à améliorer

Des usages diverses le long de Monnerville

Axes et connexions projetés

Périmètre et but de l'étude

Etat des lieux

Plan des voies actuel

Profil type de la RN1

Charges de trafic actuelles

Charges de trafic à l'heure de pointe

Charges de trafic vélo à l'heure de pointe

Carrefour Castaing

Carrefour Fatima

Carrefour Margot

Diagnostic prévisionnel

Population à H2030

Taux de motorisation

Évolution probable du trafic à H2035

Répartition actuelle des charges globales de trafic

Répartition future des charges globales de trafic

Réseau de voirie prévu

Schéma global de pré-dimensionnement des voiries

Méthodologie d'un schéma global

Réseau de voirie futur autour de la RN1

Programmes desservis par la RN1

Génération de trafic des programmes desservis par la RN1

Charges de dimensionnement de la RN1

Synthèse du diagnostic du fonctionnement actuel

Synthèse du diagnostic prévisionnel et enjeux

Marges de manœuvre

Premières pistes de scénarios

Section d'aménagement de la RN1

P.64

II. Premières orientations

Vers une mobilité durable

Un meilleur partage de l'espace public

Un processus incrémental

Scénographier le paysage

Affirmer les séquences et soigner les transitions

P.70

III. Elaboration des scénarios

Objectifs de répartition spatiale

Trois propositions

Gestion des intersections

Proposition mixte

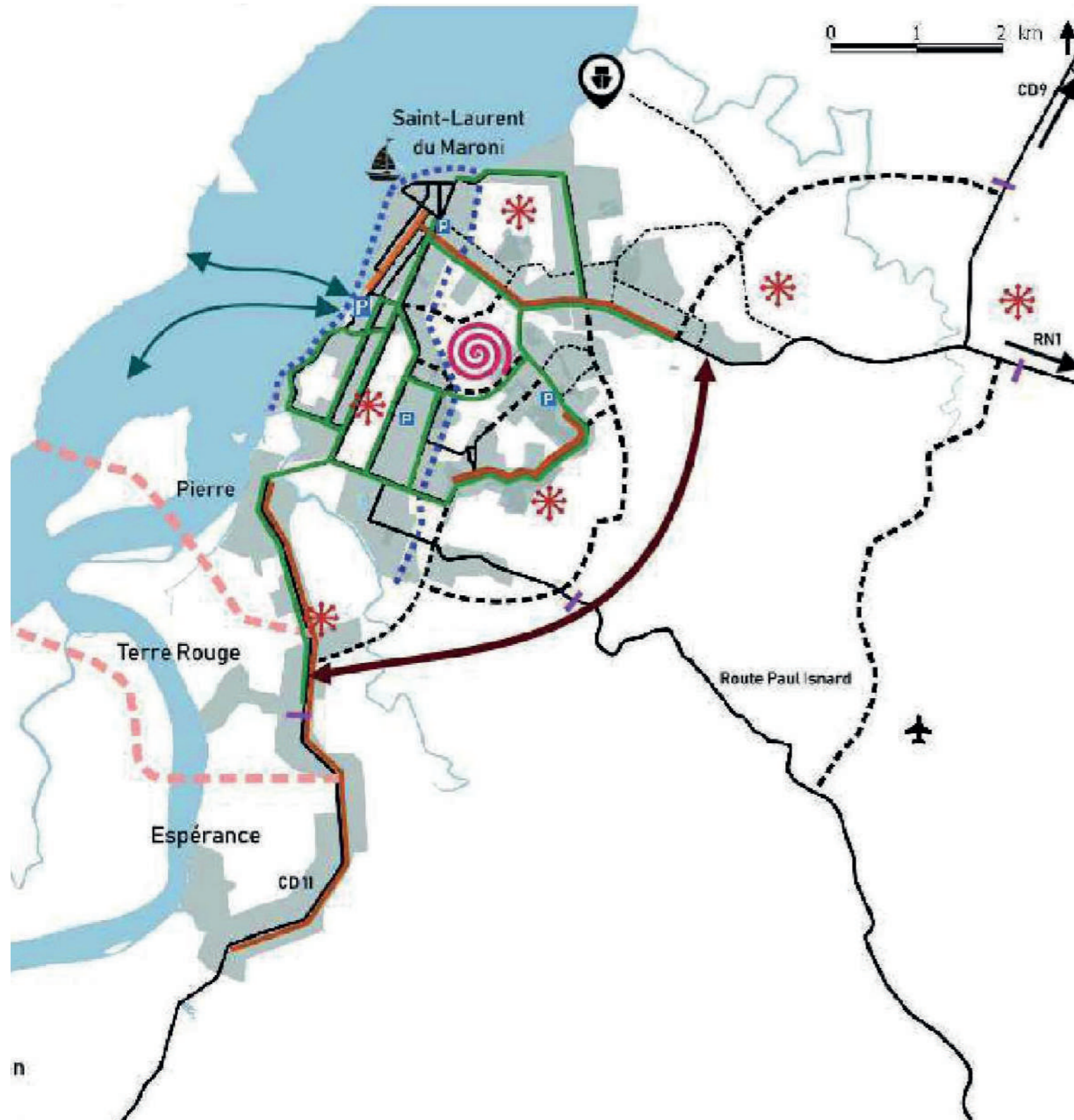
Scénario n°1 : Avenue routière axiale

Scénario n°1 bis : Pistes cyclables séparées

Scénario n°2 : Infrastructure verte et bleue axiale

Scénario n°3 : Infrastructure verte et bleue latérale

Synthèse des scénarios



- | | |
|--|--|
| <p>Mailler le réseau viaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Organiser le contournement du pôle urbain ⋯ Mise en place de voies de desserte primaires ⋯ Mise en place de voies de desserte secondaires — Requalification d'axes structurants : avenues Gaston Monnerville, Félix Eboué, RD11, Paul Castaing etc. * Connecter les secteurs d'urbanisation futurs à la trame urbaine ⊞ Prise en compte des scénarios de franchissement du Maroni ⊞ Organiser l'offre de stationnement au niveau des noeuds modaux et aux pôles de proximités — Aménagement des entrées de ville | <p>Encourager les mobilités durables</p> <ul style="list-style-type: none"> — Développer le réseau de voies cyclables ⋯ Mise en place de cheminements doux ⊞ Mise en oeuvre d'un réseau de transport collectif articulé autour d'un pôle multimodal <p>Renforcer la desserte fluviale et aérienne du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊞ Implantation du terminal portuaire, industriel et énergétique de l'ouest Guyane ⊞ Structurer les flux de pirogues ⊞ Encourager le développement de la Marina ✈ Identifier une nouvelle localisation de l'aerodrome en périphérie du pôle aggloméré |
|--|--|

Introduction

Préambule

Dans le cadre d'un déclassement progressif de la RN1 sur le territoire de Saint Laurent du Maroni, la ville et l'EPFAG ont souhaités initier une réflexion prospective de cet axe en intégrant les différentes mutations prévues à 15 ans. Cette réflexion s'articule avec les orientations du PADD. Ces dernières s'appuient sur 4 axes majeurs :

- Garantir un développement cohérent et maîtrisé du territoire
- Renforcer l'attractivité de la commune et développer l'économie
- Promouvoir un cadre de vie de qualité et un environnement préservé
- Favoriser la mobilité et les déplacements

Agir sur les déplacements nécessite de modifier des habitudes de vie, des comportements, des équilibres économiques. Le système de déplacement et sa régulation interagissent étroitement avec l'organisation de l'espace, les formes urbaines. La maîtrise de la consommation de l'espace et de l'étalement urbain passe donc par une réflexion approfondie sur les modes et les systèmes de déplacement et la qualification des entrées de ville.

Les enjeux liés à la mobilité et aux déplacements se renforcent en parallèle de la croissance urbaine. Associée à un traitement harmonieux des quartiers, soucieux de la qualité urbaine, du niveau d'équipements, de services, une véritable politique doit être menée en faveur d'un traitement équitable de l'ensemble du territoire en terme de déplacement, de desserte et de mobilité.

- Les objectifs consistent en priorité à :
- Mieux circuler, se déplacer autrement, stationner
 - Qualifier les entrées de ville de St Laurent

Enjeux

Les enjeux aujourd'hui identifiés sont :

- Comment accompagner progressivement le déclassement de la RN1 **vers un boulevard urbain en cohérence avec les futures opérations**, développant la ville vers l'Est ?
- Comment améliorer la qualité des déplacements urbains par la mise en place d'**une mobilité active et sécurisée** ?
- Comment soigner **l'intégration des futures opérations** situées en lisière de l'avenue de Monnerville tout en valorisant et amplifiant le **patrimoine naturel** ?

Situation

Déclassement de la RN1 en agglomération de St-Laurent du Maroni

La RN1 constitue plus **une artère urbaine d'entrée de ville** qu'une voie de transit infra-régional pour les raisons suivantes :

- le trafic de transit généré par les échanges avec le Surinam est très limité; la perspective de la mise en service d'un nouveau bac international (prévue en juillet 2021) conduira à un **accroissement des échanges mais avec un flux de véhicules qui restera minoritaire** par rapport au trafic urbain,
- le développement urbain de la ville de St-Laurent-du-Maroni, avec un **doublage de la population d'ici 2030** en passant de 43 500 (INSEE 2015) à 130 000 habitants, va renforcer le caractère d'artère urbaine de l'avenue de Monnerville,
- la commune porte un projet de **requalification du centre-ville** dans le cadre du NPRU qui va conduire à un réaménagement urbain de la section finale de la RN1, située entre le carrefour giratoire en entrée de centre bourg et le bac fluvial,

- la commune a initié une démarche de révision générale de son PLU; le PADD affiche les ambitions suivantes :
 - **l'avenue de Monnerville sera requalifiée en boulevard urbain** pour devenir l'entrée principale de la ville,
 - **le secteur Margot constituera l'entrée Est de la ville** et un «carrefour stratégique à la croisée des axes de circulation structurants»
 - la plateforme aéroportuaire est actuellement enclavée et proche du centre-ville ; **le déplacement en périphérie de celle-ci est à envisager à moyen terme** et la desserte de ce nouveau site sera à étudier en prenant en compte les perspectives d'une voie de contournement de l'enveloppe urbaine et de liaison routière internationale dans le cadre d'un projet de franchissement routier du fleuve Maroni.

Processus de déclassement de la RN1

Phase 1 : Déclassement de la section "centre-ville" à très court terme

- Souhait d'une **reprise de gestion de la part des services techniques** pour les besoins de requalification urbaine
- Les **services de la direction générale des infrastructures et des transports de la mer** ont exprimé un avis favorable de principe

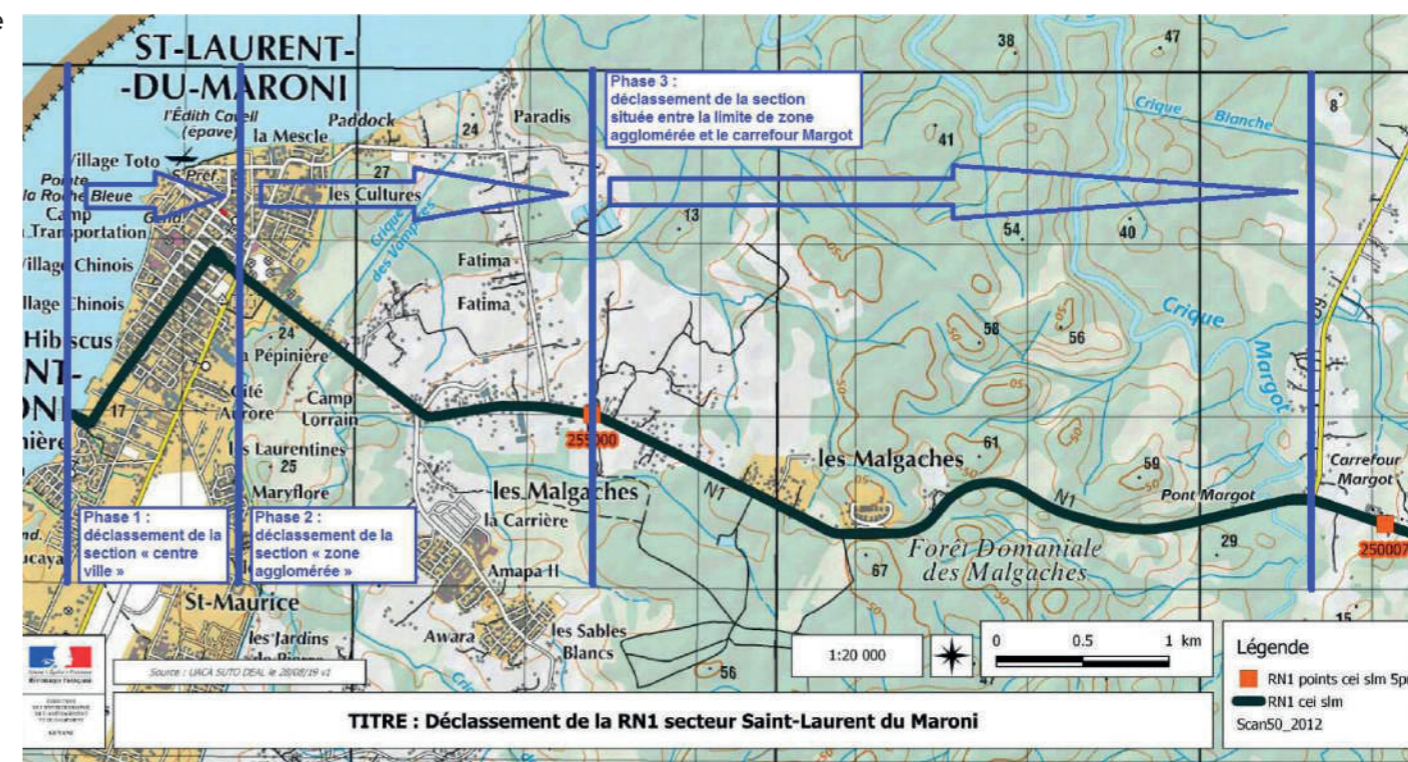
Phase 2 : Déclassement de la section "zone agglomérée" à court terme

- Le caractère urbain de cette section a conduit la ville à réglementer la circulation en **l'intégrant dans la zone d'agglomération**,
- ce secteur correspond également au périmètre de développement urbain actuel et

au secteur envisagé de **requalification de la RN1 en boulevard urbain** par la commune.

Phase 3 : Déclassement de la section située entre la limite de zone agglomérée et le carrefour Margot à moyen terme

- La révision du PLU permettra de caler de définir la **nouvelle porte d'entrée ouest**
- les réflexions sur le déplacement en périphérie de la **plateforme aéroportuaire**, sur sa desserte routière, sur les perspectives d'une voie de contournement et d'une liaison routière internationale dans le cadre du **franchissement routier du fleuve Maroni** permettront de caler la position du futur noeuf d'échanges avec le Surinam.



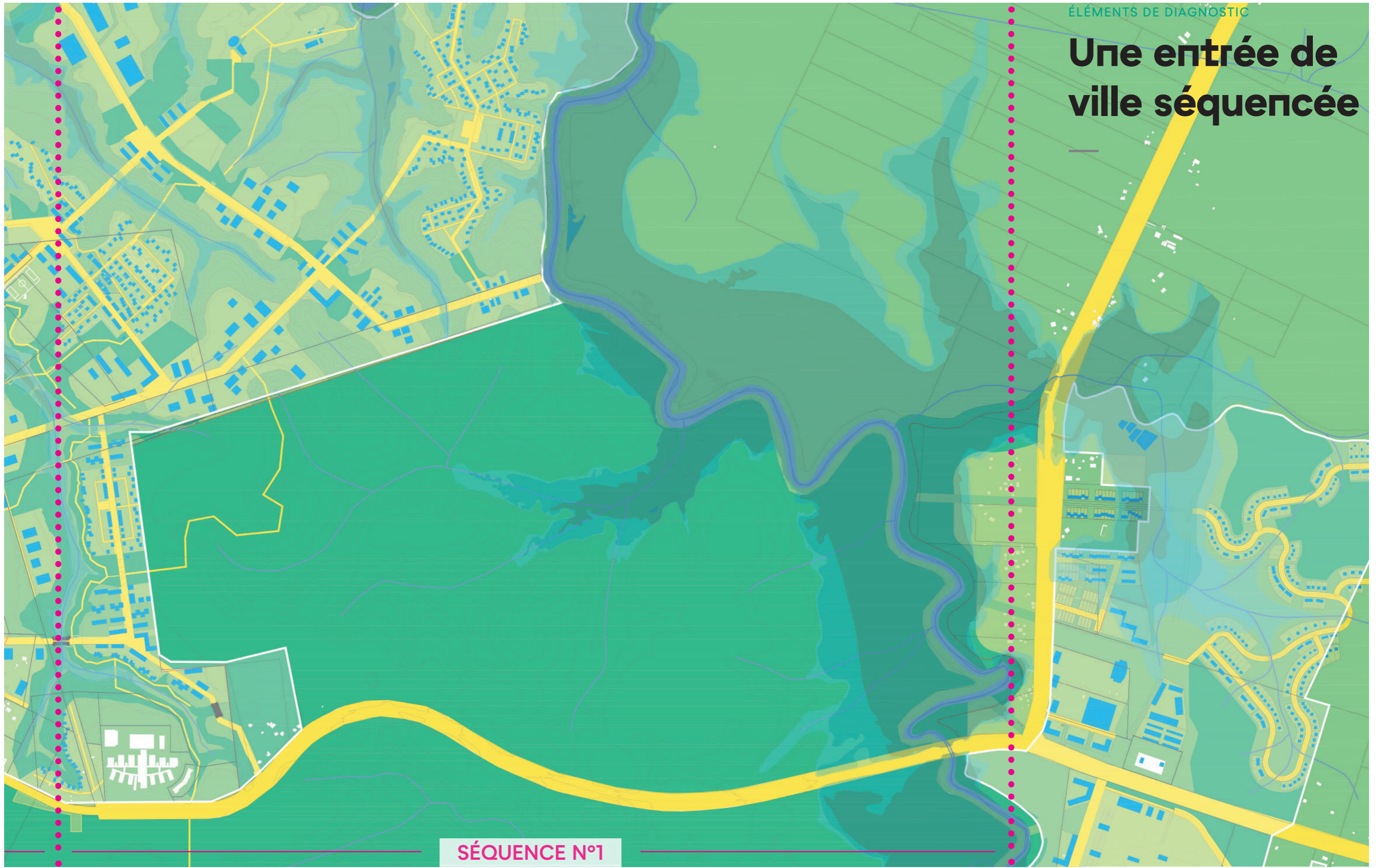
Trois phases du processus de déclassement de la RN1



Éléments de diagnostic



Une entrée de ville séquencée

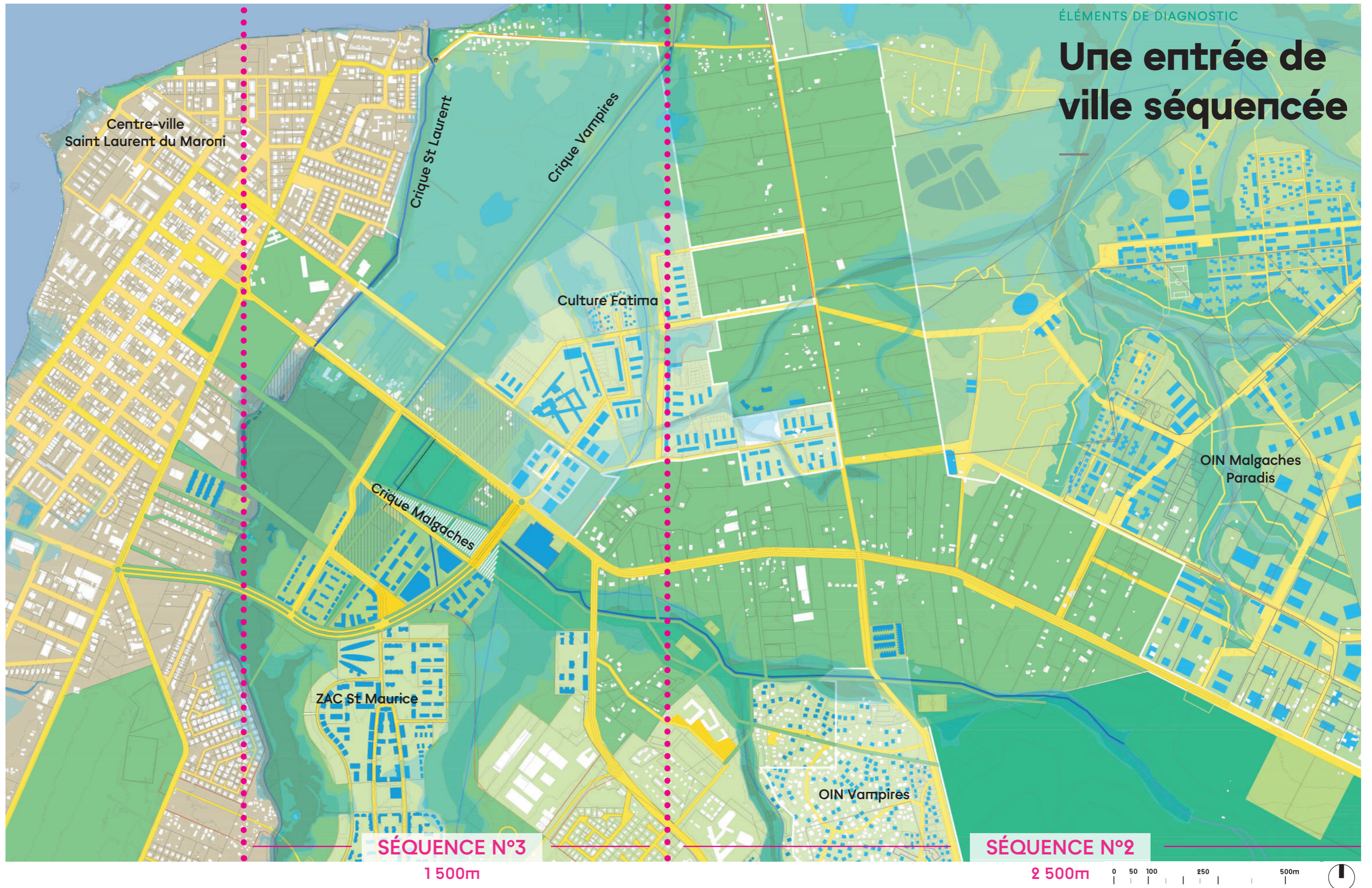


SÉQUENCE N°1

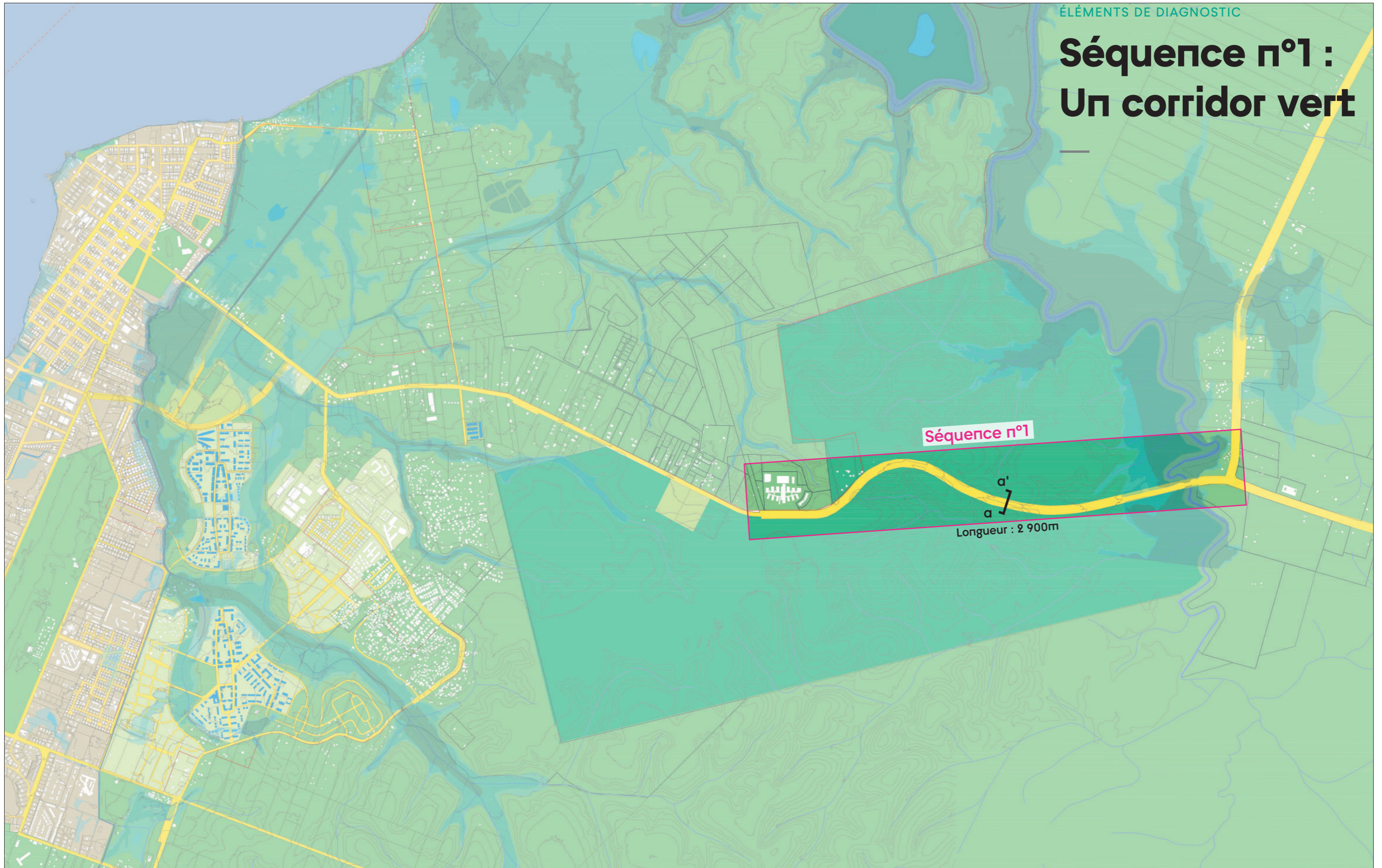
2 900m



Une entrée de ville séquencée

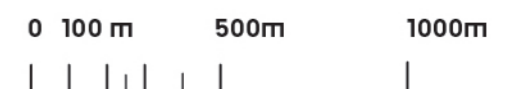


Séquence n°1 : Un corridor vert



Séquence n°1

Longueur : 2 900m



Carrefour Margot : L'entrée d'agglomération

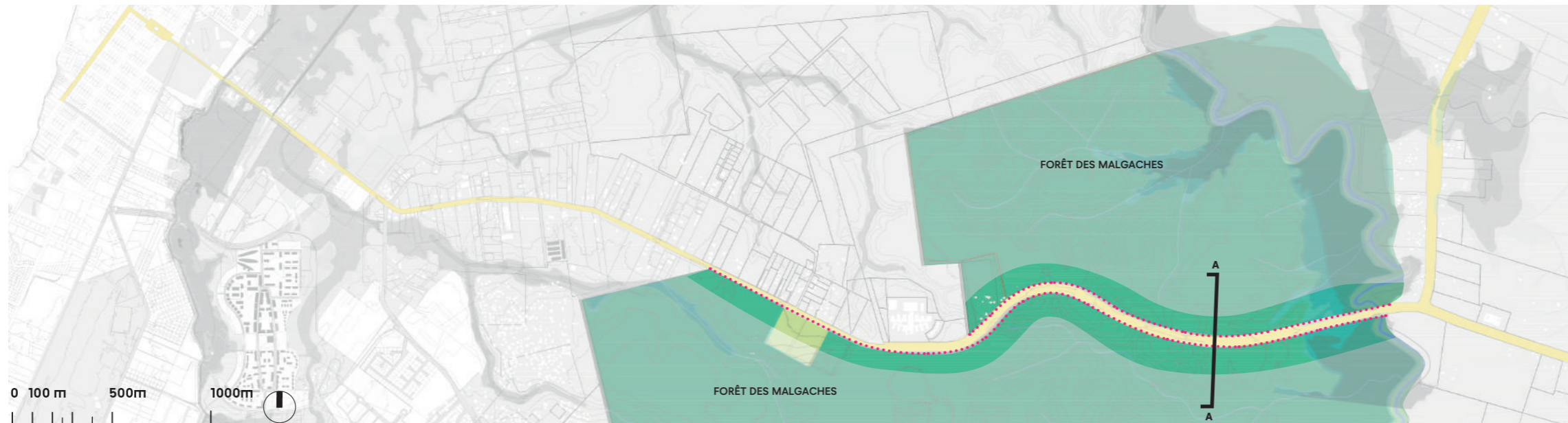


L'entrée de ville est marquée par un carrefour d'importance, permettant de se rendre à Cayenne à l'Est, à Mana et la côte littorale au Nord et Saint Laurent du Maroni à l'Ouest. C'est un secteur avec plusieurs éléments naturels existants de grand intérêt, tel que le passage de la crique Margot et ses ripisylves denses et sa topographie offrant un point de vue intéressant sur le carrefour et la nature environnante à moins de 500 m du croisement. Pourtant aujourd'hui, aucun de ces deux éléments n'est mis en valeur voire n'est visible à moins d'y octroyer une grande attention. Le franchissement de la crique Margot ne donne aucun point de vue sur cette dernière, en plus d'être bref et dangereux pour les cycles et piétons, tandis que l'arrivée sur le carrefour est vécue par surprise, par le manque de signalisation et de mise en situation. Le tronçon à l'Est du carrefour méritera une attention particulière, notamment avec le développement de l'OIN Margot.

Carrefour Margot : L'entrée d'agglomération



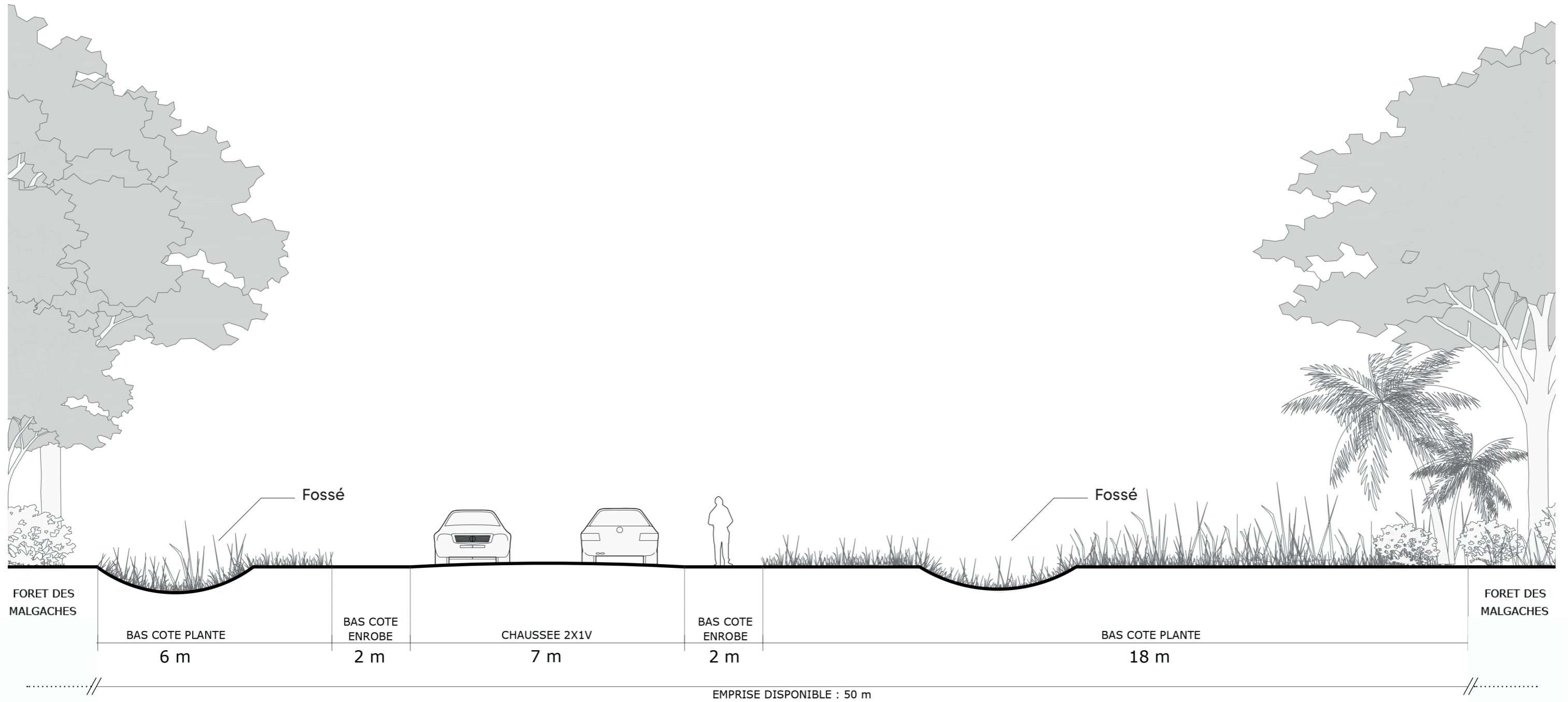
La séquence boisée



Cette grande séquence traverse la forêt domaniale des Malgaches, domaine protégé à préserver. Sur un peu plus de 2 km, elle propose des lisières végétales denses, cadrant la route de part et d'autre, des "murs" de latérite rouge contrastant avec la nature environnante et des espaces de prairies larges avec quelques aménagements paysagers de transition, parfois surélevés par rapport à la chaussée. Ces derniers espaces, facilement accessibles, seraient propices à accueillir des petits programmes d'étapes, dans le respect des réglementations de la forêt protégée, de la future OIN Margot au lycée Tarcy.



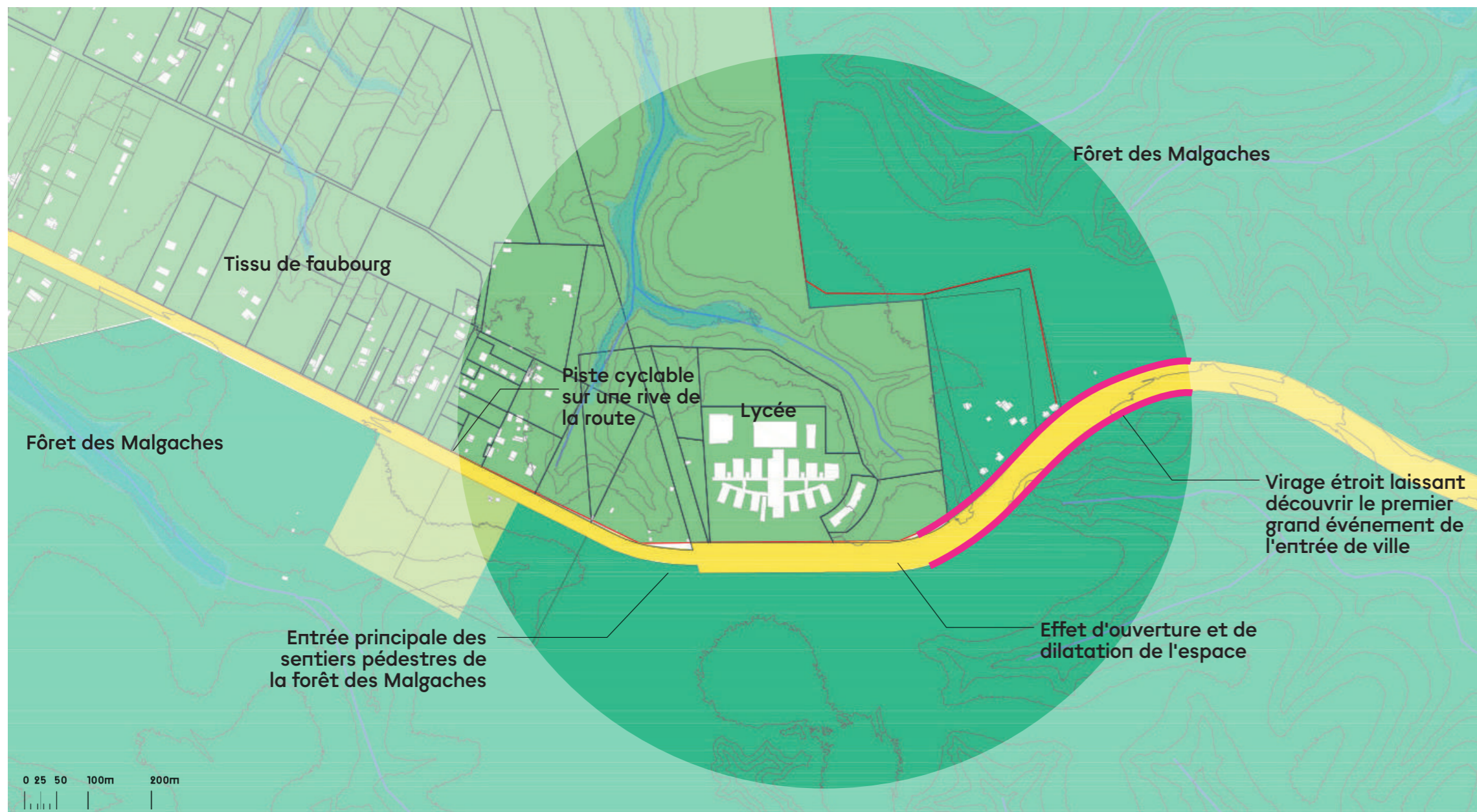
Coupe aa'



Lycée Tarcy, premier grand événement



Aujourd'hui, ce lycée est la plus grande polarité existante de l'Avenue Monnerville. Cette construction récente propose une architecture bioclimatique de qualité, bien intégrée dans le paysage alentour. Elle entraîne un flux important de cyclistes et piétons depuis le centre-ville, en plus des étudiants pratiquant l'auto-stop le long de la route pour rentrer chez eux. On le découvre rapidement au sortir du virage étroit à l'Est, c'est la première étape de la densification des rives jusqu'au centre-ville. De nombreuses activités sont organisées dans la forêt des Malgaches depuis l'entrée principale des sentiers pédestres pour les étudiants, cette connexion avec le lycée Tarcy est importante et doit être valorisée.

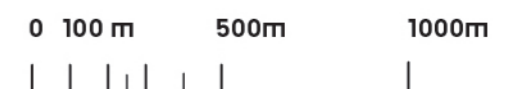
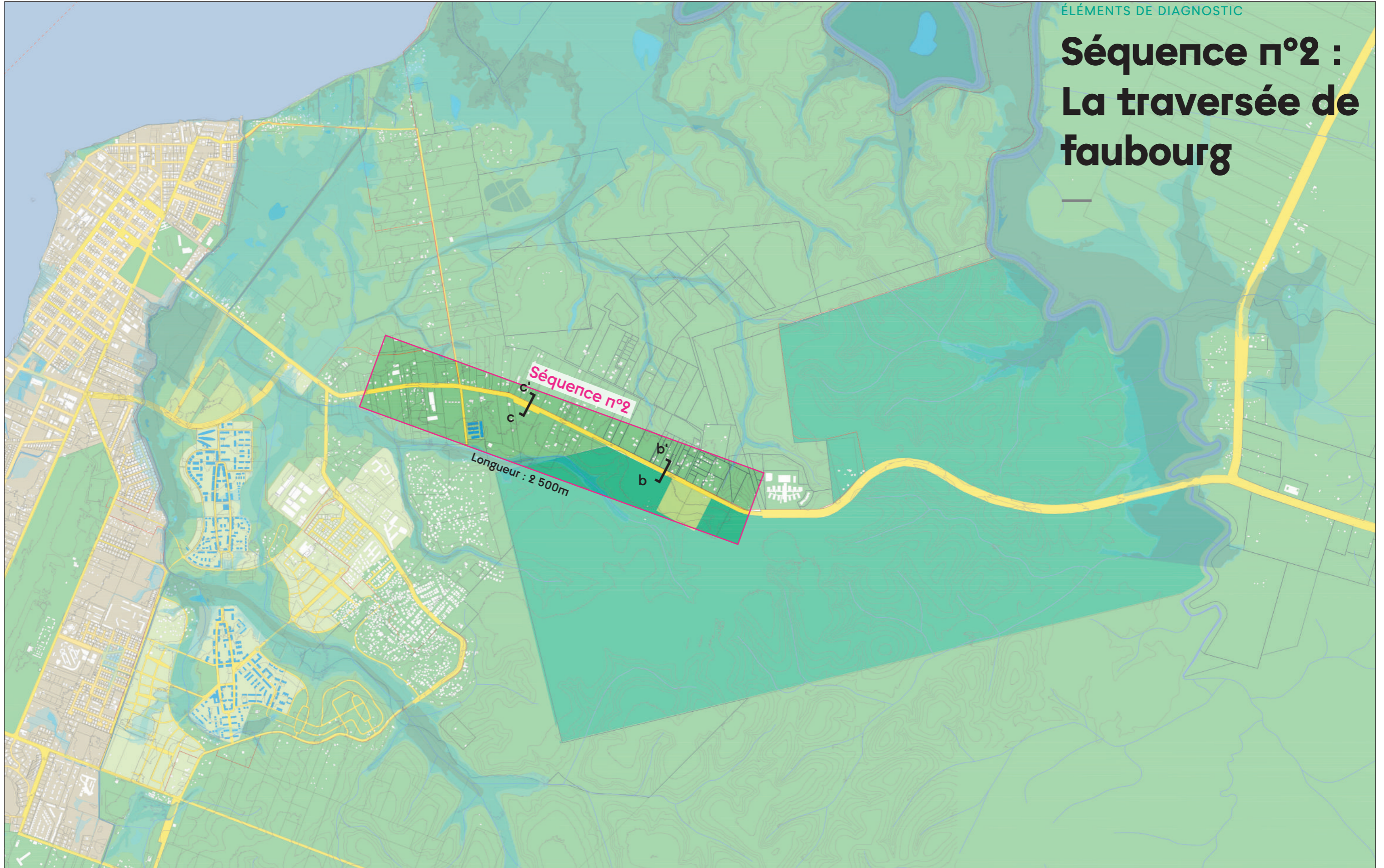


ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Lycée Tarcy, premier grand événement



Séquence n°2 : La traversée de faubourg



La traversée de faubourg



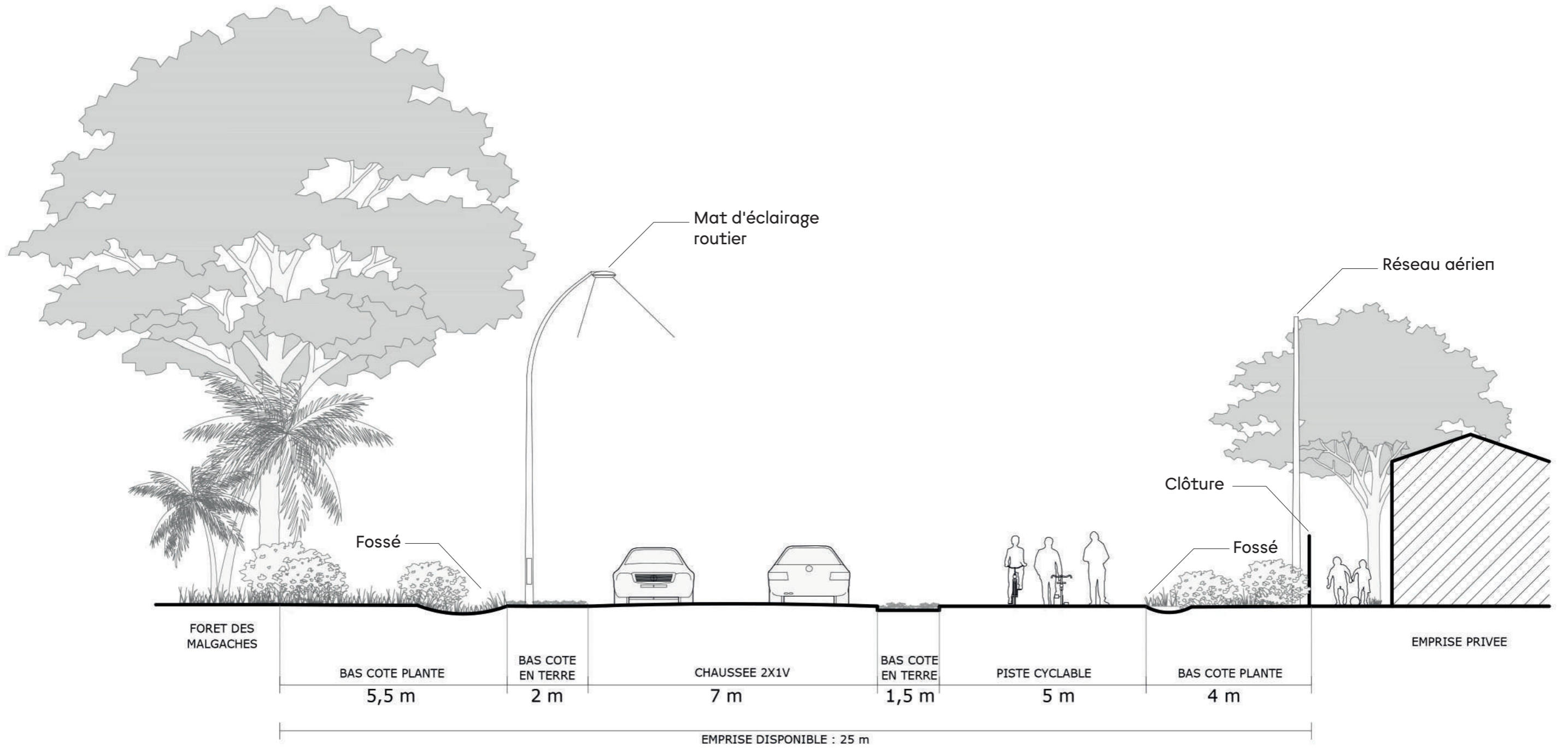
Sur plus de 2km, l'avenue de Monnerville offre un alignement de tissu de faubourg épars et peu dense. Ce paysage hétéroclite propose tout de même quelques éléments intéressants tels que des porosités visuelles, des habitations de qualités ou des éléments paysagers comme la bordure végétalisée séparant la piste cyclable, des lisières naturelles basses ou encore quelques éléments repères comme le château d'eau ou un arbre remarquable à l'approche du carrefour Castaing.

A terme, cette séquence particulière sera entourée par les nouvelles opérations de Malgaches Paradis et Cultures Fatima, un point de vigilance sera à considérer sur la transition entre ces tissus, la relation entre les faubourgs et l'avenue Monnerville et les futurs flux de circulations douces provenant des nouvelles opérations.

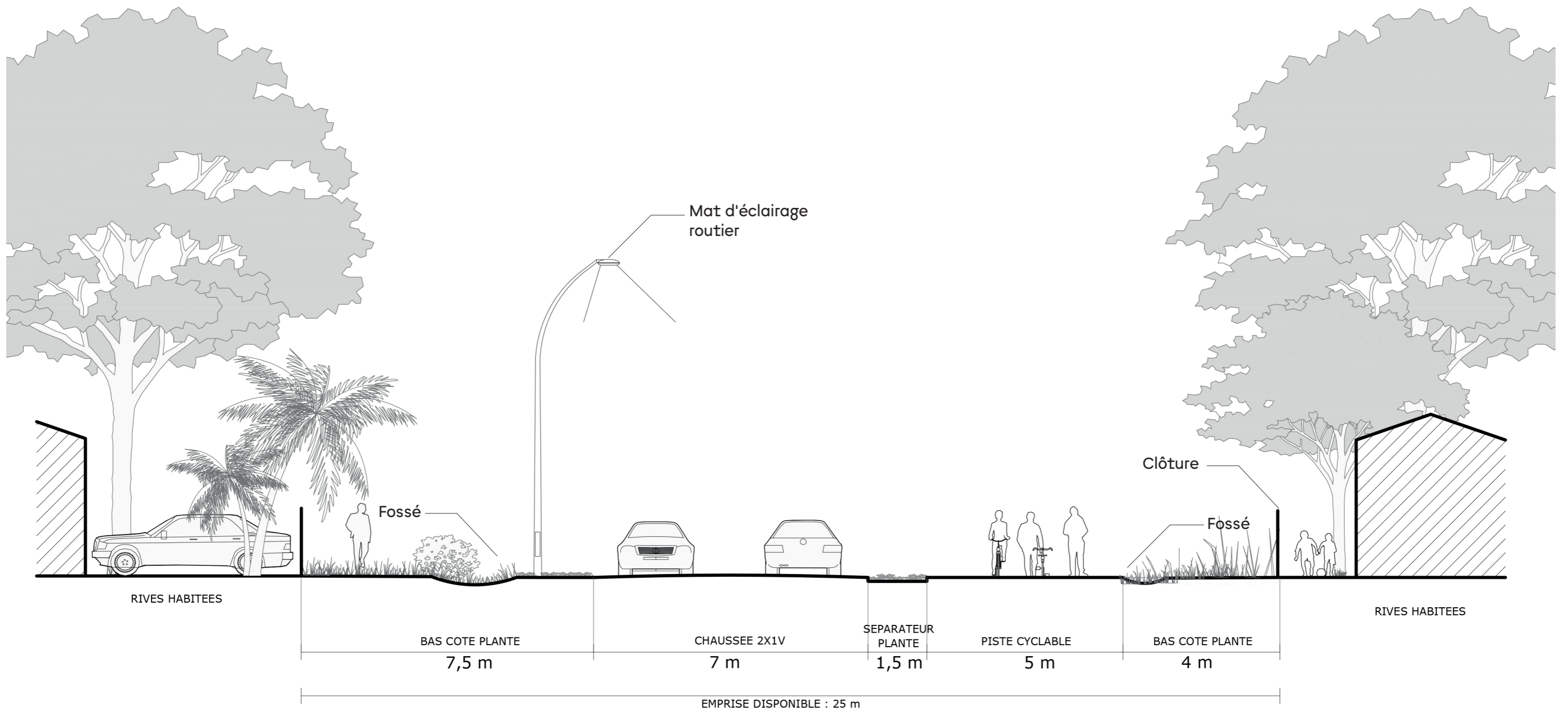
Un tissu lâche et poreux



Coupe bb'



Coupe cc'



Village haïtien et entrée de ville symbolique



Première vraie polarité habitée, l'entrée du village haïtien reste très fréquenté tout au long de la journée, et particulièrement le matin vers 8h et en fin de journée de 17h à 20h. C'est un lieu de rencontre et d'échange mais également d'attente de transit vers le centre-ville ou le lycée par les cars scolaires ou "taxi-co".

C'est également à cet emplacement que l'on trouve le panneau d'entrée de ville symbolique de St Laurent du Maroni.

Néanmoins, l'absence d'aménagement de ce lieu de regroupement, repérable par les boîtes aux lettres multicolores des habitants, en fait un espace peu qualitatif et dangereux pour les piétons par le flux de voitures entrant dans le village.

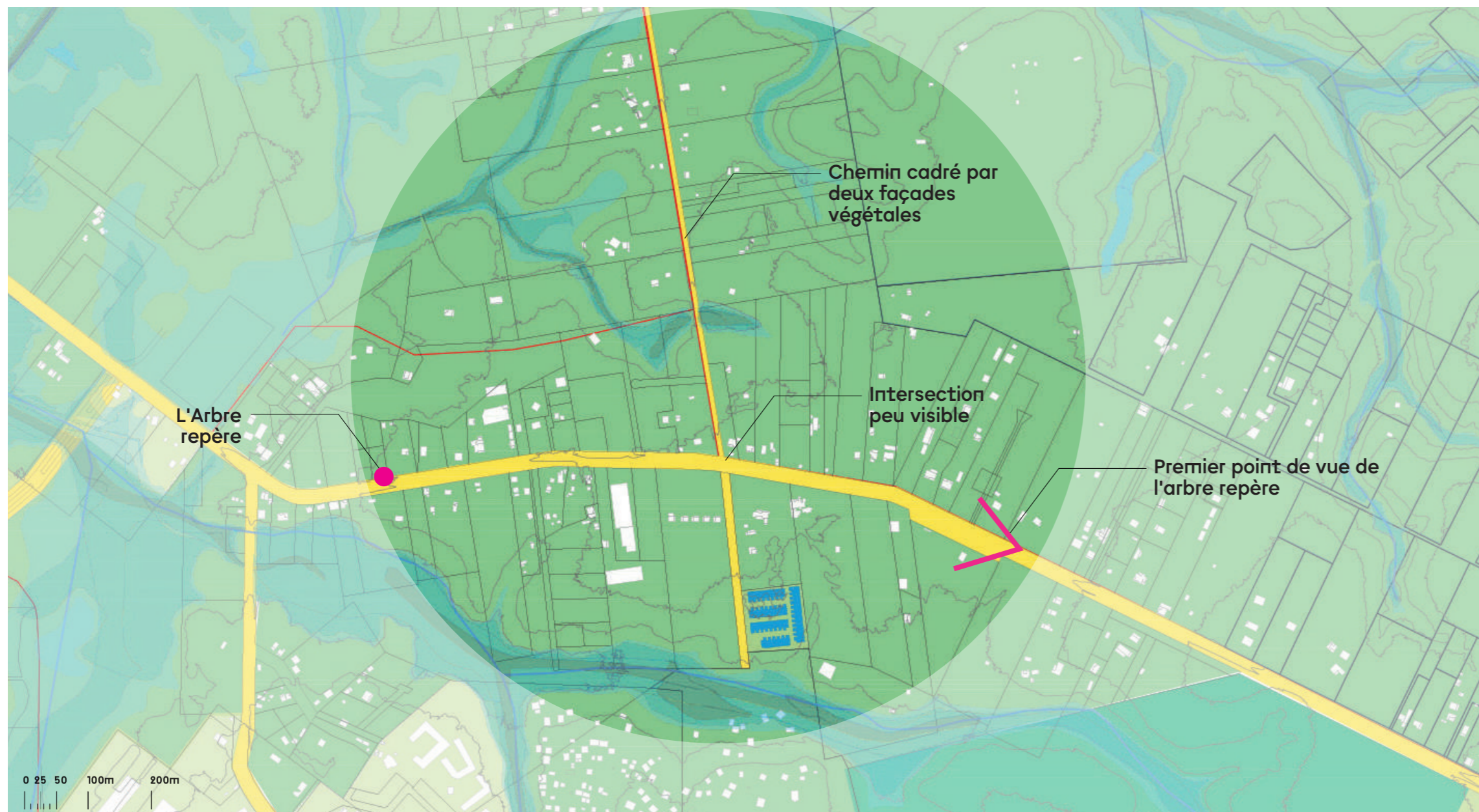
Village haïtien et panneau d'entrée de ville



Chemin Fatima



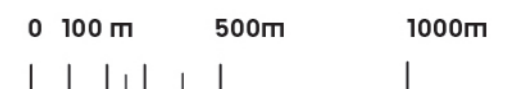
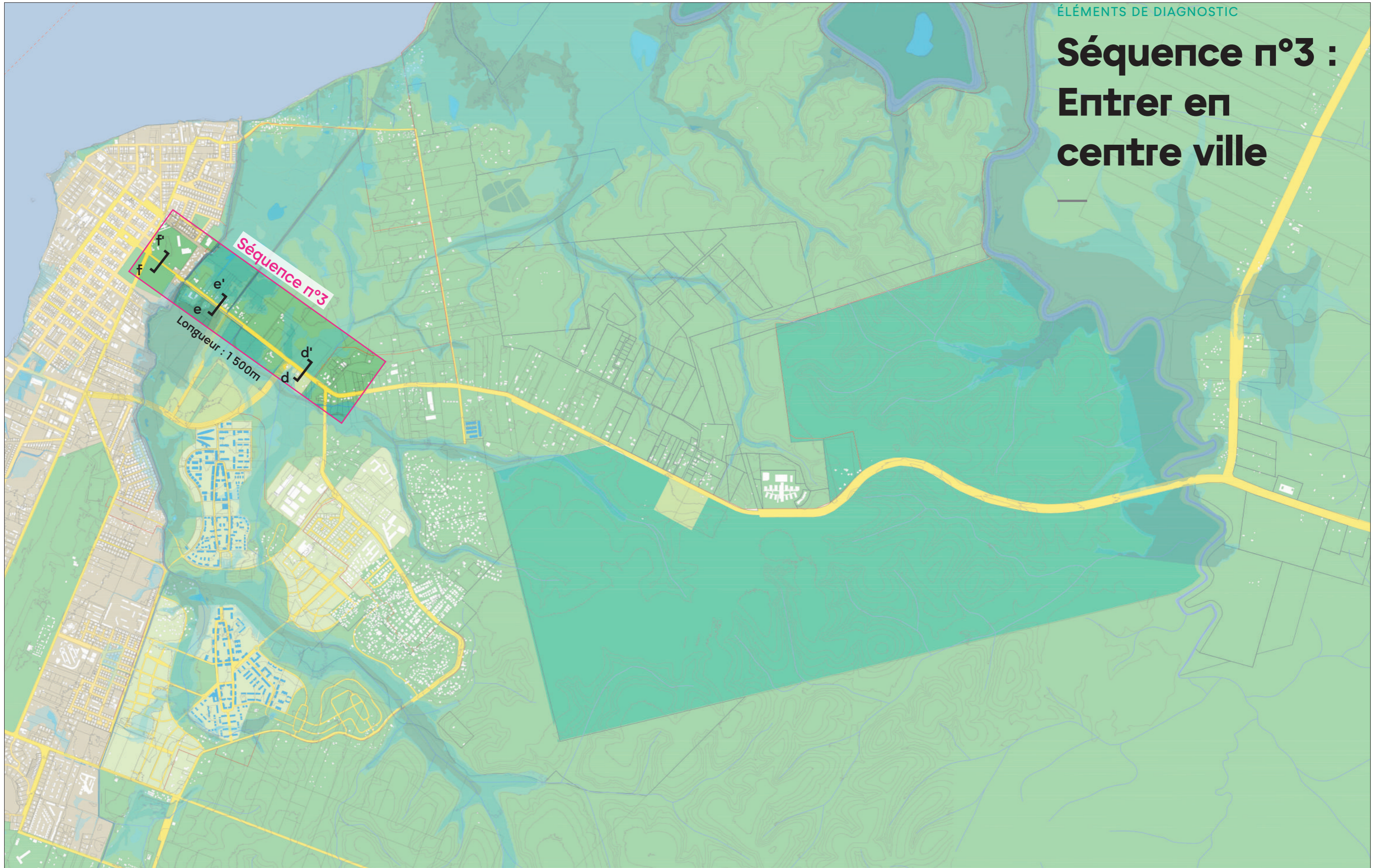
Le carrefour Monnerville/Fatima offre un beau point de vue sur le corridor végétal du chemin Fatima. Cette nature calme et apaisante estompe les nuisances sonores de l'avenue Monnerville tout en apportant de la fraîcheur grâce à l'ombre des arbres en lisière. Cependant, l'aménagement vétuste composé d'une unique chaussée en enrobé ne protège pas les piétons et cyclistes des voitures. De plus, l'absence de visibilité et de signalisation au carrefour rend difficile l'accès au chemin, d'autant plus que la piste cyclable vient se superposer à l'intersection. Un réaménagement de ce carrefour semble alors essentiel afin de proposer une desserte plus sécurisée, visible et cohérente.



Chemin Fatima



Séquence n°3 : Entrer en centre ville



Carrefour Castaing, une intersection dangereuse



Aujourd'hui de loin le carrefour le plus dangereux de l'axe, autant pour les piétons, cyclistes et véhicules motorisés, le carrefour Castaing nécessite une attention particulière. Aux heures de pointe, l'intersection est constamment embouteillée, notamment sur l'axe Castaing et depuis St Laurent. Le manque de visibilité de la piste cyclable traversant le carrefour de biais oblige les véhicules à avancer au pas, quitte à créer des situations complexes et insécures pour les cyclistes.

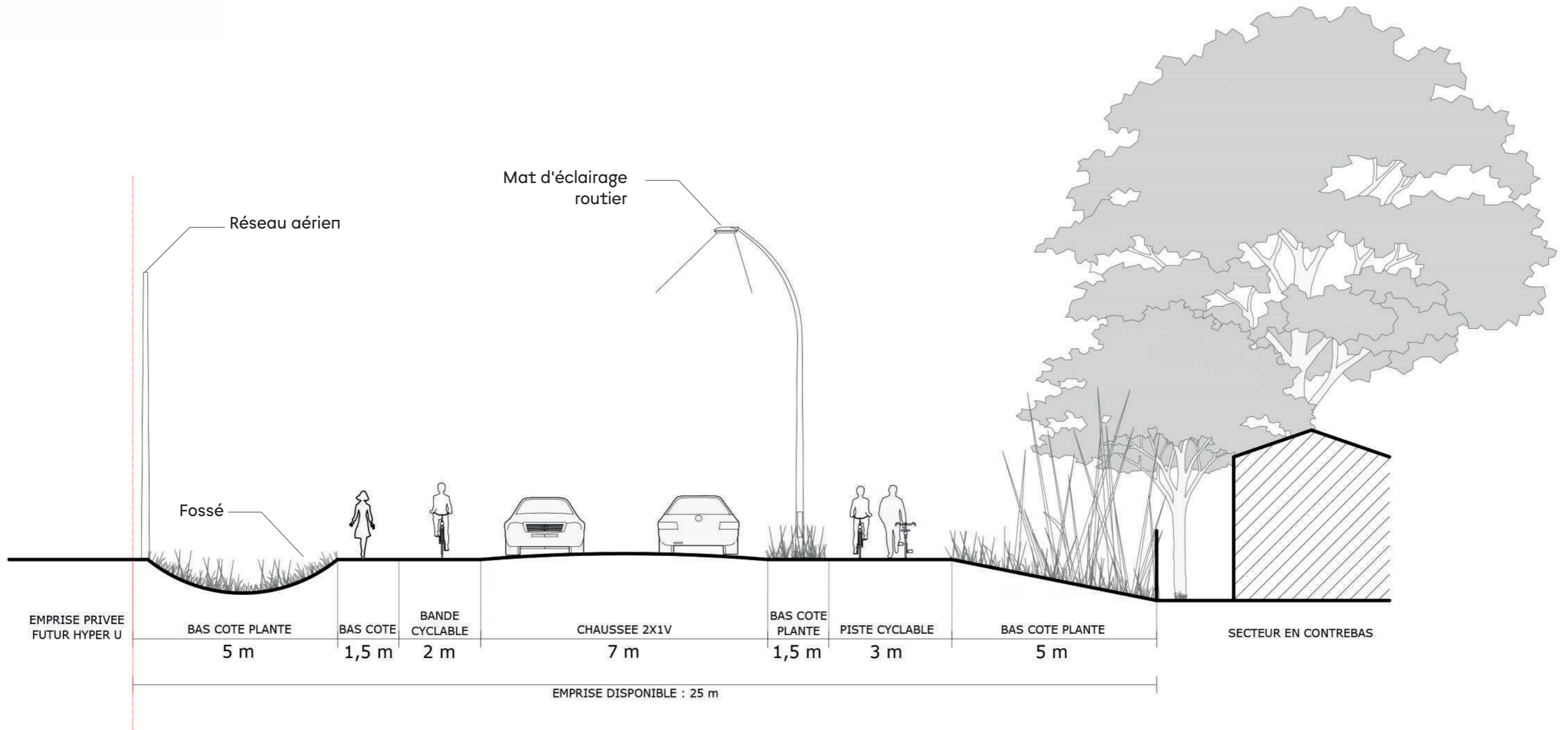
Carrefour stratégique permettant de contourner le centre historique pour se rendre dans la partie Sud de la ville, on y rencontre souvent des vendeurs ambulants qui se positionne au niveau du virage, malgré la dangerosité de cet emplacement. Pour permettre une intersection apaisée et fluide, un travail sur la clarification et la simplification des flux semble nécessaire.



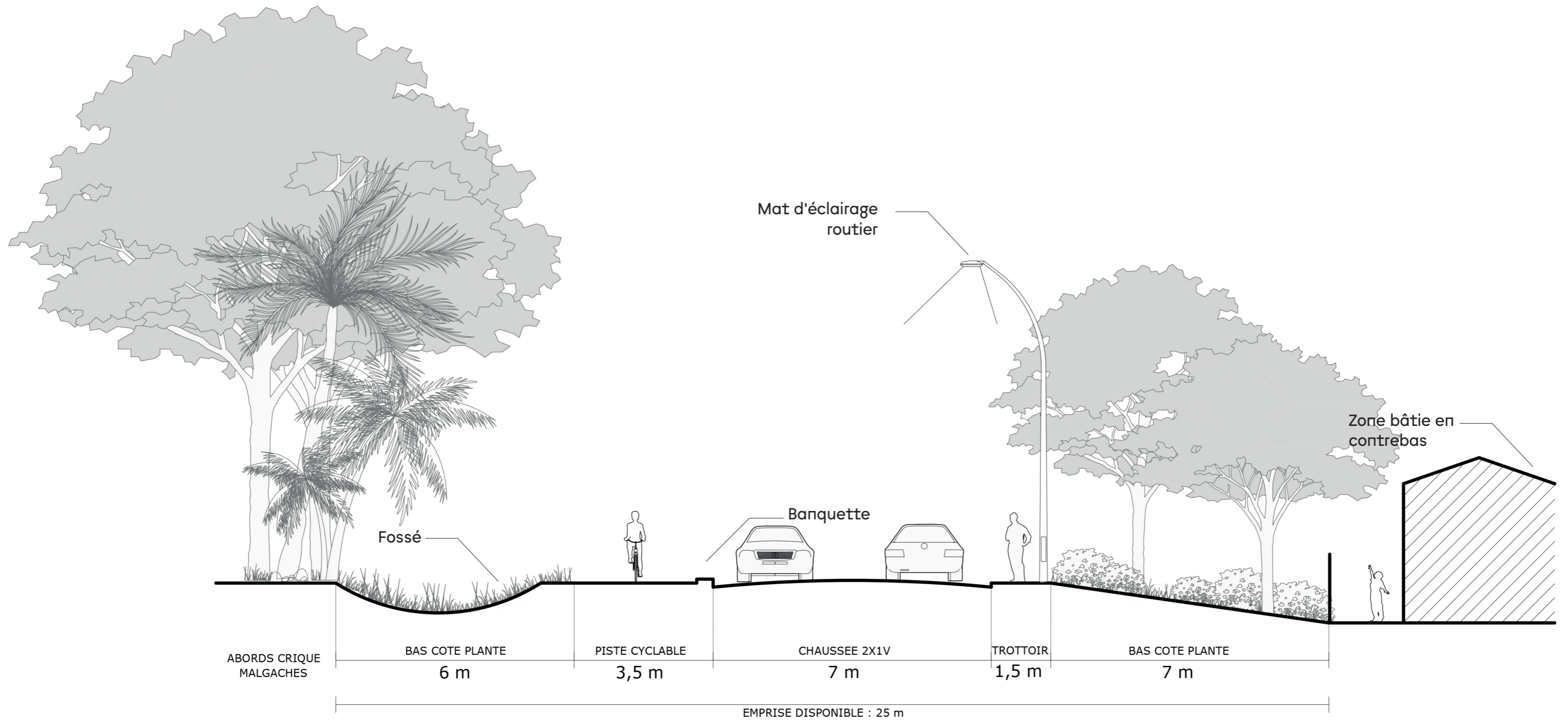
Carrefour Castaing, une intersection dangereuse



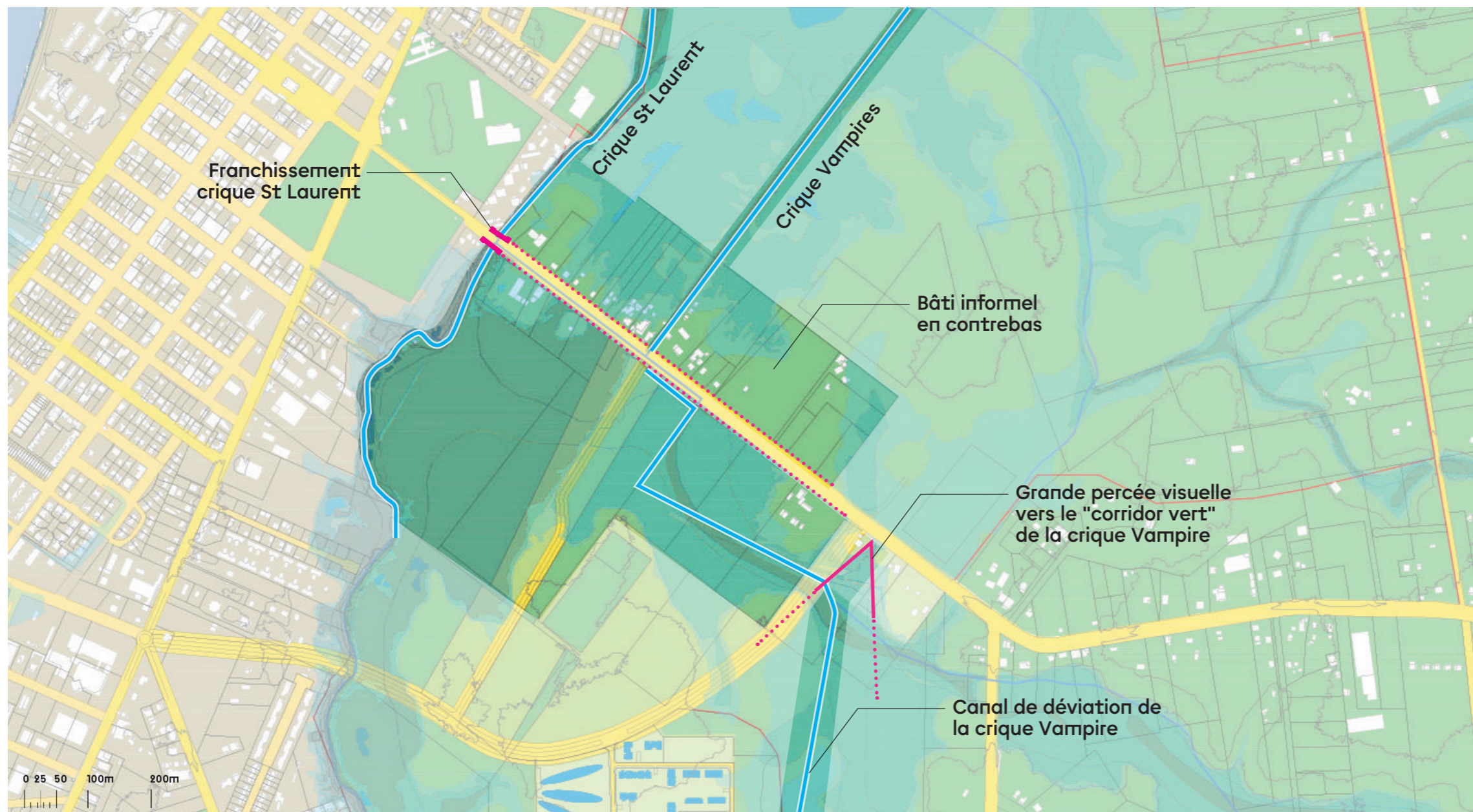
Coupe dd'



Coupe ee'



Une parenthèse verte et bleue avant d'entrer dans le centre ville



A l'Est de la ville historique se trouve une lisière végétale humide longeant la crique St Laurent. Bien que cette bande naturelle se fasse lentement "grignoter" par de l'urbanisation spontanée (notamment vers l'Église Bon Pasteur et le long de l'avenue Monnerville), elle reste relativement bien préservée. Hormis la biodiversité riche qu'elle propose ainsi que sa grande utilité en cas de crue, elle constitue un repère symbolique fort de l'entrée en ville, une séquence paysagère renforçant l'identité du patrimoine naturel existant, et doit de ce fait être valorisée et sanctifiée.

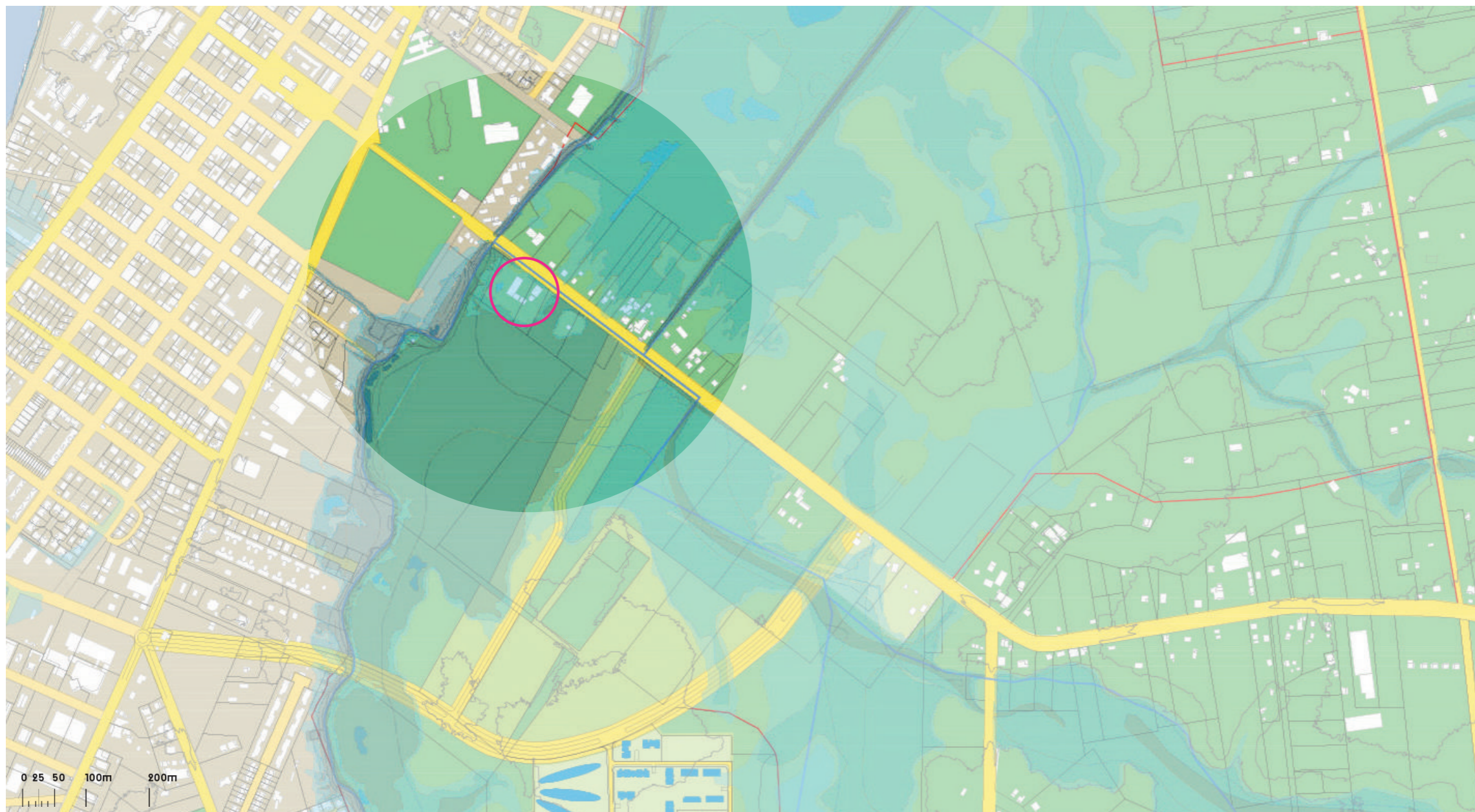


ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une parenthèse verte et bleue avant d'entrer dans le centre ville



Une station service "posée" en zone humide



En plus d'être un obstacle aux parcours piétons et cycles (qui doivent entrer dans la station puis ressortir), cette station service est en plein cœur de la zone inondable de la crique St Laurent, et terni l'image d'entrée de ville par son manque d'intégration au contexte paysager. Le bras de la crique se trouvant entre la station et la chaussée représente davantage une rupture qu'un élément paysager remarquable, et de ce fait n'est pas mis en valeur.



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une station service "posée" en zone humide

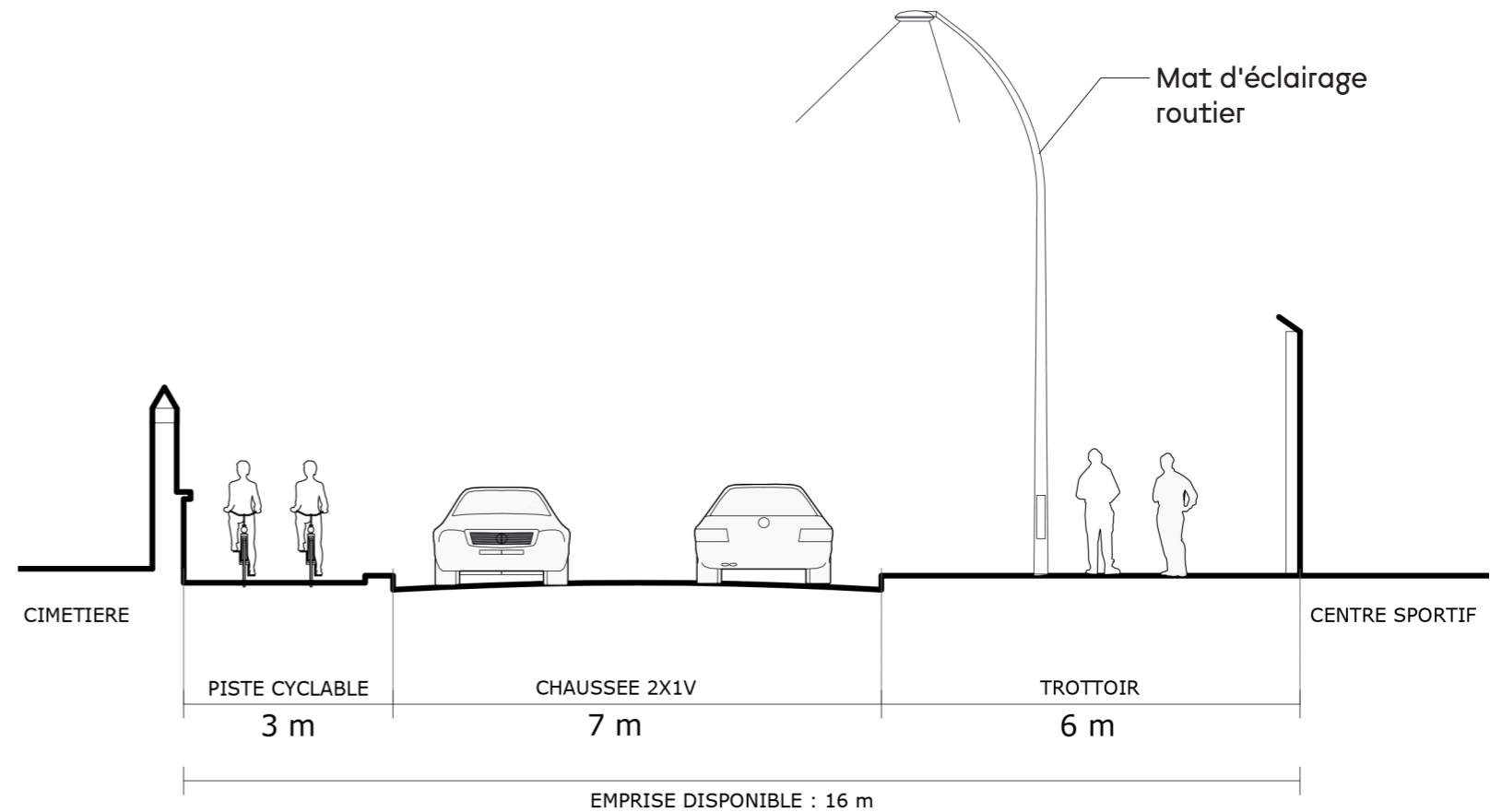


Une entrée de ville pincée

Contrairement au linéaire dominant de l'avenue de Monnerville, du Lycée Tarcy à la station service qui a un profil de 25m voire plus, celui de l'entrée de centre-ville, entre le cimetière et le centre sportif, ne fait que 16m de large. L'aménagement actuel ne permet pas aux piétons de longer le cimetière au nord, et la façade aveugle du complexe sportif rend cette séquence désagréable pour les circulations douces. La répartition entre les deux rives n'est pas en adéquation avec les usages qui sont constatés, et la traversée pour rejoindre la rive sud vers le carrefour Castaing n'est pas sécurisée et stratégique. Un point de vigilance est également à porter sur la signalisation, aujourd'hui le panneau très routier ne donne pas l'impression d'une entrée progressive dans la ville historique.



Une entrée de ville pincée



Les panneaux publicitaires, une pollution visuelle



Des services urbains à améliorer

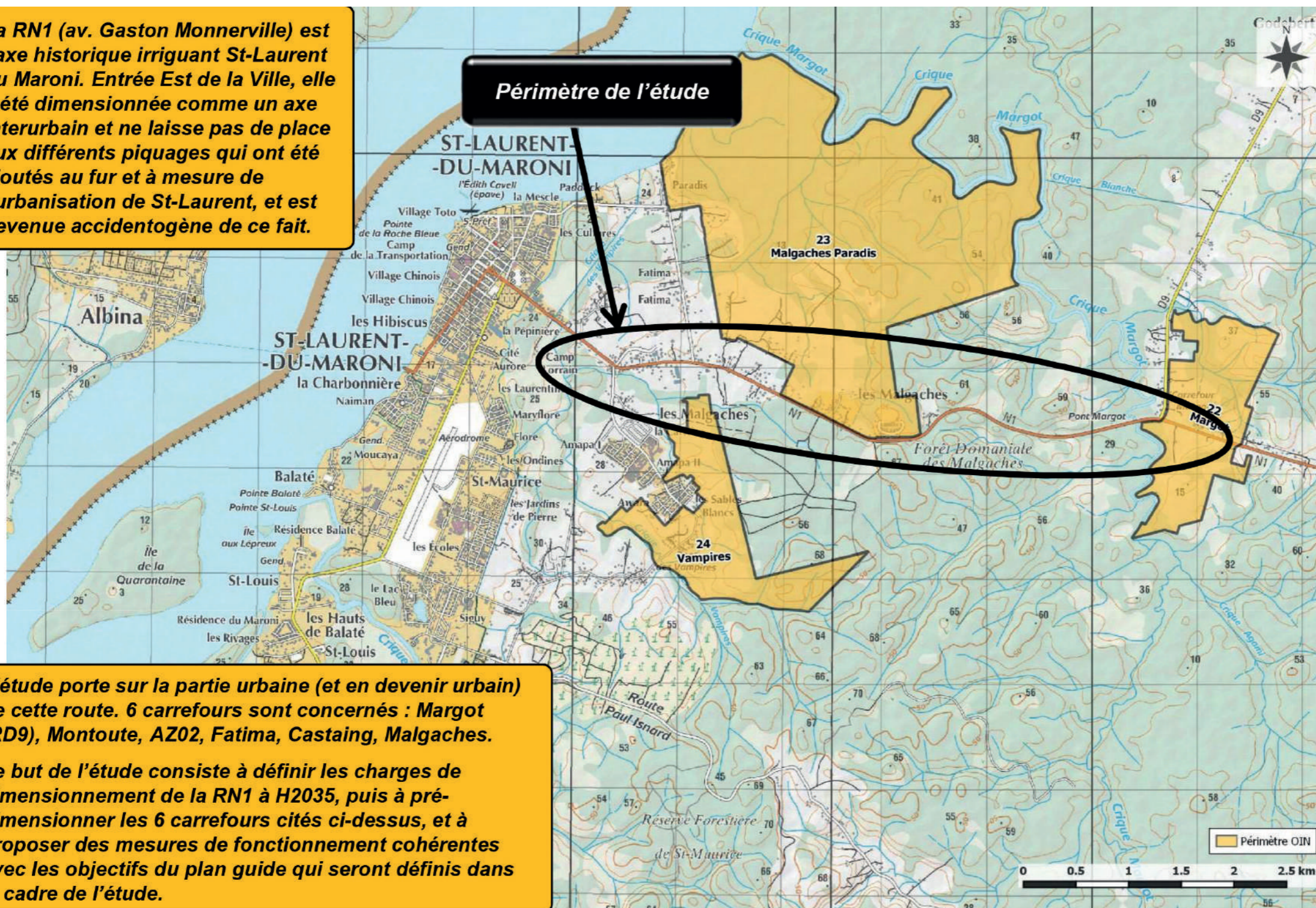


Des usages diverses le long de Monperville



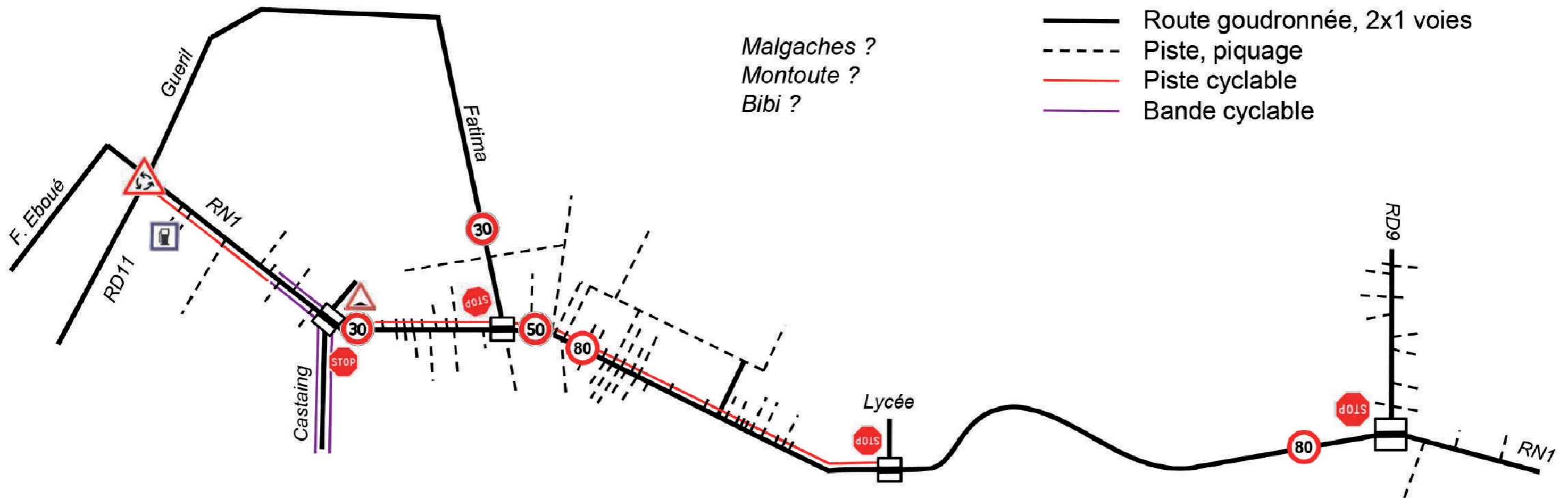
Périmètre et but de l'étude (Fig. 1)

La RN1 (av. Gaston Monnerville) est l'axe historique irriguant St-Laurent du Maroni. Entrée Est de la Ville, elle a été dimensionnée comme un axe interurbain et ne laisse pas de place aux différents piquages qui ont été ajoutés au fur et à mesure de l'urbanisation de St-Laurent, et est devenue accidentogène de ce fait.



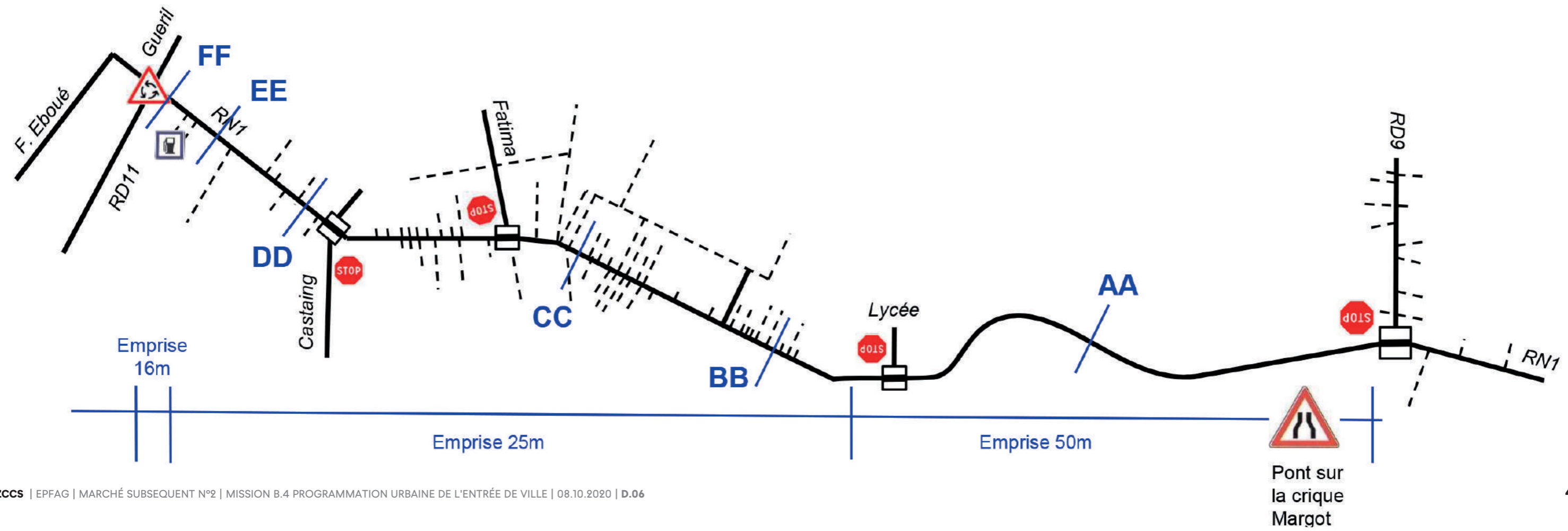
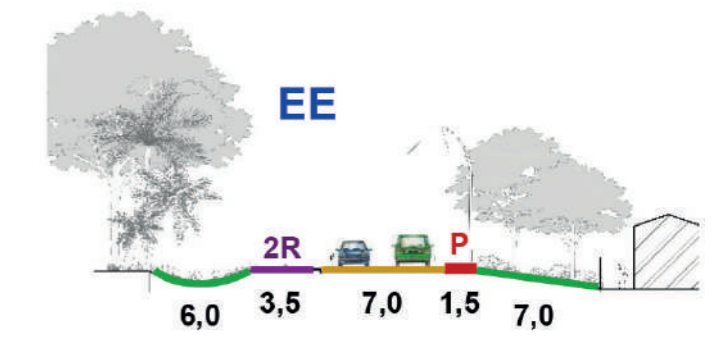
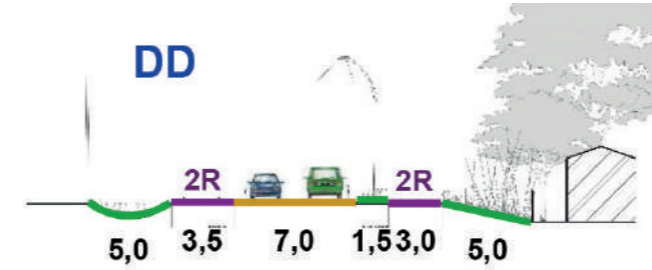
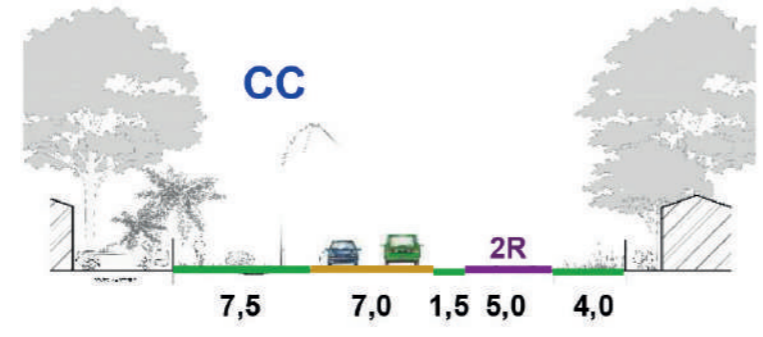
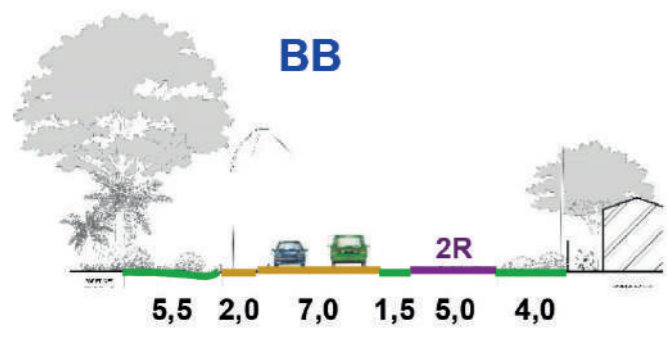
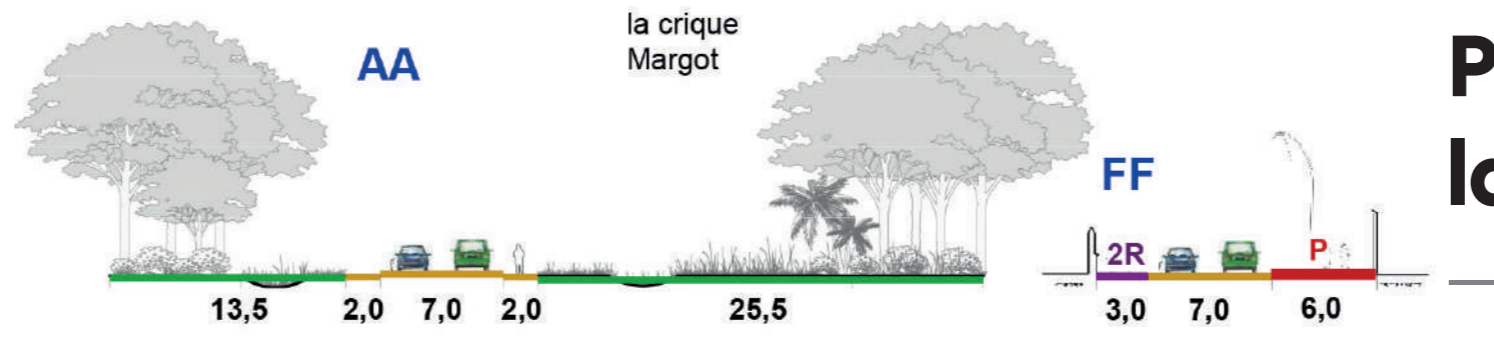
Etat des lieux : Plan des voies actuel (Fig. 2)

La RN1 est uniformément dimensionnée à 2x1 voies.
Seuls deux carrefours sont équipés de voies de tourne à gauche : Lycée, RD9.
Toutes les voies secondaires débouchent en Stop sur la RN1.
Pas moins de 50 piquages de lotissements sont recensés sur la RN1, entre le Lycée et la RD11.
Une piste cyclable longe la RN1, du centre ville au Lycée.
Mais elle n'est pas homogène et ses raccords sont accidentogènes.



Etat des lieux : Profils-type de la RN1 (Fig. 3)

Un foncier variable de 16 à 50m.
 Une chaussée uniforme de 7m.
 Un aménagement routier entre le lycée et la RD9 (7m de chaussée + 2x2m de bas-côtés en enrobé).
 De la RD11 au lycée, 3 à 5m sont affectés aux vélos. Mais cette bande est aussi utilisée par les piétons, les cars, les camions de ramassage des ordures, ...
 Un trottoir aménagé, seulement à proximité immédiate du centre ville.



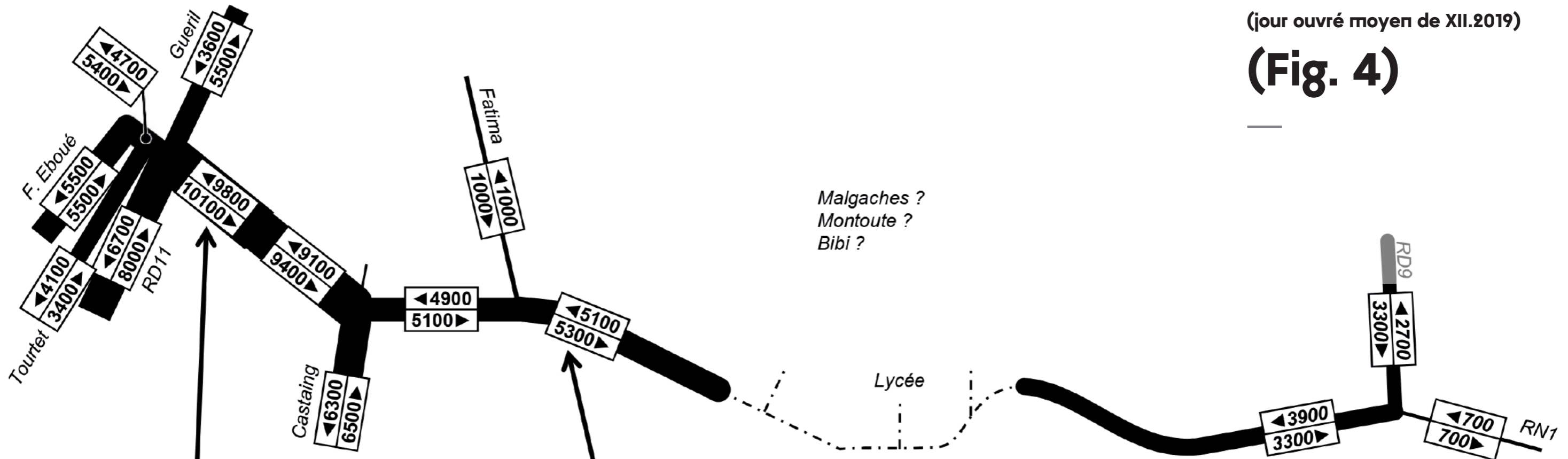
Etat des lieux : Charges de trafic actuelles

(jour ouvré moyen de XII.2019)

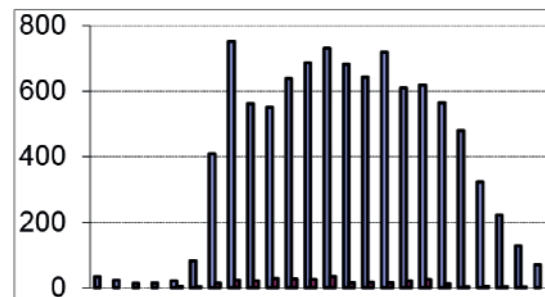
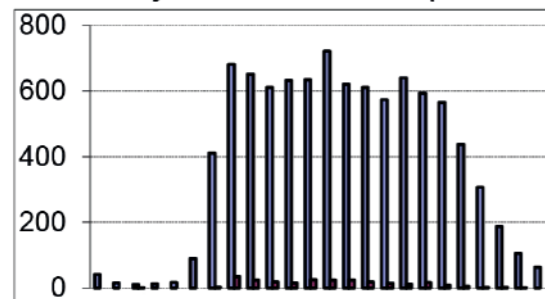
(Fig. 4)

A proximité du centre ville, le trafic est dense toute la journée, avec deux légères pointes à 7-8h et à 12-13h, dans les deux sens de circulation.

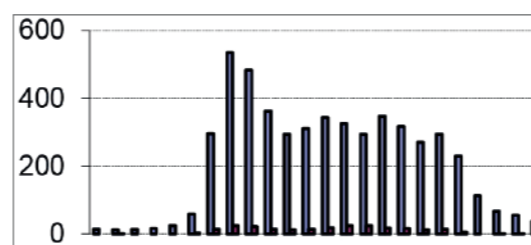
En périphérie, les pointes pendulaires sont nettement plus marquées : 7-8h en direction du centre ville, 13-14h en sortie de ville.



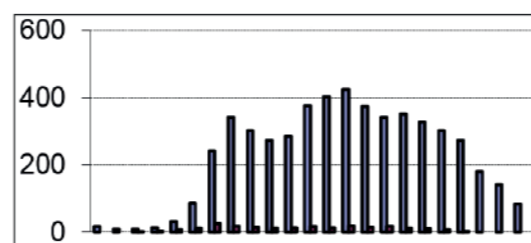
Variations journalière du trafic (mardi 11/12/2018)



Sens : entrée ville



Sens : sortie ville



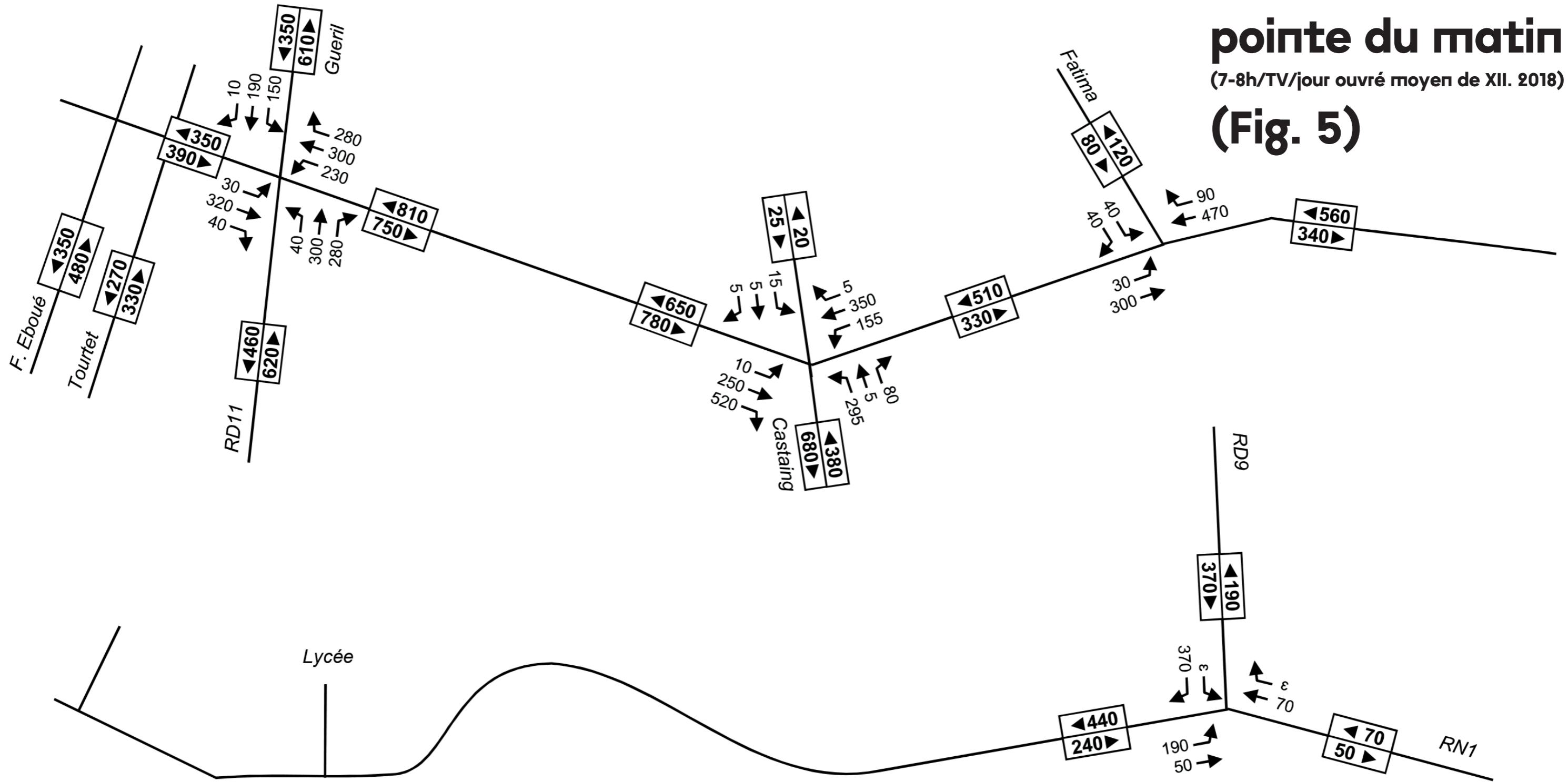
5300 ► Valeurs issues des comptages automatiques sur une semaine

5300 ► Valeurs extrapolées de comptages directionnels

Etat des lieux : Charges de trafic à l'heure de pointe du matin

(7-8h/TV/jour ouvré moyen de XII. 2018)

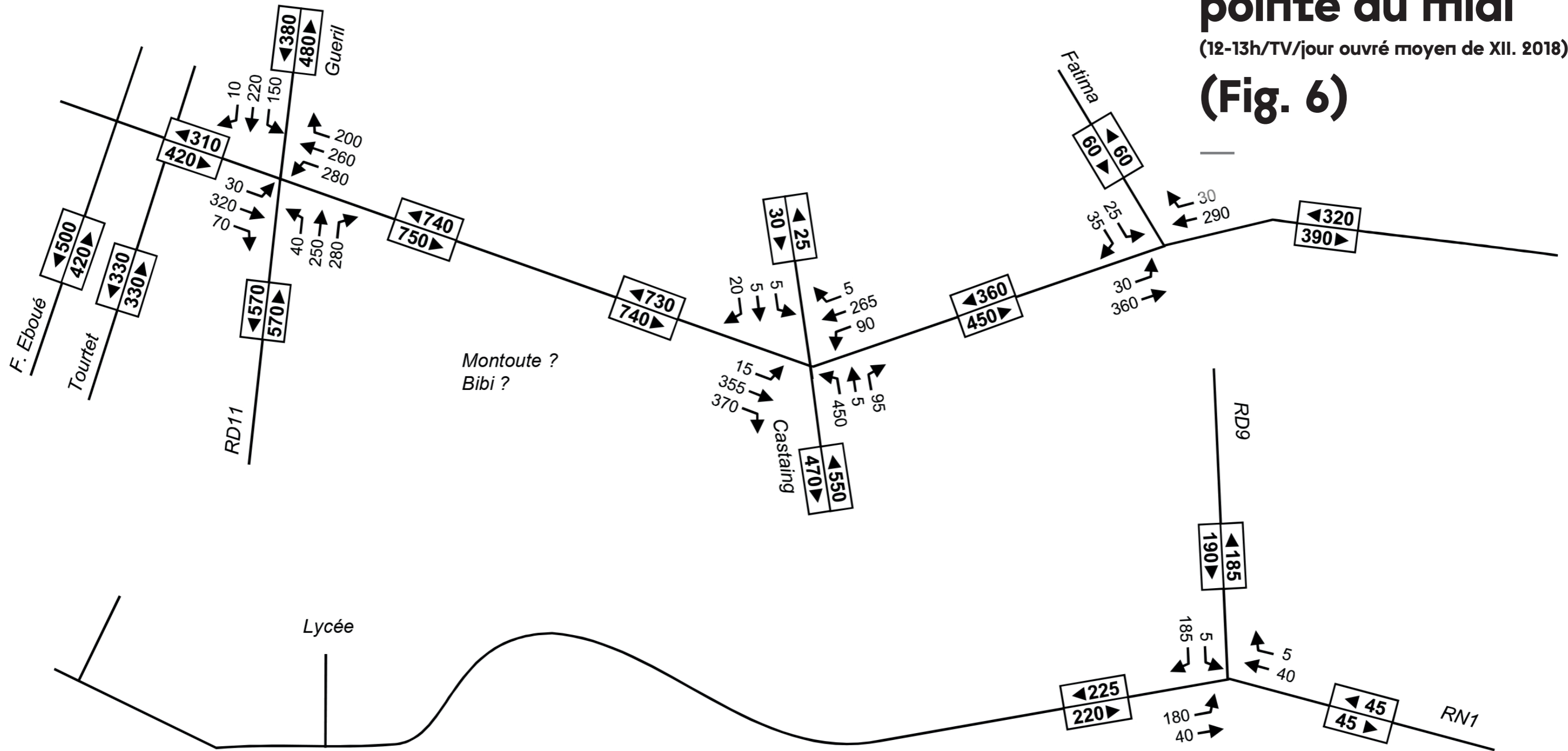
(Fig. 5)



Etat des lieux : Charges de trafic à l'heure de pointe du midi

(12-13h/TV/jour ouvré moyen de XII. 2018)

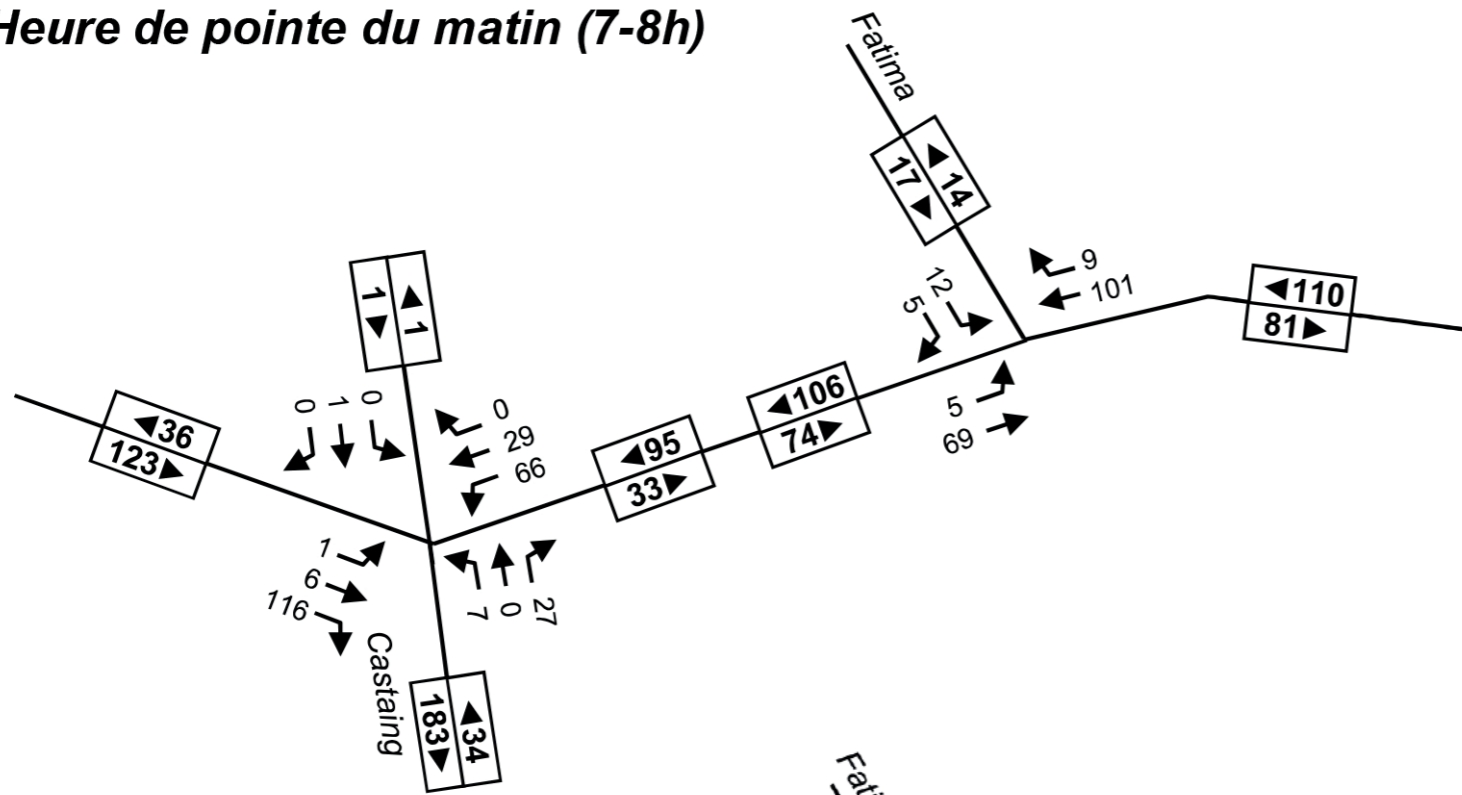
(Fig. 6)



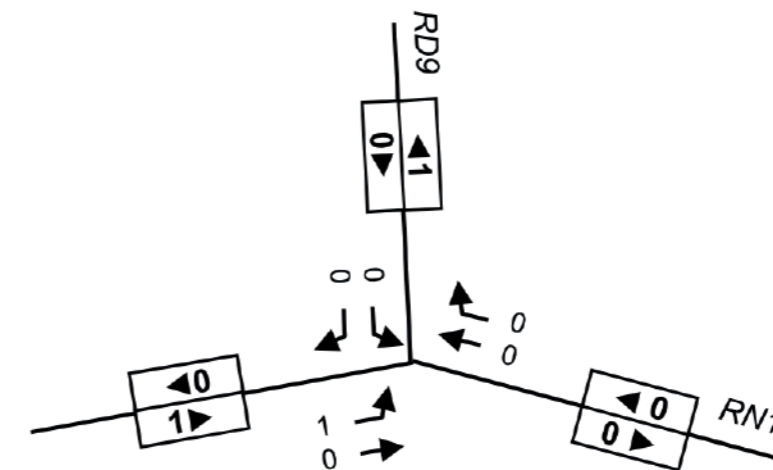
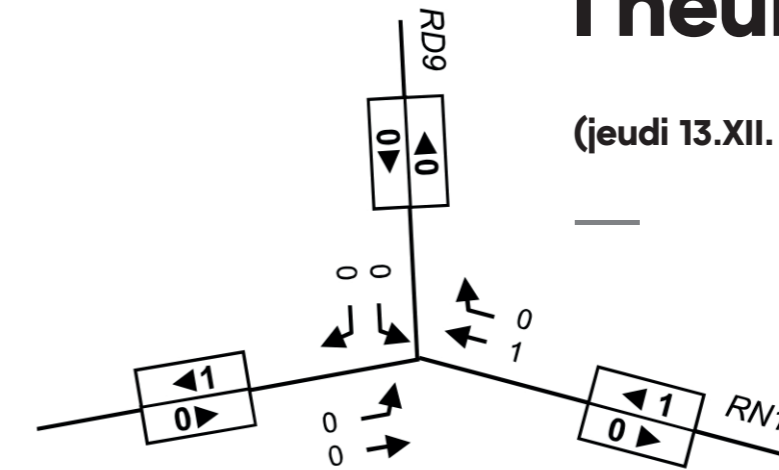
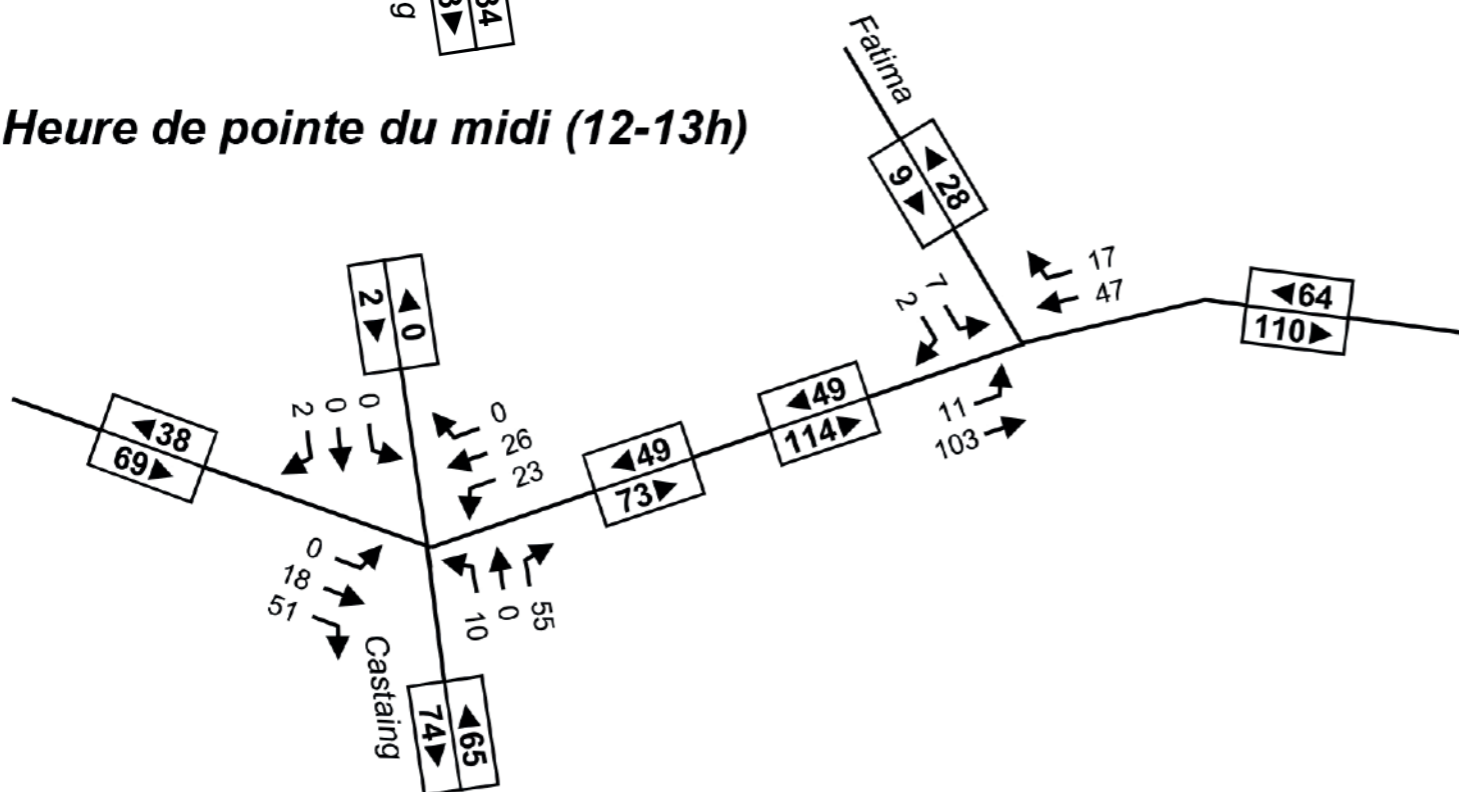
Des charges vélos extrêmement fortes, pouvant atteindre 15% du flux VP de la RN1.

Etat des lieux : Charges de trafic vélo à l'heure de pointe (jeudi 13.XII. 2018) (Fig. 7)

Heure de pointe du matin (7-8h)



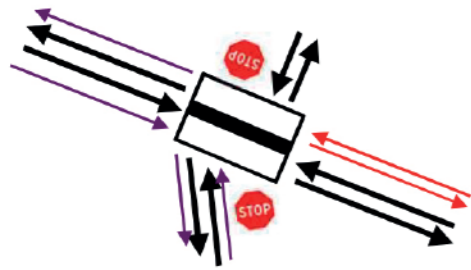
Heure de pointe du midi (12-13h)



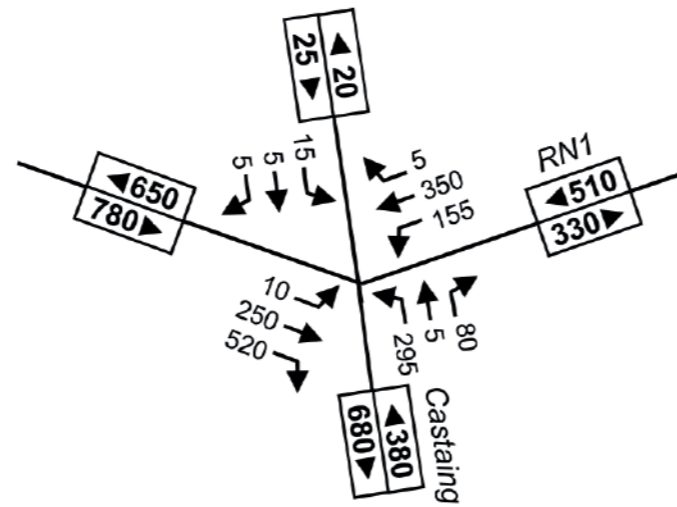
Le débouché de Castaing est saturé (temps d'attente > 1 min. selon Egis)

Etat des lieux : Fonctionnement actuel du carrefour Castaing (Fig. 8)

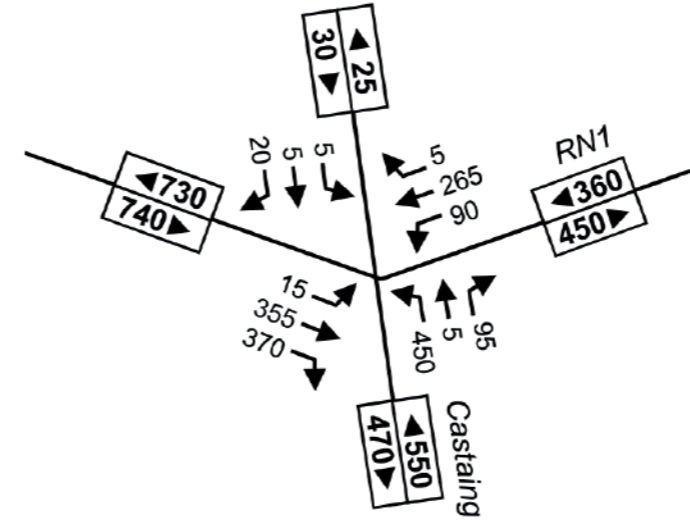
Plan des voies



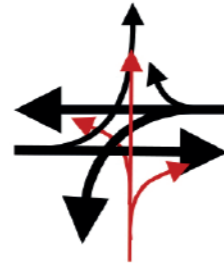
Charges HPMatin



Charges HPMidi



Débouché
de Castaing



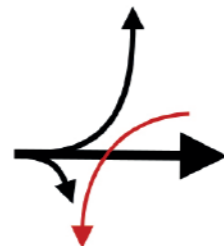
CU HPMatin

$T_p = 1310 \text{ uv/h}$
 $T_s = 300 + 80/2 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 7''$
 $C_s = 120 \text{ uv/h}$
 $CU = 340/120 = 280\%$

CU HPMidi

$T_p = 1120 \text{ uv/h}$
 $T_s = 455 + 95/2 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 7''$
 $C_s = 160 \text{ uv/h}$
 $CU = 500/160 = 310\%$

Tourne à
gauche vers
Castaing

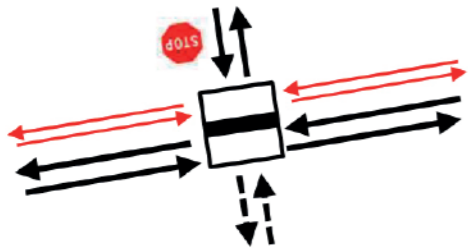


$T_p = 780 \text{ uv/h}$
 $T_s = 155 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 5''$
 $C_s = 510 \text{ uv/h}$
 $CU = 155/510 = 30\%$

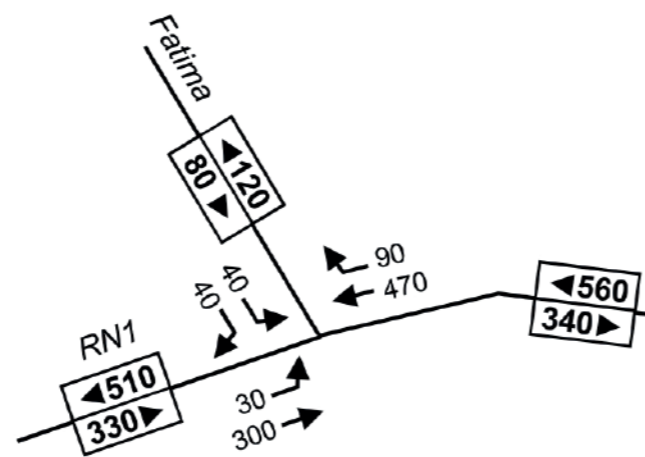
$T_p = 730 \text{ uv/h}$
 $T_s = 90 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 5''$
 $C_s = 540 \text{ uv/h}$
 $CU = 90/540 = 15\%$

Etat des lieux : Fonctionnement actuel du carre- four Fatima (Fig. 9)

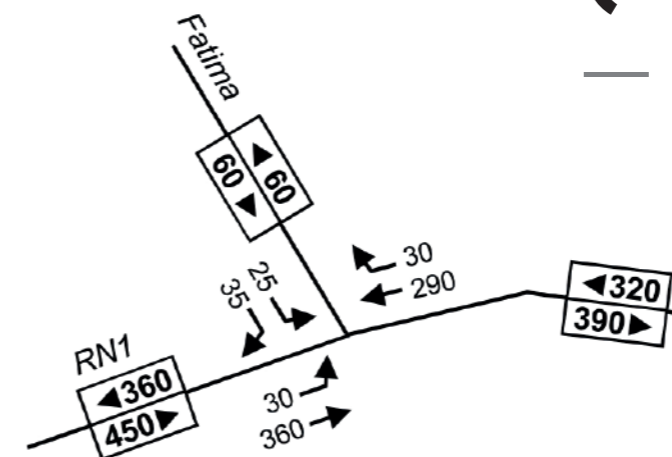
Plan des voies



Charges HPMatin



Charges HPMidi



Débouché
de Fatima



CU HPMatin

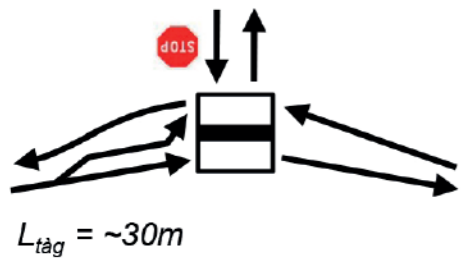
$T_p = 845 \text{ uv/h}$
 $T_s = 60 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 7''$
 $C_s = 250 \text{ uv/h}$
 $CU = 60/250 = 25\%$

CU HPMidi

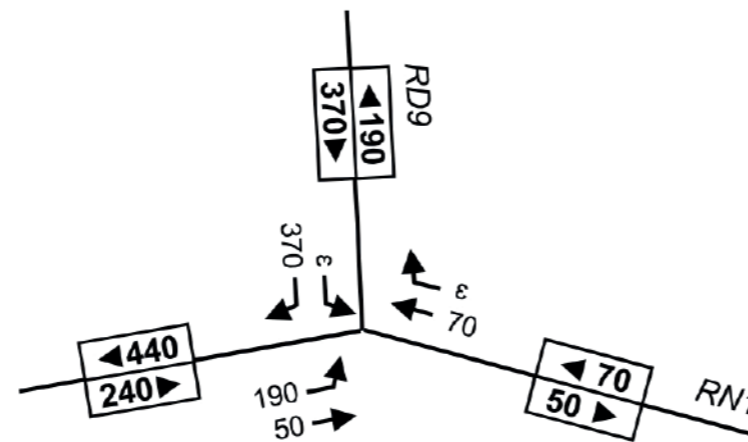
$T_p = 755 \text{ uv/h}$
 $T_s = 45 \text{ uv/h}$
 $C_{iv} = 7''$
 $C_s = 280 \text{ uv/h}$
 $CU = 45/280 = 15\%$

Etat des lieux : Fonctionnement actuel du carre- four Margot (RD9) (Fig. 10)

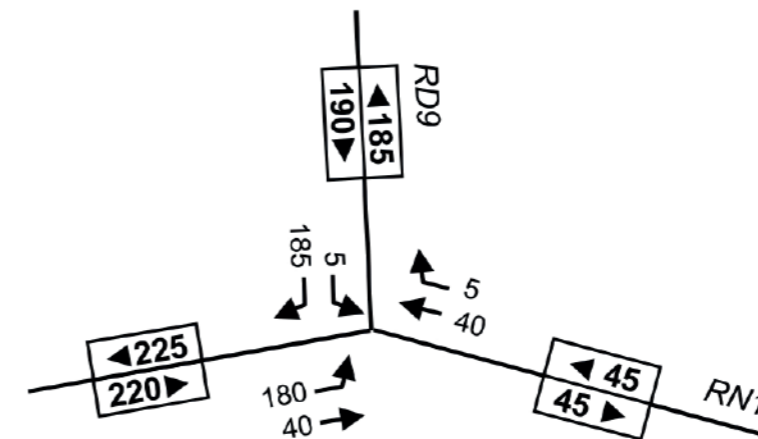
Plan des voies



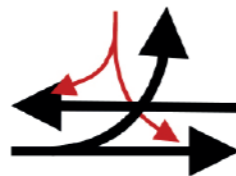
Charges HPMatin



Charges HPMidi



Débouché
de la RD9

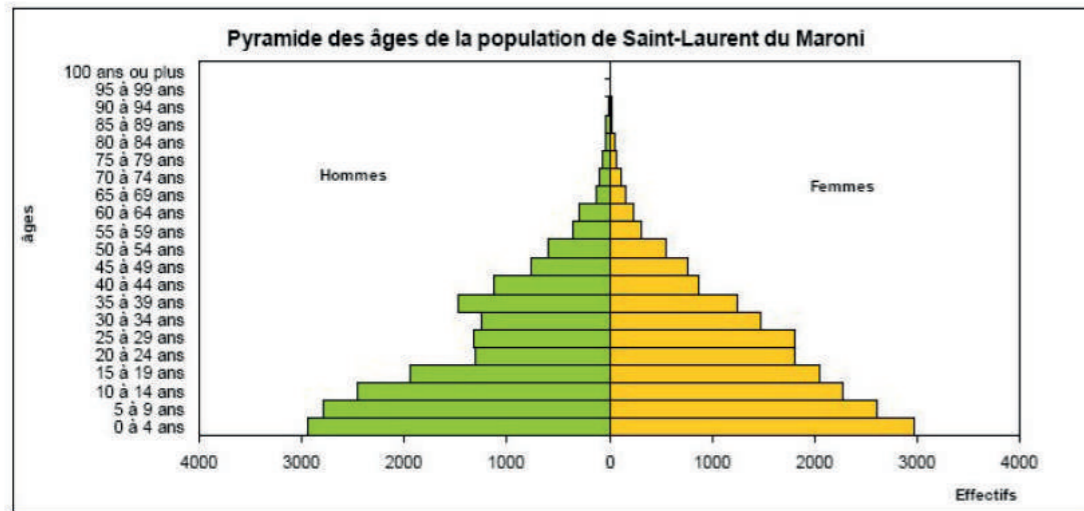


CU HPMatin

$T_p = 70 \text{ uv/h}$
 $T_s = 370 \text{ uv/h}$
 $Civ = 7''$
 $Cs = 730 \text{ uv/h}$
 $CU = 370/730 = 50\%$

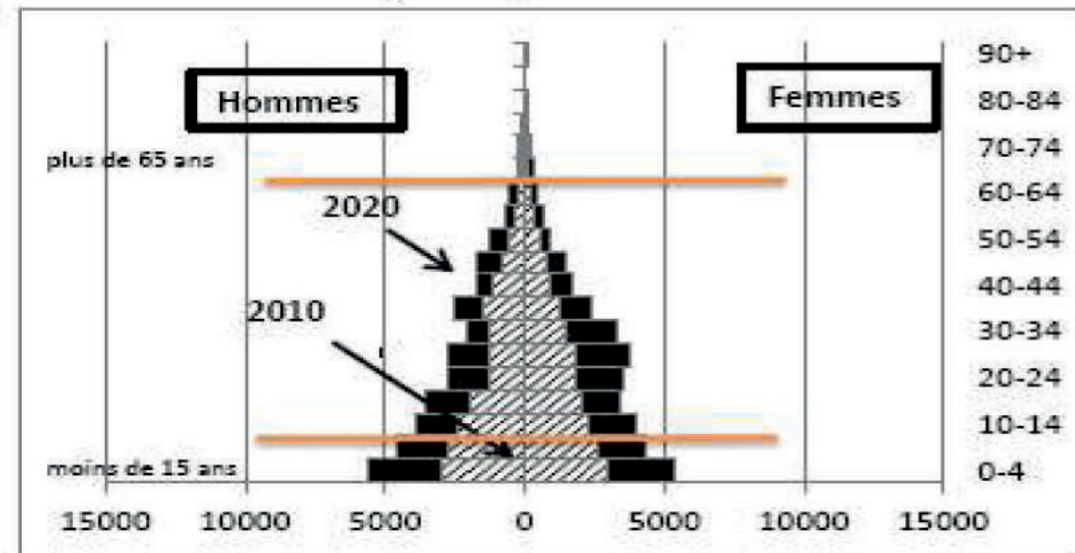
CU HPMidi

$T_p = 40 \text{ uv/h}$
 $T_s = 190 \text{ uv/h}$
 $Civ = 7''$
 $Cs = 760 \text{ uv/h}$
 $CU = 190/760 = 25\%$

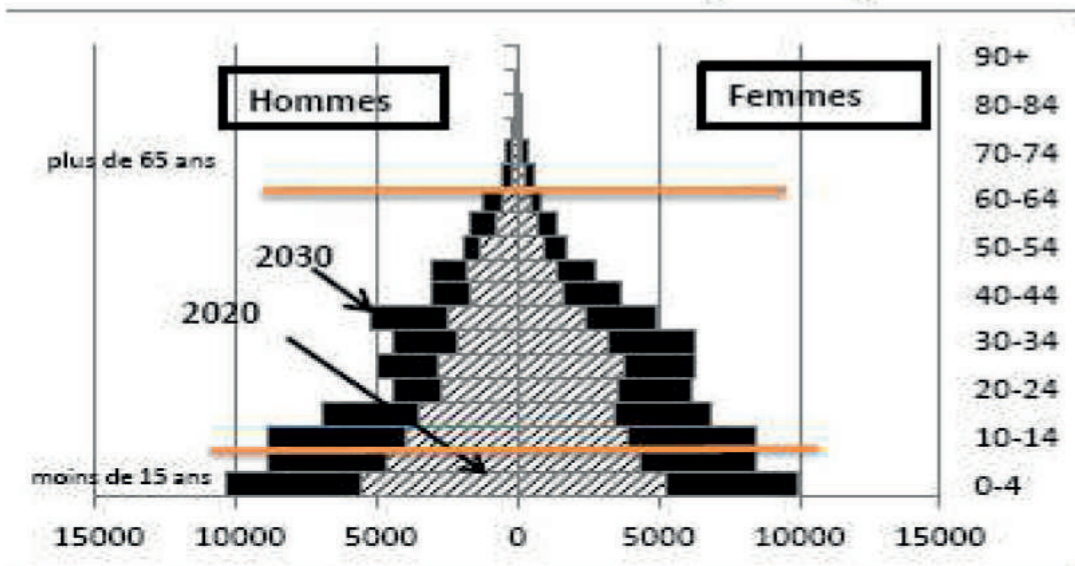


Source : Insee, RP2010

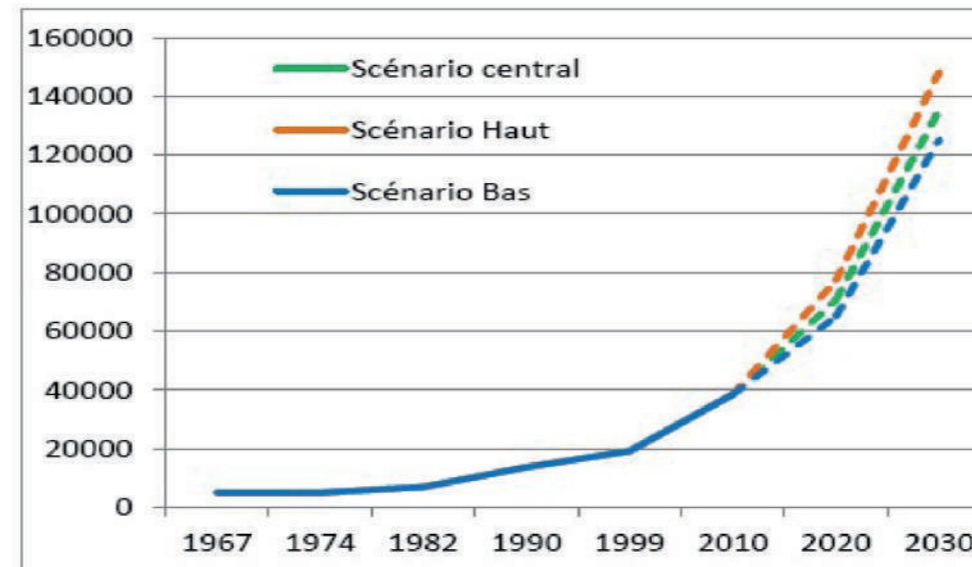
Evolution 2010-2020 (effectifs)



Evolution 2020-2030 (effectifs)



Population en âge de conduire (20-70 ans) :
 2010 : ~17'600 personnes
 2020 : ~37'000 personnes
 2030 : ~65'000 personnes
 (source GRET)
Soit une multiplication par 3,7 en 20 ans.



À H2030, la population de St-Laurent-du-Maroni devrait atteindre 125 à 148'000 habitants (GRET 2013). Soit une multiplication par 3,1 à 3,7 en 20 ans.

Diagnostic prévisionnel : Evolution attendue de la population à H2030 (Fig. 11)

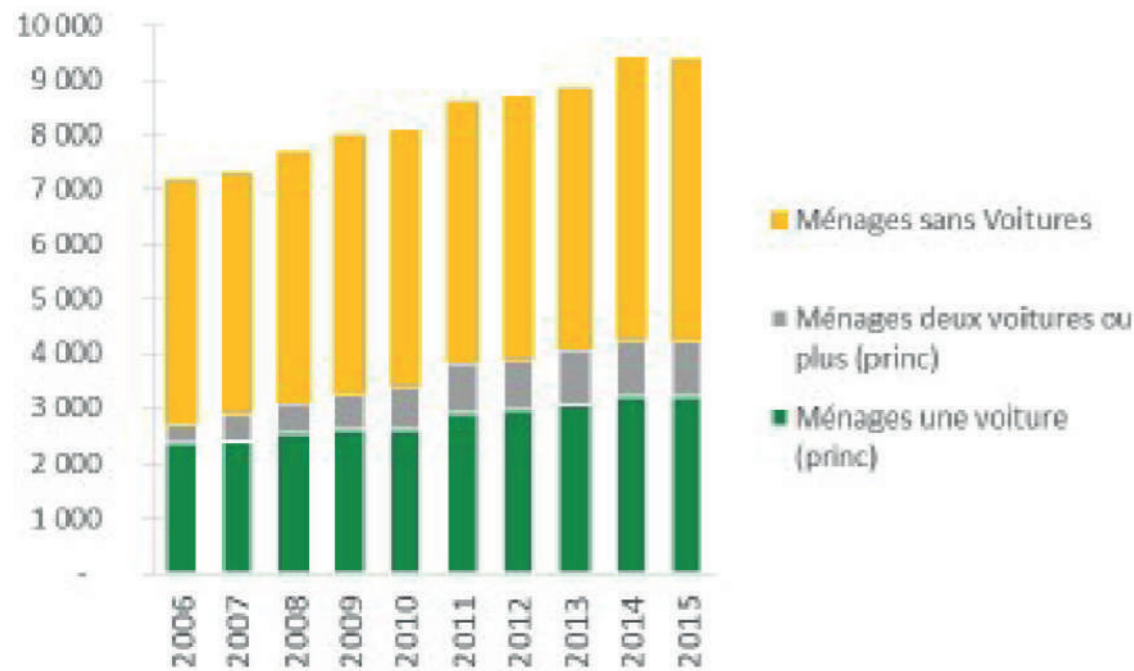
	2010		2020		2030	
Parc total	9 022		16 996		32 153	
Résidences principales	8 082	89,6%	15 609	91,8%	29 576	92,0%
Résidences secondaires	282	3,1%	366,6	2,2%	659,88	2,1%
Logements vacants	658	7,3%	1020	6,0%	1917,6	6,0%

Entre 2010 et 2030, le nombre de ménages (= rés. princ.) pourrait être multiplié par 3,7 (GRET 2013). Le nombre de personnes par ménage resterait stable (4,5 pers. / ménage).

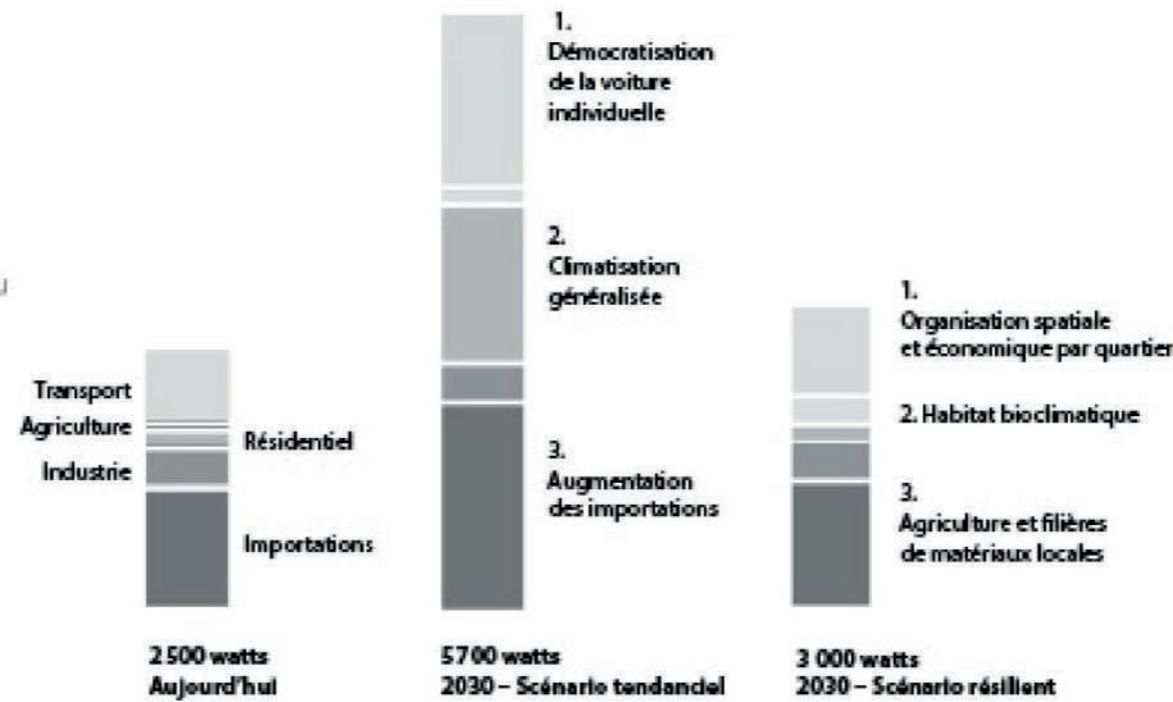
Diagnostic prévisionnel : Évolution attendue du taux de motorisation (Fig. 12)

Evolution de la motorisation des ménages

Source : INSEE



Consommation d'énergie par habitant



En 2016, le taux de motorisation de St-Laurent-du Maroni était de 122 voitures pour 1000 habitants (hors véhicules d'entreprise). Dans les DOM ce ratio est de 361, et il est de 512 en Métropole*.

Seuls 45% des ménages possèdent au moins une automobile. Dans les DOM ce ratio est de 70%, et il est de 81% en Métropole.

Le taux de motorisation des ménages est de 0,55 VL/ménage à St-Laurent. Il est de 0,92 dans les DOM et de 1,16 en Métropole.

Source : INSEE

Le taux de motorisation des st-laurentais pourrait être multiplié par 3 s'il doit rejoindre le taux des DOM.

Le taux de motorisation des ménages st-laurentais pourrait être multiplié par 1,7 s'il doit rejoindre le taux des DOM.

Aujourd'hui, un st-laurentais consomme 700 W pour se déplacer (en moyenne instantanée).

S'il se comportait comme un occidental, il en consommerait 1600 (scénario tendanciel 2030).

Le scénario résilient permettrait de ramener cette consommation à 900 W. (source Ecole de Marne la Vallée)

Le scénario tendanciel multiplie par 2,3 en 15 ans la consommation d'énergie pour les transports. Ce qui correspond à une multiplication de la motorisation par 2,3 à consommation identique par véhicule, ou par 3 si les progrès technologiques permettent de diminuer d'un quart la consommation des véhicules (cf. valeurs admises dans les PCAET de Métropole : division par 2 de la consommation des VL entre 2020 et 2050)

Dans son rapport d'octobre 2019, Egis s'attend à une augmentation de la motorisation des ménages plus modérée : le taux de ménage motorisé passerait de 45 à 50 ou 55% d'ici à 2030.

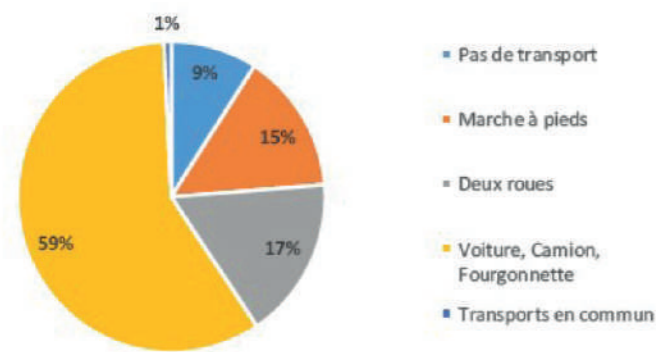
Masse de demande en déplacements à H2020

$44'000 \text{ habitants} \times 3,7 \text{ dépl./j/pers.} = 162800 \text{ dépl./j}$

$6500 \text{ VL} \times 4 \text{ dépl./j/vhc} = 26'000 \text{ dépl./j en VL}$

$RM \text{ VL} = 26000 / 162800 = 16\%$

Répartition modale des déplacements Domicile - Travail sur Saint-Laurent-du-Maroni



La répartition modale des déplacements domicile-travail est proche de 60% VL (source EGIS).

Il s'ensuit que les autres motifs sont majoritairement satisfaits par d'autres modes.

Synthèse des tendances à l'évolution 2020 - 2035

Synthèse des tendances à l'évolution 2020 - 2035

Population :

Population totale : multiplication par 3,1 à 3,7 en 20 ans

Nombre de ménages : multiplication par 3,7 en 20 ans

Population en âge de conduire : multiplication par 3,7 en 20 ans

Taux de motorisation

1. la Guyane rattrape la moyenne des DOM :

Taux de motorisation de la population : multiplication par 3

Taux de motorisation des ménages : multiplication par 1,7 (multiplication par 1,17 selon Egis)

2. Consommation d'énergie (école MLV - sur 15 ans) :

Multiplication de la motorisation par 2,3 à 3 (scénario tendanciel)

Multiplication par 1,2 à 1,5 (scénario résilient)

Fourchette basse :

- La population est multipliée par 2,3 en 15 ans
- Le taux de motorisation est multiplié par 1,2

La masse de déplacements VL est multipliée par 2,8.
 $26'000 \times 2,8 = 75'000 \text{ déplacements VL/j à gérer}$

Fourchette haute :

- La population est multipliée par 2,8 en 15 ans
- Le taux de motorisation est multiplié par 3

La masse de déplacements VL est multipliée par 8,4.
 $\Rightarrow 26'000 \times 8,4 = 220'000 \text{ déplacements VL/j à gérer}$

Diagnostic prévisionnel : Évolution probable des charges globales de trafic à H2035 (Fig. 13)

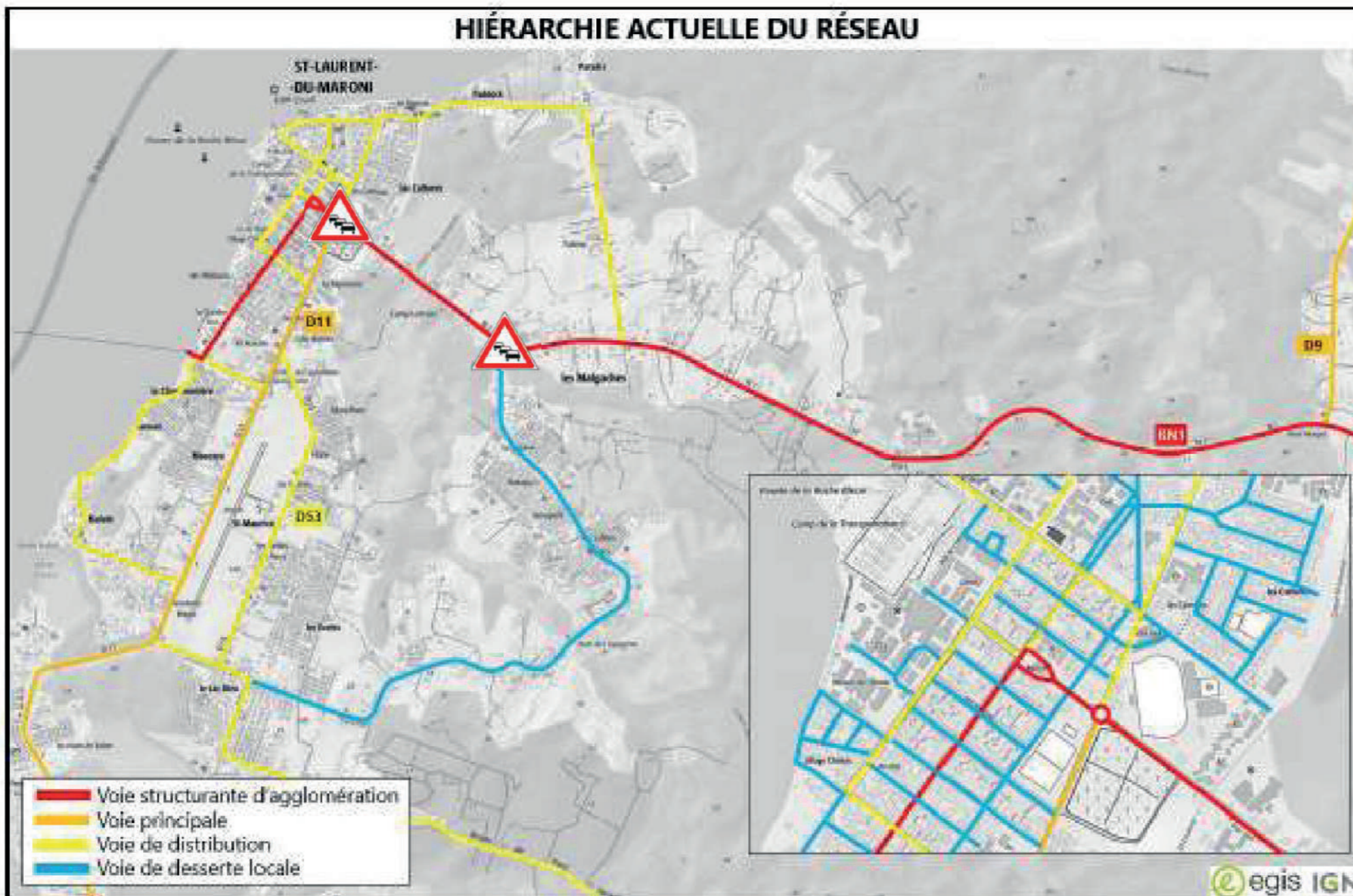
La structure du réseau st-laurentais implique que la RN1 rassemble la plus grande part de la mobilité de la commune, sur le tronçon compris entre Castaing et la RD11.

Ainsi, sur les 24'000 flux de véhicules générés quotidiennement sur la commune, 20'000 utilisent ce tronçon.

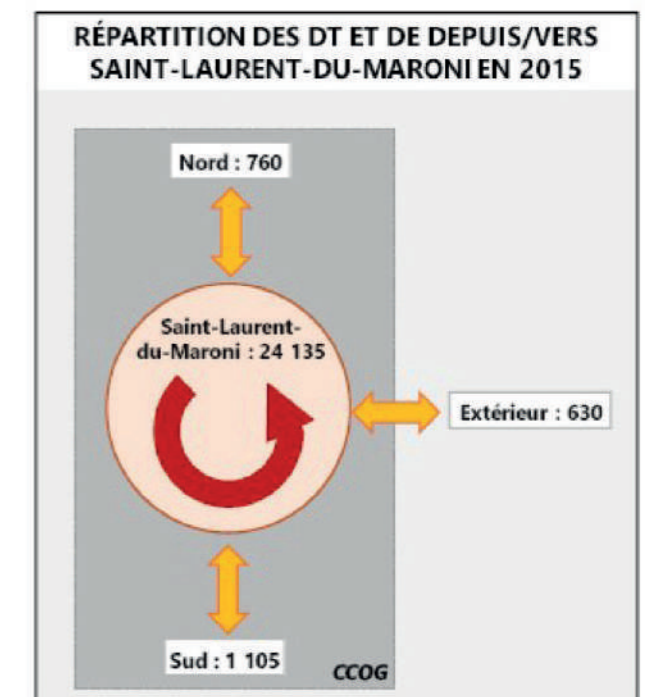
Il y a donc urgence à créer une voirie de soulagement de ce tronçon de la RN1.

Castaing ne peut pas remplir pas ce rôle aujourd'hui, car les flux générés par le CHU et le Lycée saturent le carrefour Castaing / RN1.

Il se peut que Fatima remplisse aujourd'hui partiellement ce rôle, pour les flux d'échange avec le Nord du centre ville.



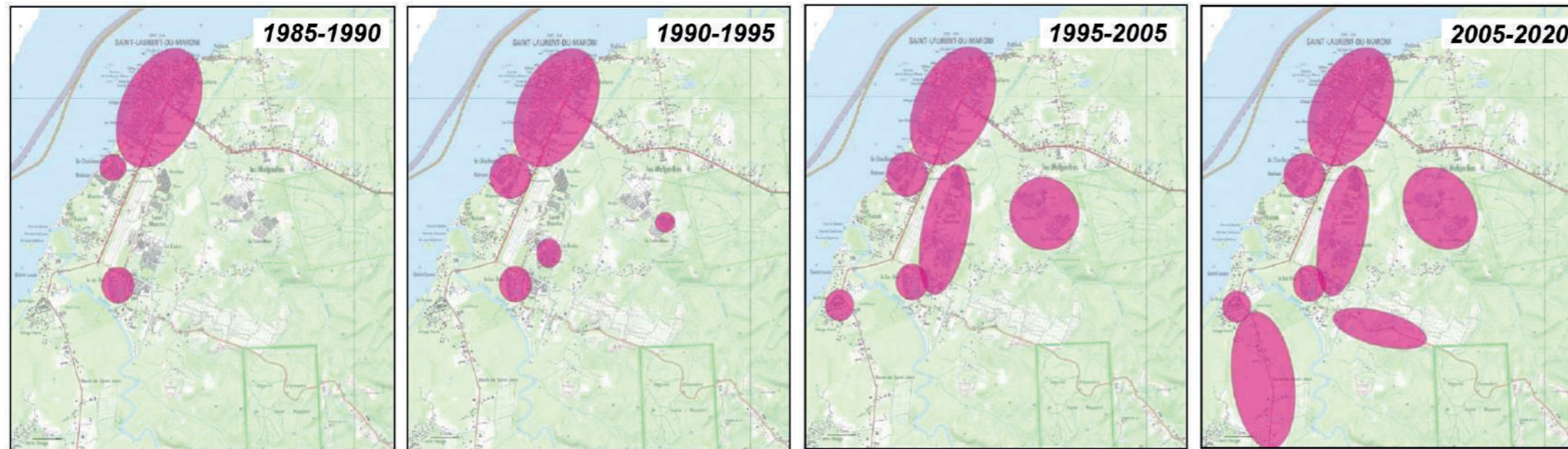
Diagnostic prévisionnel : Répartition actuelle des charges globales de trafic (Fig. 14)



90% des déplacements st-laurentais s'effectuent à l'intérieur de la commune (source Egis).

Nb : sur la figure ci-dessus, seuls les déplacements pour motifs « travail » et « études » sont représentés. Mais tous les modes de déplacements sont inclus.

Évolution de la tache urbaine de St-Laurent du Maroni (source : Egis)



Partie du centre historique, l'urbanisation récente de St-Laurent s'est développée au dehors de ce dernier, en suivant les hameaux constitués et les voiries (Lac Bleu puis St-Maurice, Sables Blancs puis Malgaches, Balaté puis RD11, Paul Isnard).

Plan Programme - document de travail - février 2017



Demain, l'urbanisation tendra à relier ces pôles, et se développera vers l'Est, en suivant les voiries qui seront créées.

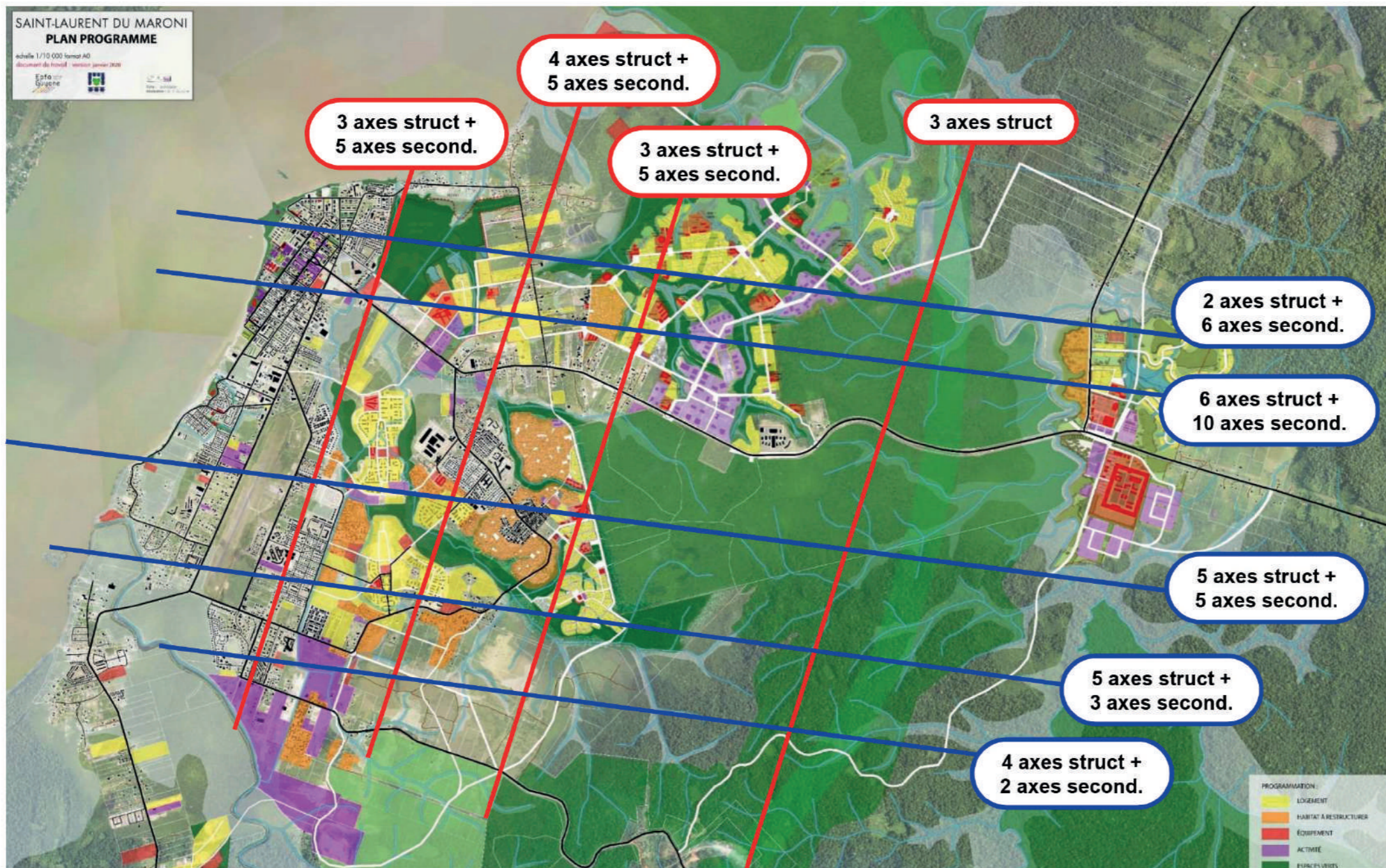
ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Diagnostic prévisionnel : Répartition future des charges globales de trafic (Fig. 15)

La masse globale de déplacements (75 à 220'000 déplacements VL / jour, selon les hypothèses de croissance qui seront retenues) devra se répartir sur le réseau de voirie futur.

La répartition géographique des flux dépendra de la qualité du maillage de la voirie et de l'équilibre urbain qui sera construit (une forte polarisation des zonages génère une plus forte demande en mobilité motorisée).

Diagnostic prévisionnel : Analyse du réseau de voirie prévu (Fig. 16)



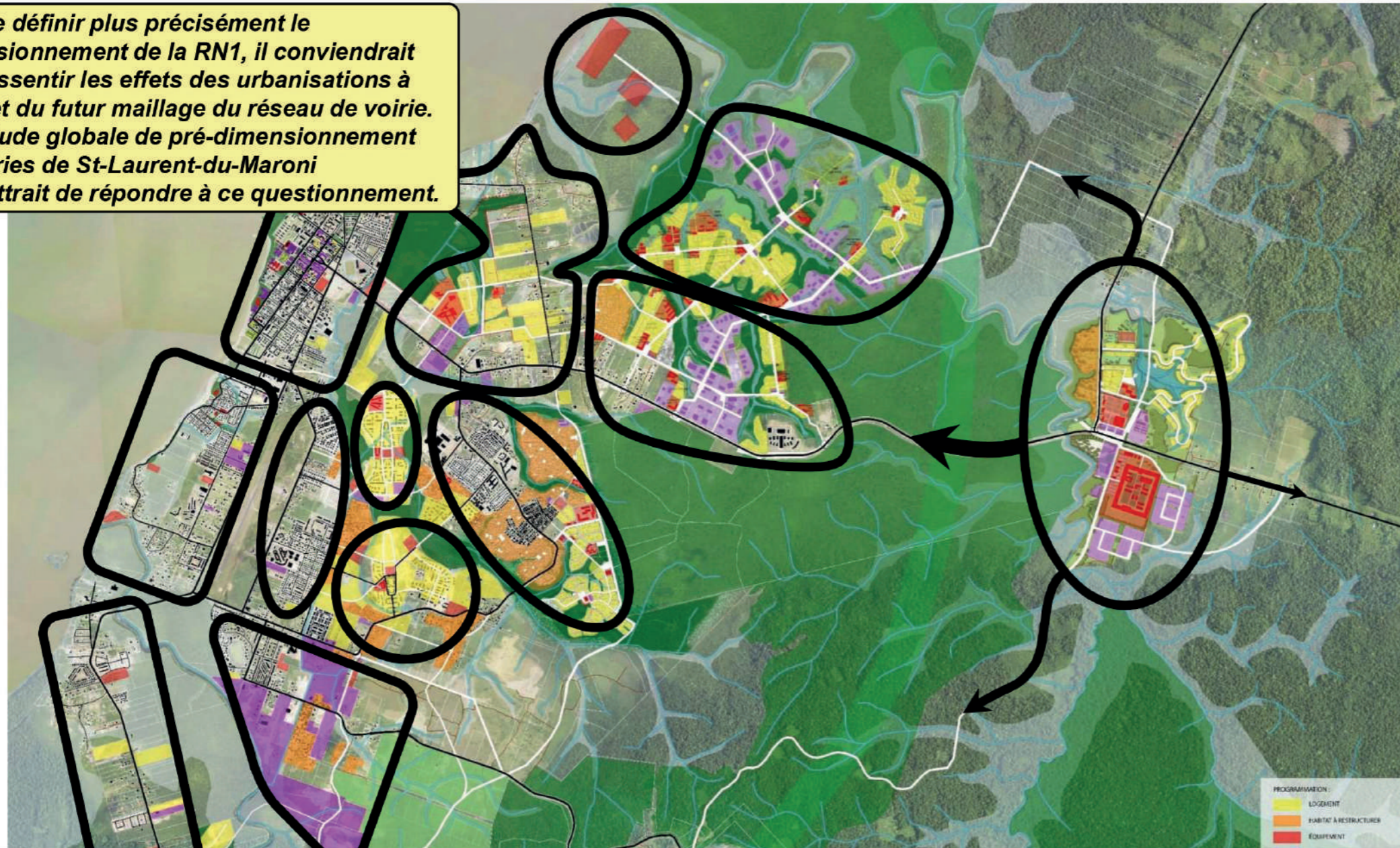
Un maillage qui semble équilibré.

Au droit du tronçon le plus chargé de la RN1 (RD11-Castaing), les charges Est-Ouest seront réparties sur 3 axes structurants.

Réaliser une étude de pré-dimensionnement de l'ensemble du réseau de voirie de la ville ?

Diagnostic prévisionnel : Vers un schéma global de pré-dimensionnement des voiries (Fig. 17)

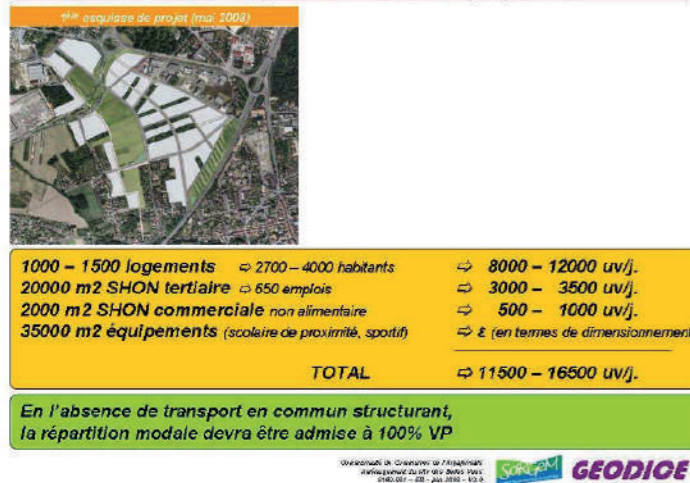
Afin de définir plus précisément le dimensionnement de la RN1, il conviendrait de pressentir les effets des urbanisations à venir et du futur maillage du réseau de voirie. Une étude globale de pré-dimensionnement de voiries de St-Laurent-du-Maroni permettrait de répondre à ce questionnement.



Éléments de méthode :

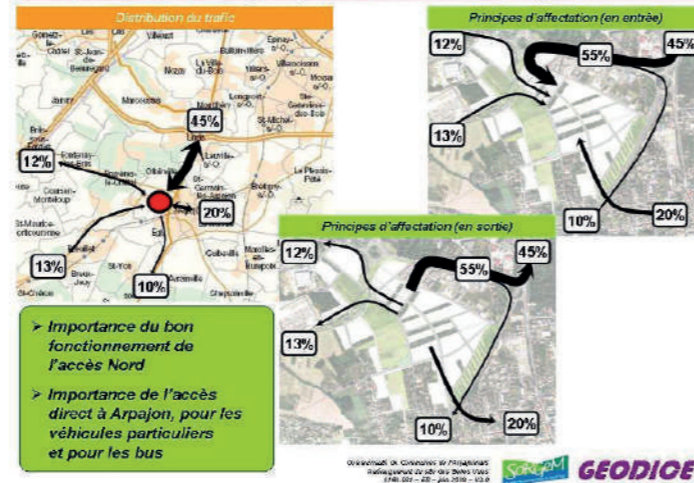
- 1) Définir le « poids » (= génération de trafic) de chaque entité urbaine
- 2) Définir les principes de distribution du trafic de chaque entité (=besoins en liaisons entre les entités urbaines)
- 3) Affecter le trafic généré sur le réseau disponible
- 4) Pré-dimensionner le réseau ou le modifier (créer ou déplacer de nouveaux barreaux si nécessaire)

FIGURE 2 : estimation de la génération de trafic du programme



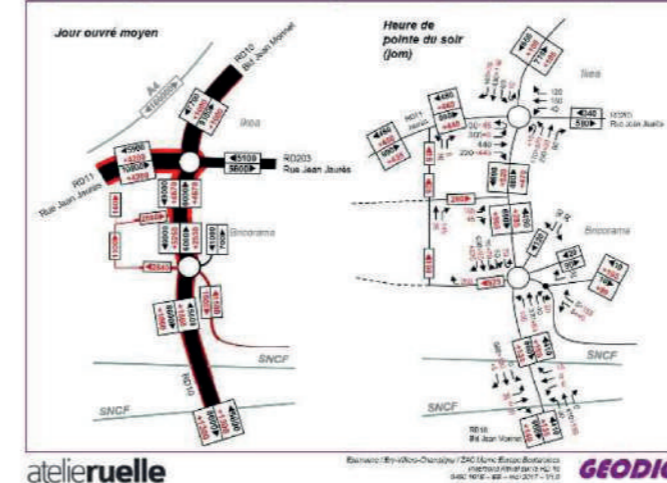
1. Estimation de la génération de trafic de chaque entité urbaine

FIGURE 3 : distribution et principes d'affectation du trafic généré

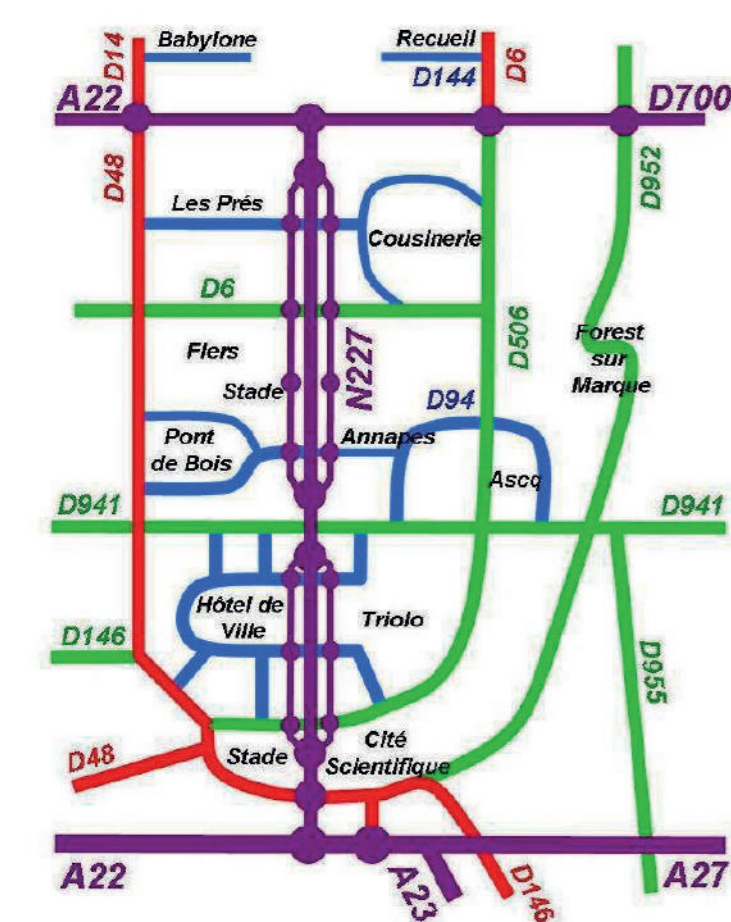


2. Estimation de la distribution du trafic généré

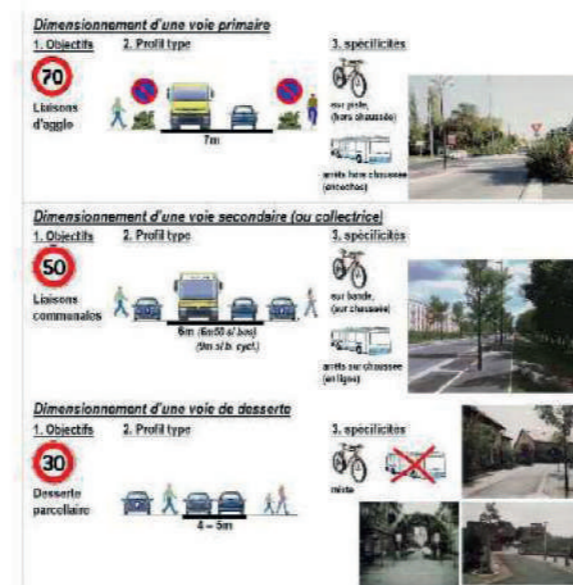
Figure 4 : charges de dimensionnement (charges 2013 + trafic généré par la ZAC (var. a))



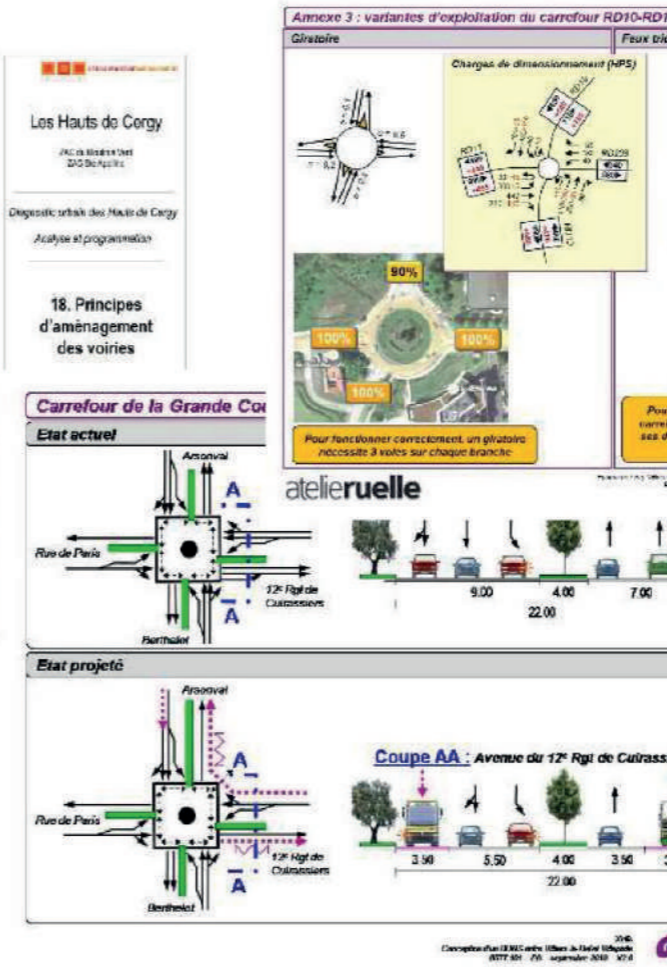
3. Affectation du trafic généré sur le réseau programmé



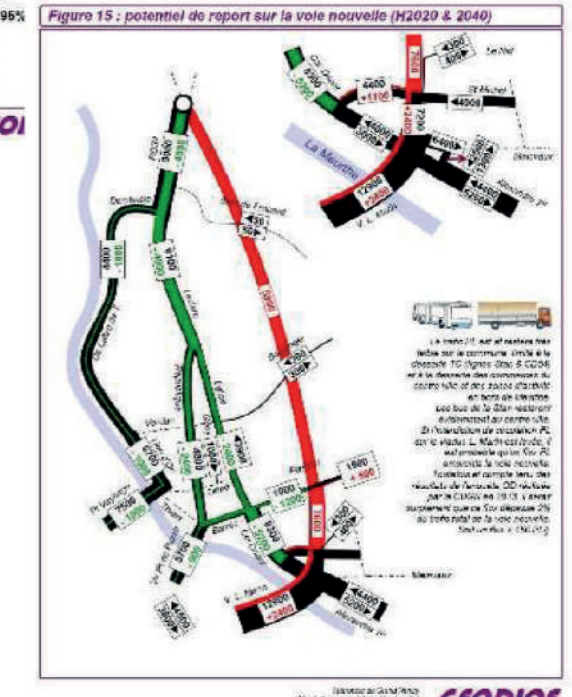
4. Définition de la hiérarchie du réseau



5. Prédimensionnement des voiries et des carrefours structurants, création de barreaux complémentaires si nécessaire

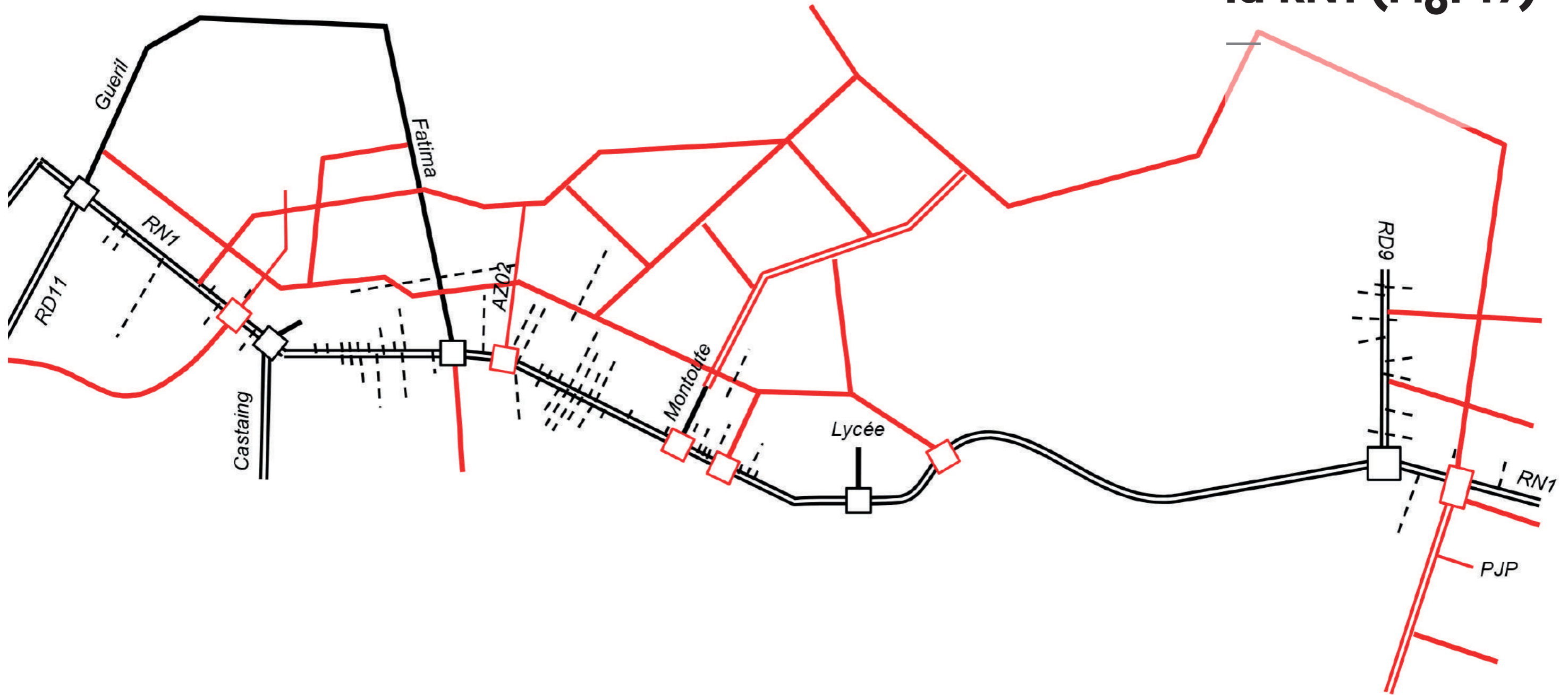


Méthodologie d'un schéma global de pré-dimensionnement des voiries (Fig. 18)

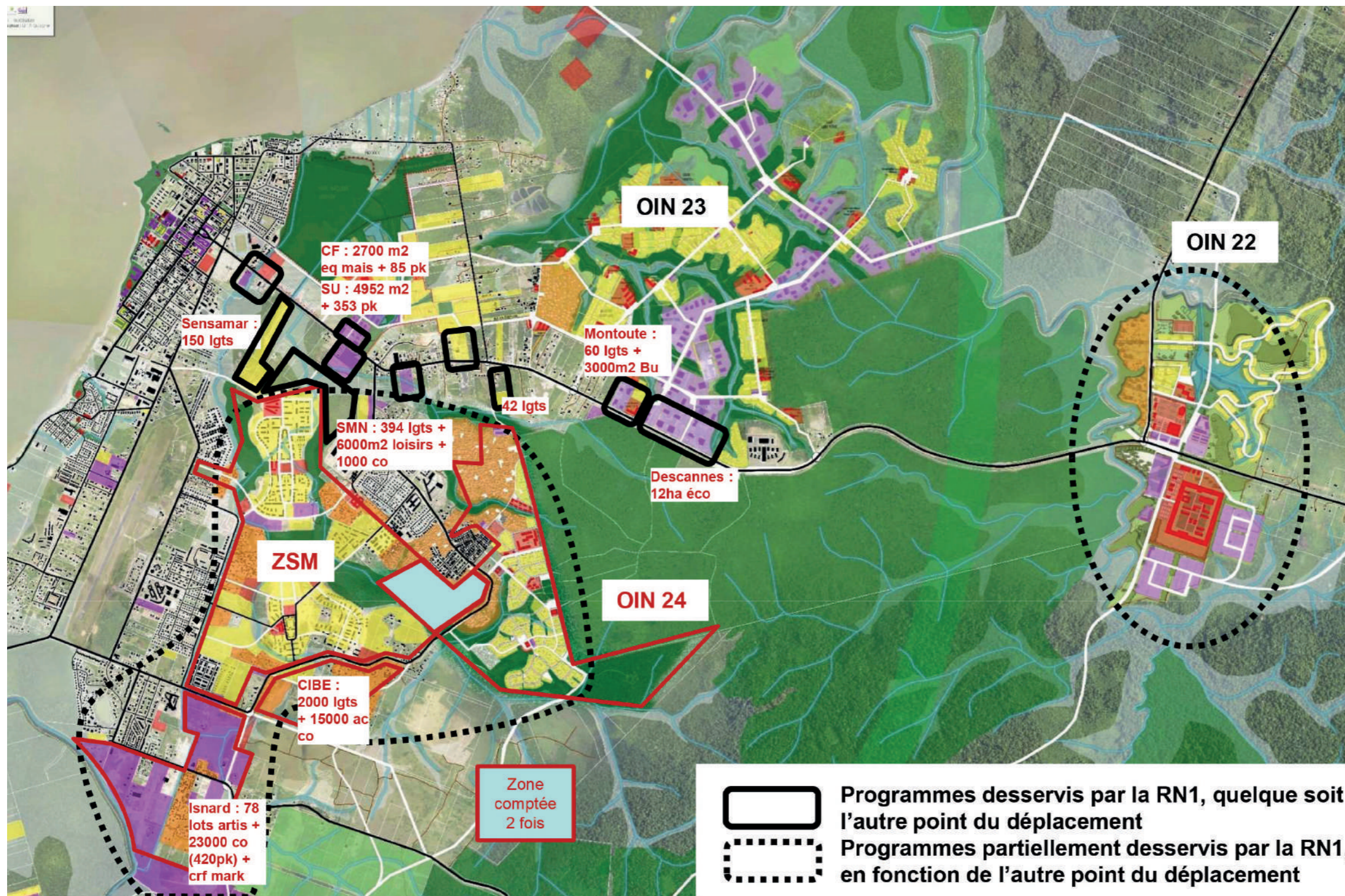


Deal & ville
veulent 1 seul
giratoire –
seura !?

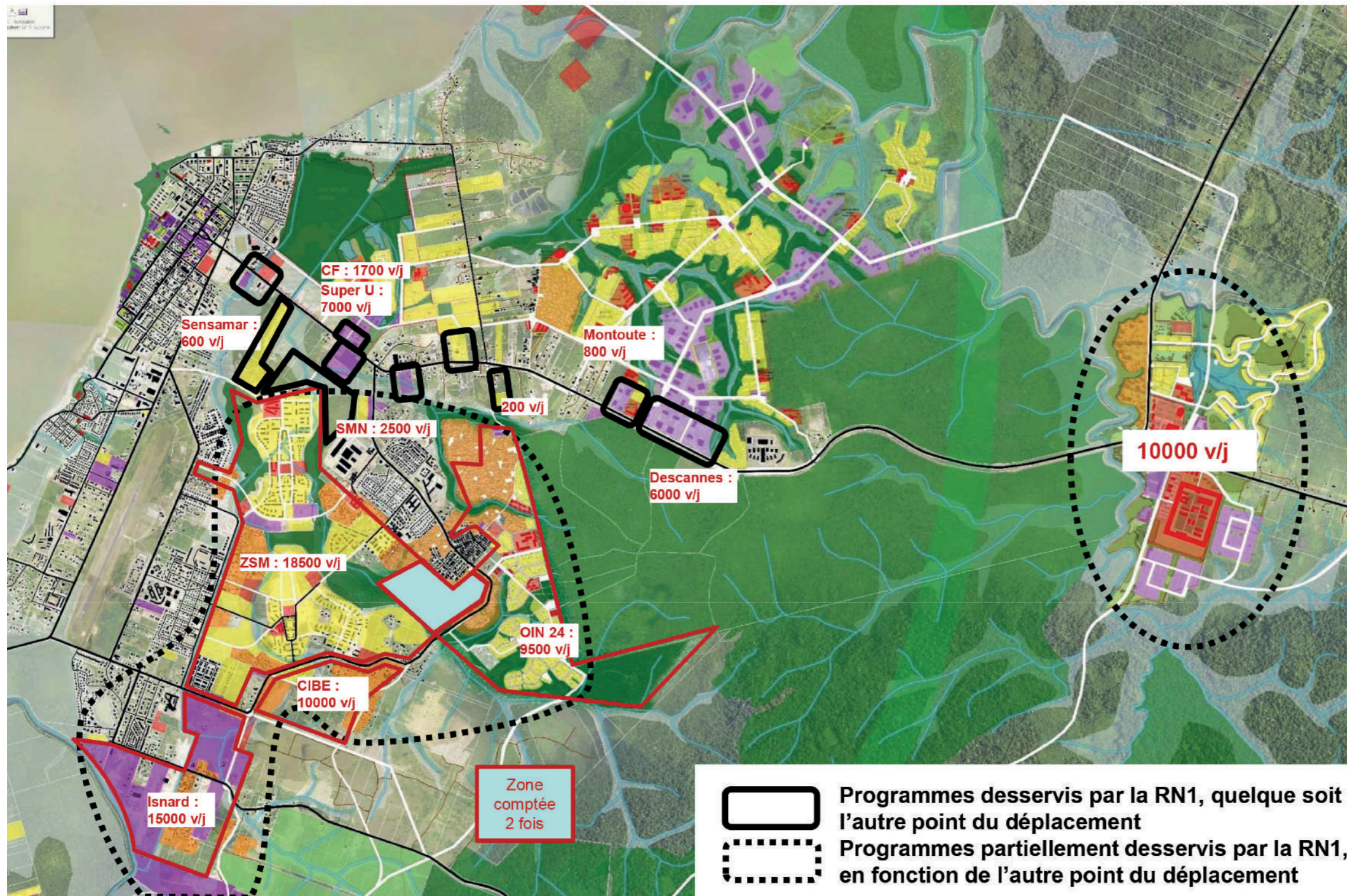
Diagnostic prévisionnel : Réseau de voirie futur autour de la RN1 (Fig. 19)



Diagnostic prévisionnel : Programmes desservis par la RN1 (Fig. 20)



Diagnostic prévisionnel : Génération de trafic des programmes desservis par la RN1 (Fig. 21)

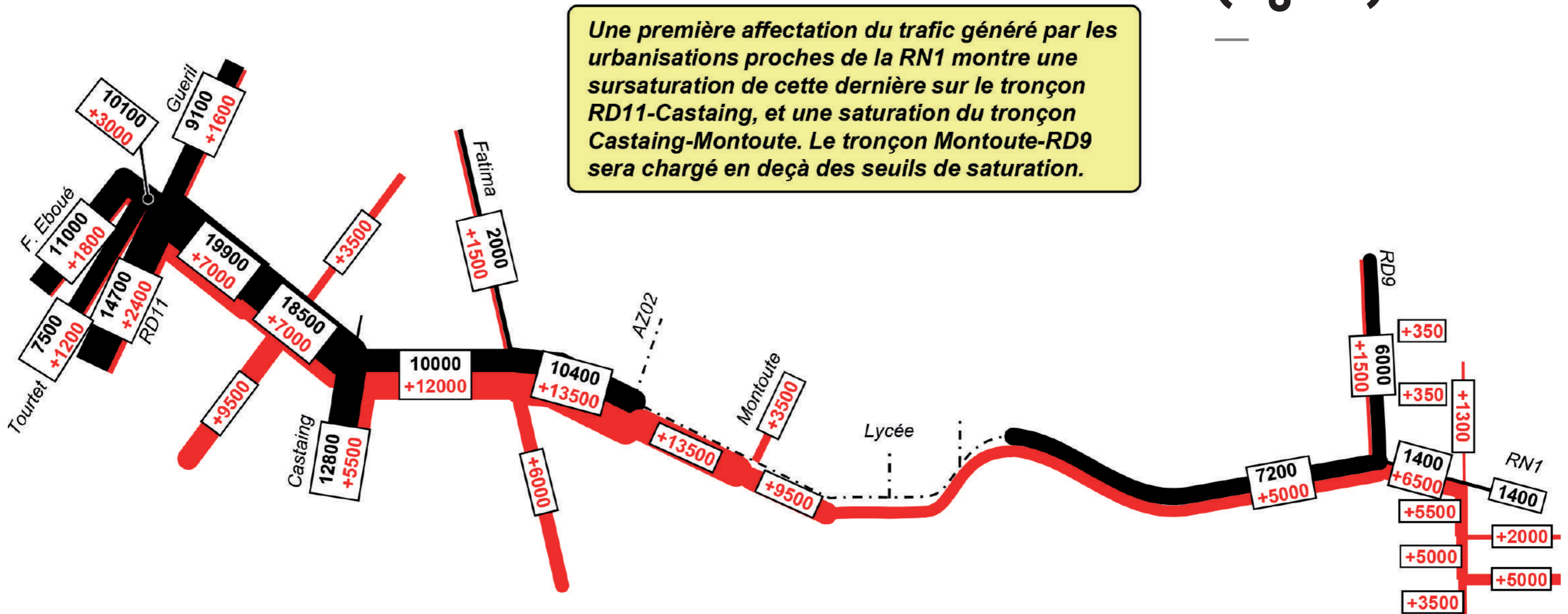


- 1) quel scénario d'évolution globale du trafic ?
(i.e. quelle population / quelle motorisation à H2035)
⇒ Besoin d'un choix de la maîtrise d'ouvrage

Hypothèse admise ici : la motorisation de St-Laurent rejoint celle de la Guyane (= fourchette basse)

- 2) Quelle répartition de la génération de trafic globale ?
Quelle répartition sur le réseau de voirie futur ?
⇒ Besoin d'une étude globale de quantification de la mobilité à H2035

Génération de trafic des projets urbains aux abords immédiats de la RN1 :

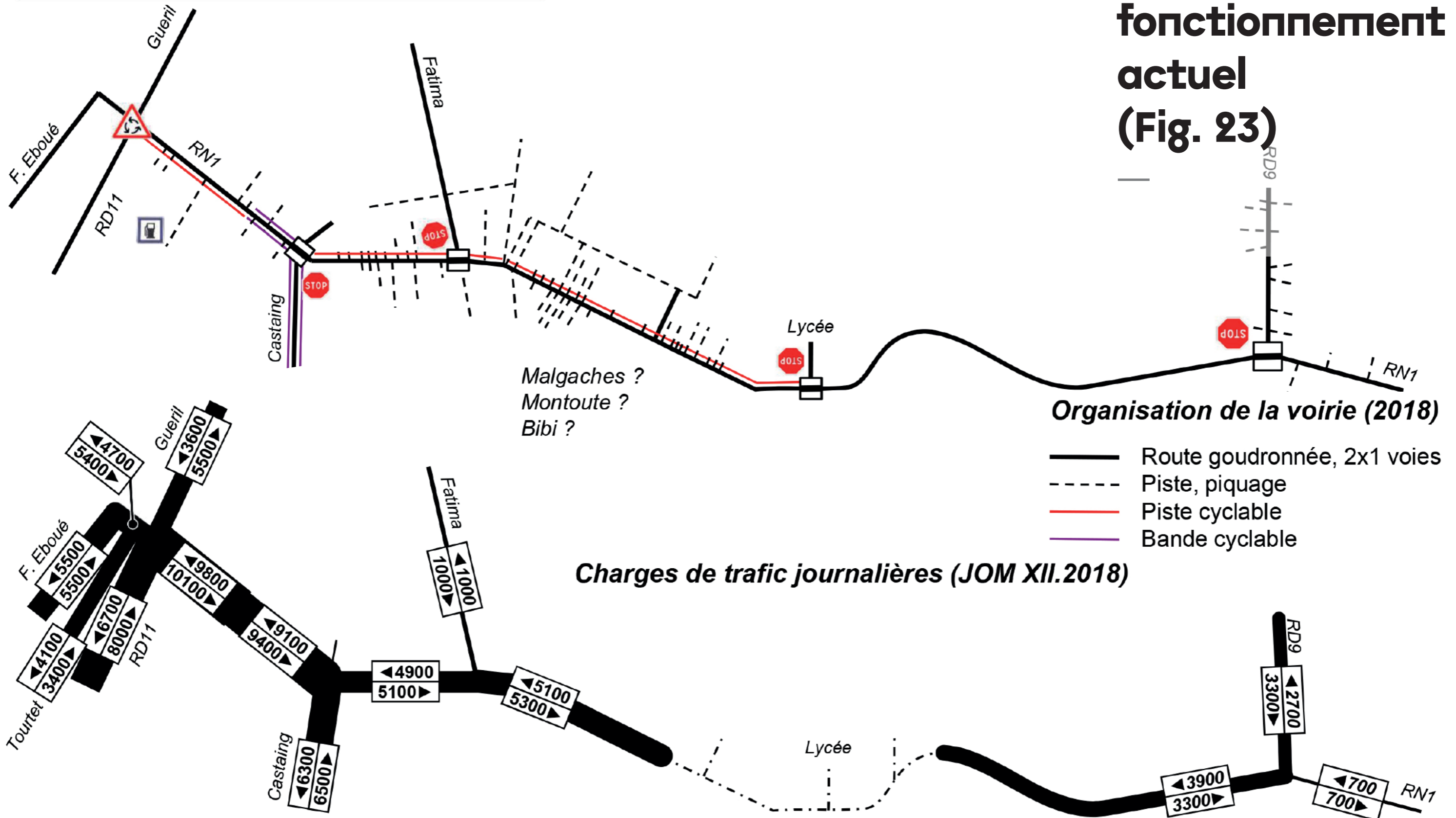


Diagnostic prévisionnel : Charges de dimensionnement de la RN1 (Fig. 22)

La RN1 offre 2x1 voies VP tout au long de son tracé. Une piste cyclable la borde entre la RD11 et le Lycée.

Les charges de trafic sont très fortes entre la RD11 et Castaing. Le carrefour Castaing est saturé. Les vélos représentent jusqu'à 15% de la demande sur l'Est de la RN1.

Synthèse du diagnostic du fonctionnement actuel (Fig. 23)



Synthèse du diagnostic prévisionnel, enjeux (Fig. 24)

Évolution des charges de trafic 2020 – 2035

Deux facteurs principaux conduiront la masse des déplacements st-laurentais à évoluer :

- 1) l'évolution de la population (x2,3 à x2,8 selon les scénarios)
- 2) L'évolution du taux de motorisation (x1,2 à x 3 selon les scénarios)

La combinaison de ces scénarios portant sur les deux facteurs conduit à définir une fourchette au sein de laquelle cette évolution s'inscrira :

Fourchette basse :

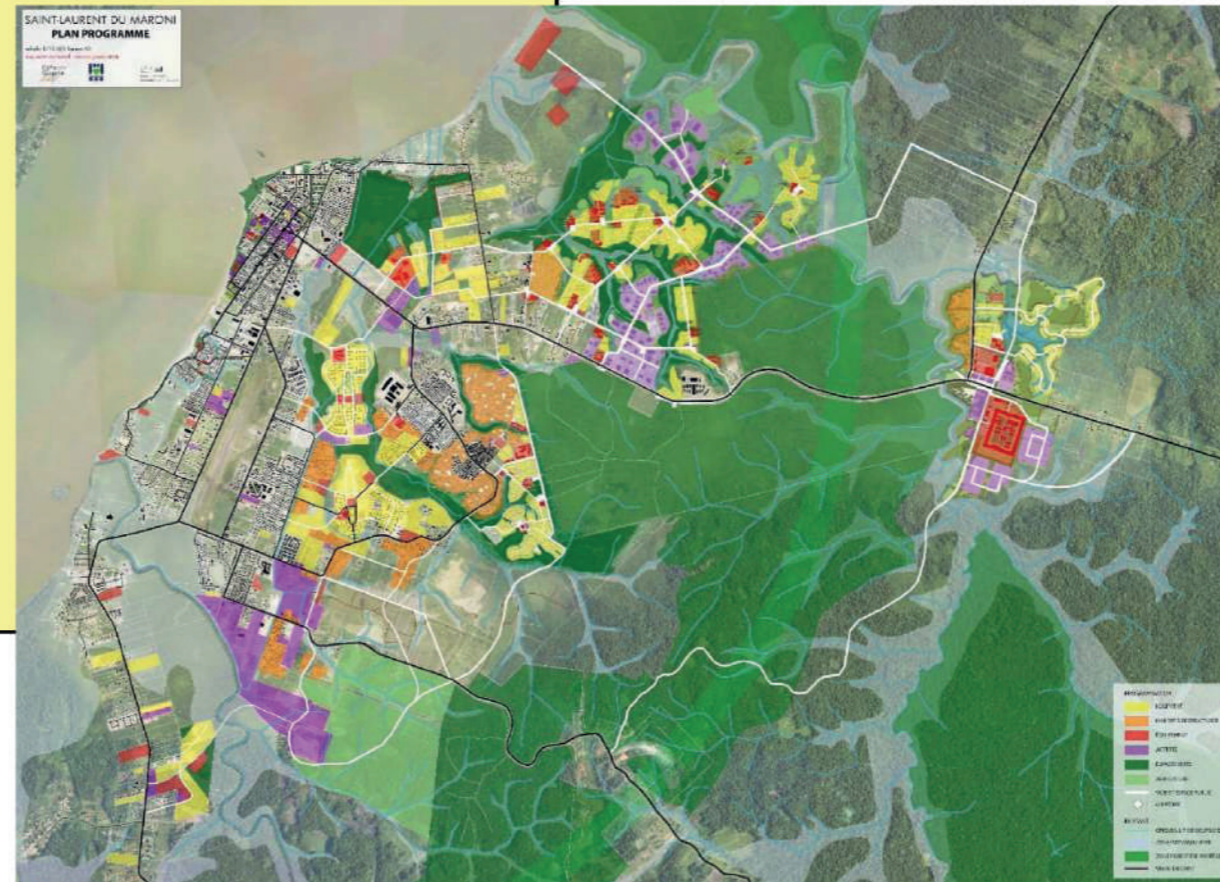
- La population est multipliée par 2,3 en 15 ans
- Le taux de motorisation est multiplié par 1,2

La masse de déplacements VL est multipliée par 2,8.
 $26'000 \times 2,8 = 75'000$ déplacements VL/j à gérer

Fourchette haute :

- La population est multipliée par 2,8 en 15 ans
- Le taux de motorisation est multiplié par 3

La masse de déplacements VL est multipliée par 11,8.
 $\Rightarrow 26'000 \times 8,4 = 220'000$ déplacements VL/j à gérer



La masse globale de déplacements (de 75 à 220'000 déplacements VL / jour selon les hypothèses de croissance qui seront retenues) devra se répartir sur le réseau de voirie futur.

La répartition géographique des flux dépendra de la qualité du maillage de la voirie et de l'équilibre urbain qui sera construit (une forte polarisation des zonages génère une plus forte demande en mobilité motorisée).

Les charges de dimensionnement de la RN1 découleront des choix portant sur la mobilité (quelle évolution ?) et sur le projet urbain (quel maillage/dimensionnement du réseau de voirie ?)



Premières orientations



Vers une mobilité durable

Mobilité durable ou Ecomobilité (n.com) :
 L'écomobilité ou mobilité durable est une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie.
 La mobilité active (déplacement non motorisés) et la mobilité douce (incluant également les transports collectifs) sont deux expressions s'inscrivant dans la mobilité durable, puisque ces modes de déplacement concernés visent à diminuer les impacts négatifs de la mobilité telle qu'on la connaît aujourd'hui.

Repenser Monnerville au profil des modes doux

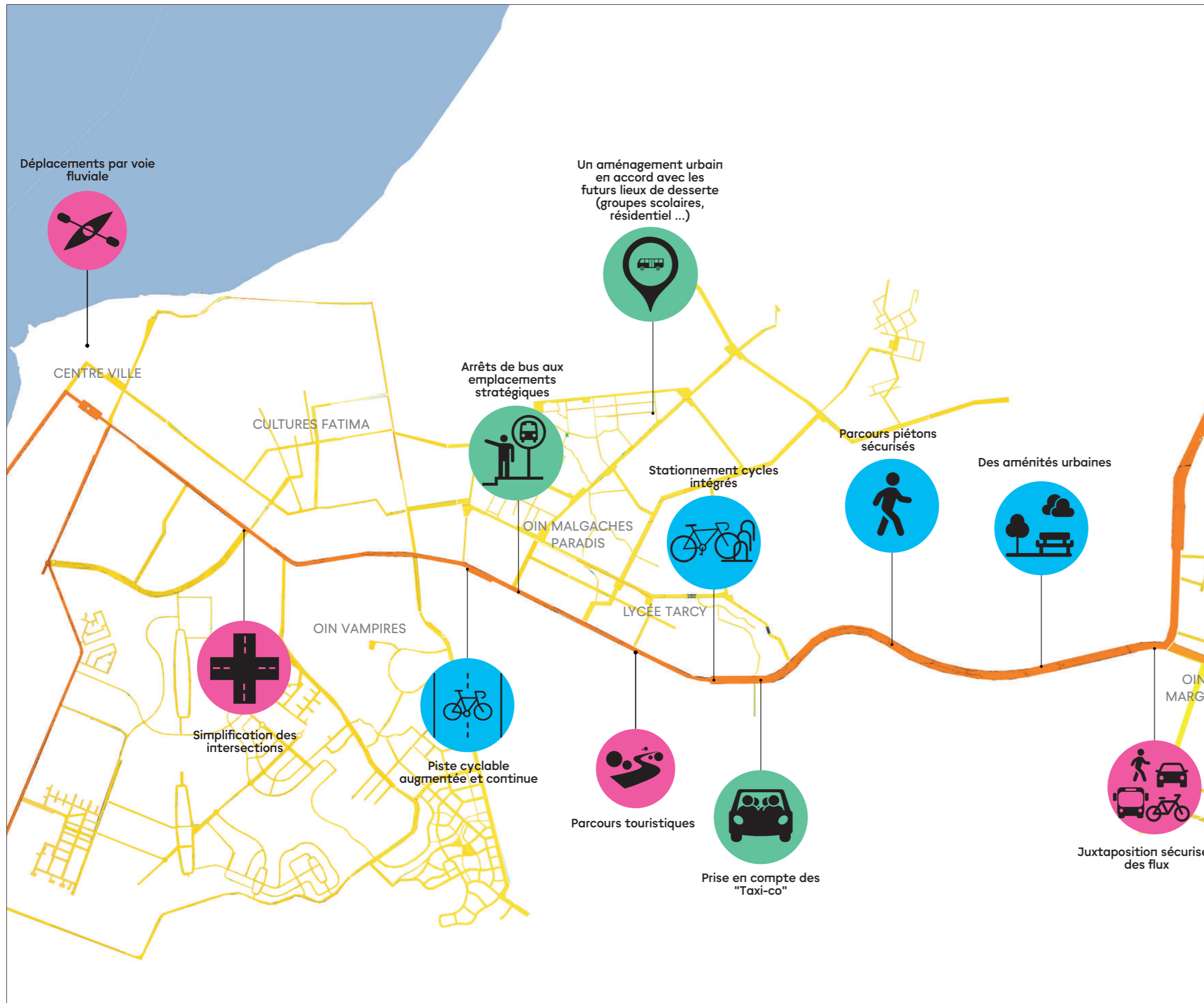
Aujourd'hui, plus de 80% des habitants se déplacent à vélo ou à pied. La reconquête de cet axe doit être en adéquation avec cette mobilité active et mettre en place les conditions pour favoriser l'usage des vélos ou de la marche à pied à Saint Laurent du Maroni.

Desservir et surtout servir le territoire

Au travers de cette réflexion, il s'agit de combattre l'effacement de l'espace public réduisant cet axe à un espace de branchement ou à de simples fonctions circulatoires. C'est l'opportunité de mettre en place une trame urbaine de très grande qualité favorisant les mouvements et déplacements, quelle que soit sa motricité et mettant en relation (de manière transversale) les différentes entités urbaines du territoire.

Intégration des transports collectifs

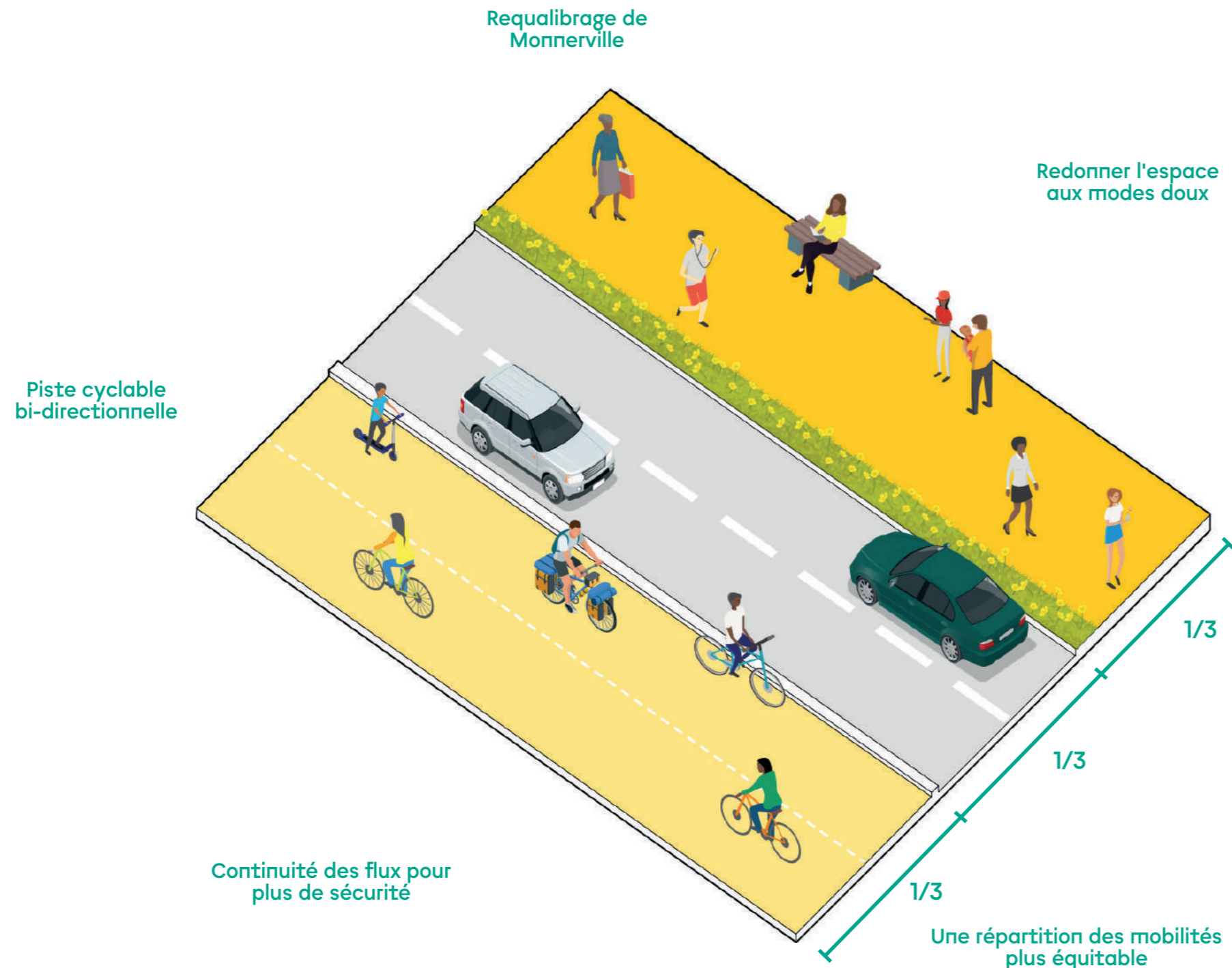
L'enjeu des déplacements vers les nouveaux groupes scolaires et autres équipements est également à prendre en compte, comme l'intégration de stations de bus, voire de relais pour les "taxi-co"



Un meilleur partage de l'espace public

L'avenue Gaston Monnerville est aujourd'hui un axe dangereux et discontinue, en particulier pour les piétons et cyclistes. Son déclassement nécessite de repenser sa relation avec les futurs quartiers limitrophes, impliquant une probable complexification des flux et des accroches à traiter, pour une continuité de déplacements sécurisée. Au regard de la programmation projetée, un aménagement adéquate de la voie est à prévoir, notamment au niveaux des nouvelles polarités.

Avec l'augmentation de la population et les nouvelles opérations autour de l'entrée de ville, il semble nécessaire d'adopter une vision prospective intelligente en intégrant dès aujourd'hui les modes doux au discours. A l'échelle de la commune, plus de 80 % des déplacements se font à pied ou à vélo, tandis que l'aménagement de l'avenue de Monnerville est principalement pensé pour les véhicules motorisés. La proportion voiture/modes doux est disproportionnée et doit être repensée en accord avec des objectifs prospectifs plus durables et qualitatifs.



Un processus incrémental

Incrémental (adj) : qui connaît une opération d'incrémentation (= ajout de quelque chose à la structure à laquelle il s'applique. Exemple : " l'incrémentation est généralement utilisé par les informaticiens pour décrire un ajout par palier, petit à petit, afin d'être certain que chaque valeur ajoutée apporte une amélioration sans créer de dysfonctionnement".)

L'emprise du foncier disponible varie entre 16 et 25m sur les portions "urbaines", et jusqu'à 50 au niveau de la forêt des Malgaches. Malgré ces différentes de largeur de voirie, il est important de déterminer des invariants pour une cohérence d'aménagement.

1 Les intangibles

L'unité de l'avenue Monnerville participe indéniablement à sa future image de boulevard urbain sécurisé et intégré au paysage naturel. Il semble essentiel de maintenir (sauf cas exceptionnel) une largeur de chaussée de 6,5m, une piste cyclable bi-directionnelle et un trottoir confortable de part et d'autre de la chaussée.

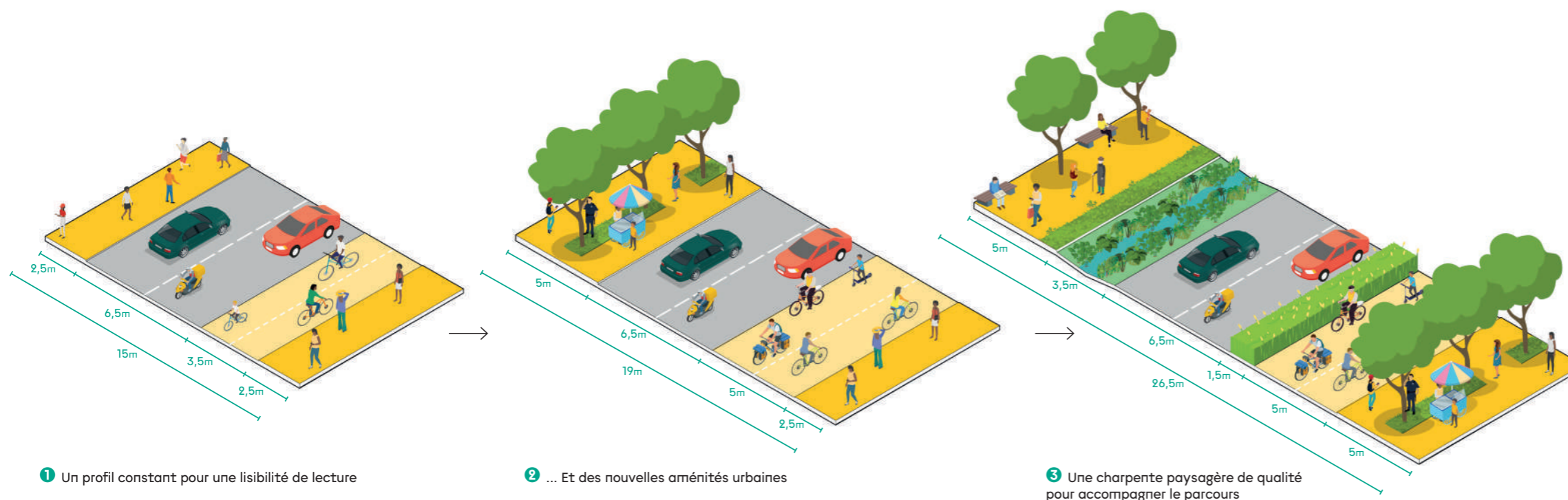
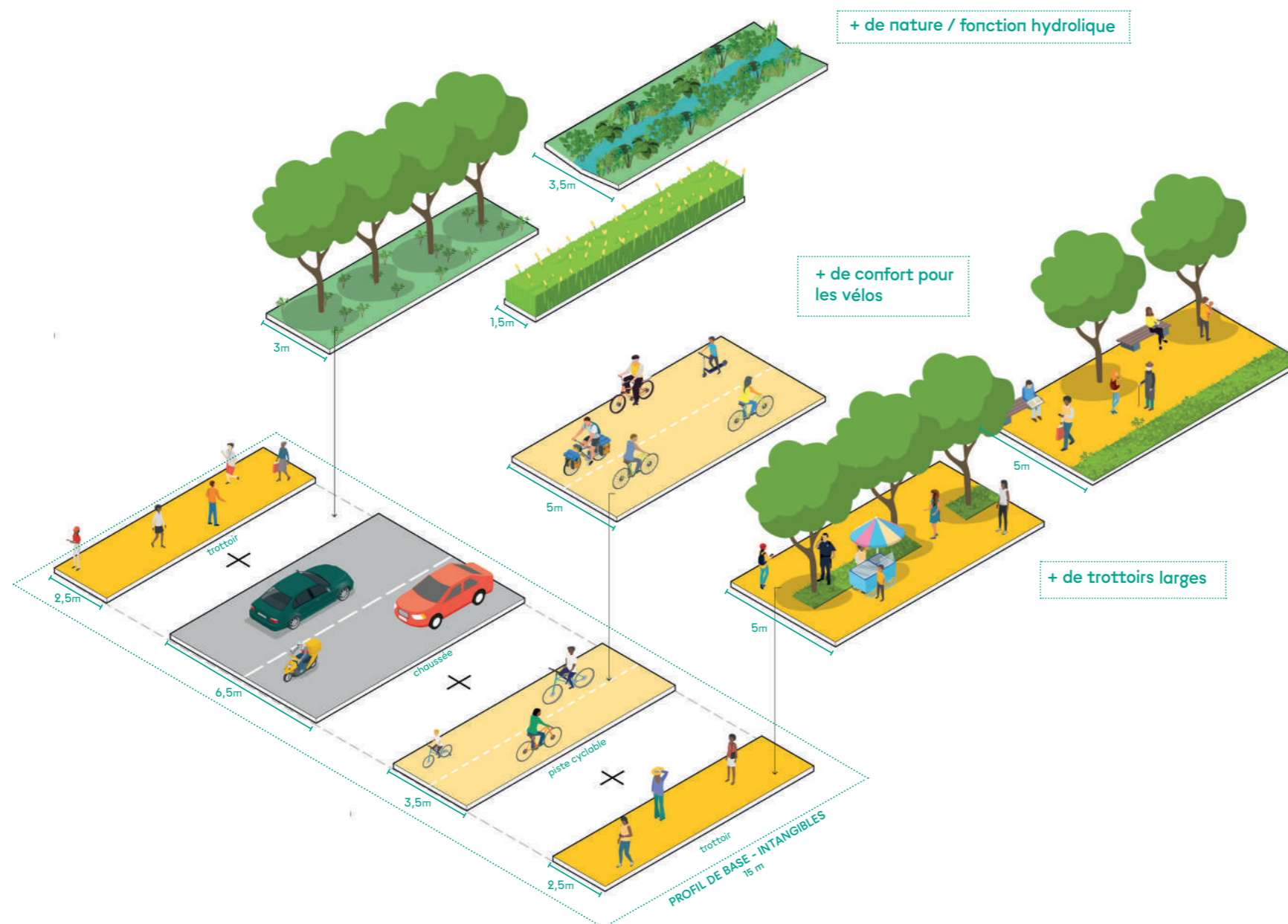
2 Pour plus de sécurité et de confort

Lorsque cela est possible, un élargissement des espaces dédiés aux modes doux est à privilégier. Ainsi, sur les sections de 25m, on peut aisément agrandir la piste cyclable et les trottoirs à 5m, ce qui permet de fluidifier la circulation pour le premier, et d'intégrer des espaces de rencontre pour le second.

3 Mise en place d'une charpente paysagère de qualité

La transformation de l'avenue Monnerville en boulevard urbain passe également par un travail paysager attentif : Il s'agit de retrouver :

- de nouveaux alignements plantés pour qualifier l'entrée de ville et apporter fraîcheur aux espaces traversés.
- des espaces de récupération des eaux de pluie sur les bas côtés.
- de réintroduire des nouveaux milieux riches en biodiversité.



1 Un profil constant pour une lisibilité de lecture

2 ... Et des nouvelles aménités urbaines

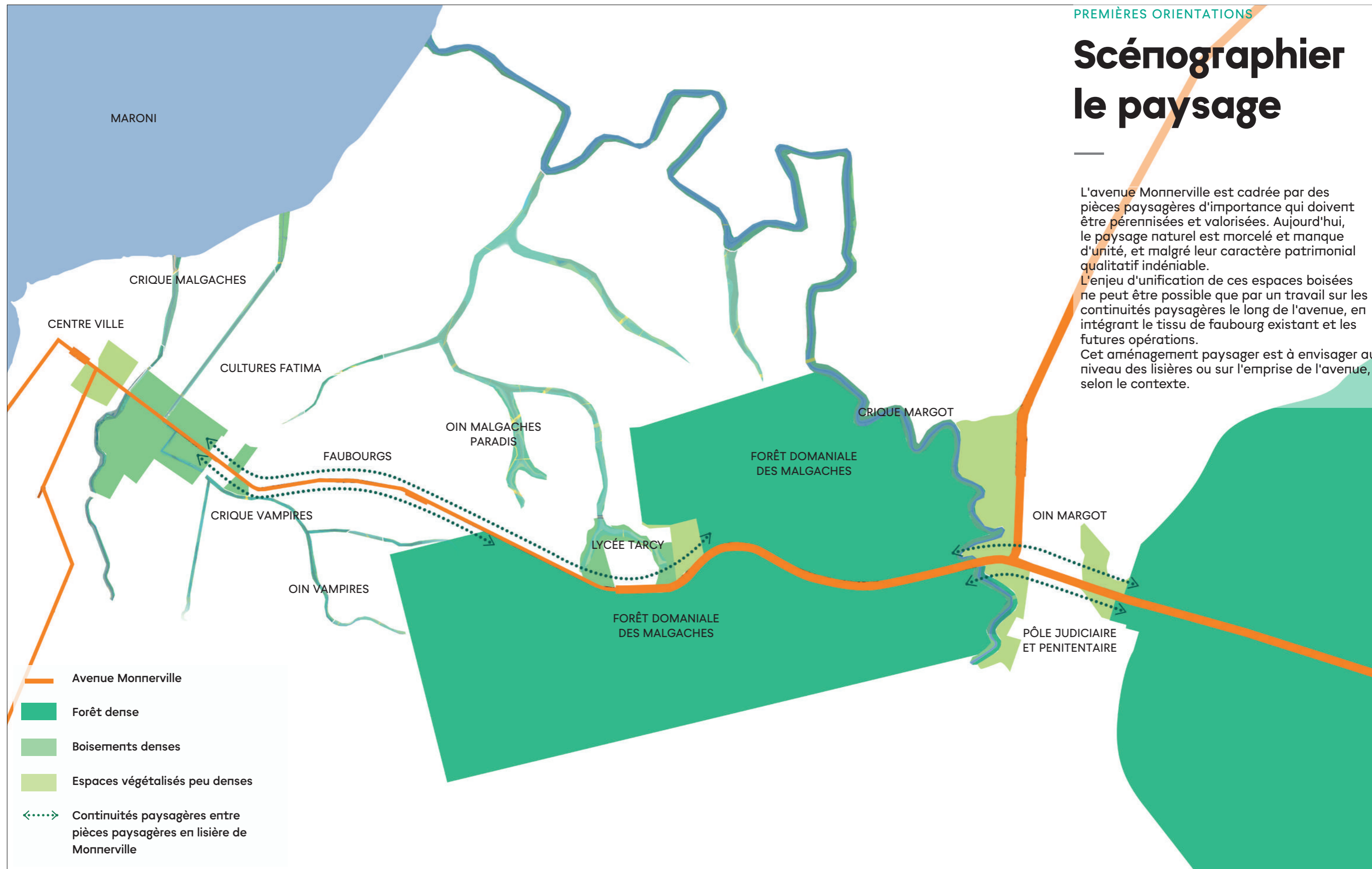
3 Une charpente paysagère de qualité pour accompagner le parcours






Scénographier le paysage

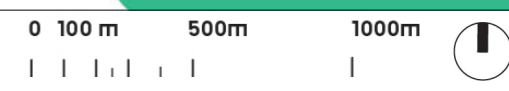
L'avenue Monnerville est cadrée par des pièces paysagères d'importance qui doivent être pérennisées et valorisées. Aujourd'hui, le paysage naturel est morcelé et manque d'unité, et malgré leur caractère patrimonial qualitatif indéniable.

L'enjeu d'unification de ces espaces boisés ne peut être possible que par un travail sur les continuités paysagères le long de l'avenue, en intégrant le tissu de faubourg existant et les futures opérations.

Cet aménagement paysager est à envisager au niveau des lisières ou sur l'emprise de l'avenue, selon le contexte.



-  Avenue Monnerville
-  Forêt dense
-  Boisements denses
-  Espaces végétalisés peu denses
-  Continuités paysagères entre pièces paysagères en lisière de Monnerville





Révéler la crique Margot : Des points de vue et espaces de contemplation à imaginer



Repenser l'entrée du village haïtien pour une meilleure intégration paysagère et un traitement simplifié



Repères ponctuels à sauvegarder et magnifier



Intégrer les lisières des habitations existantes



Aménagement paysager pour valoriser la crique Malgaches

PREMIÈRES ORIENTATIONS

Affirmer les séquences et soigner les transitions

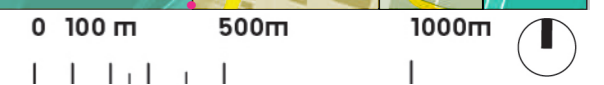
L'avenue Monnerville propose un enchaînement de séquences diverses mais aujourd'hui peu mis en valeur. L'absence de transition et l'effet "collage" mériterait d'être traité pour donner à voir des espaces naturels de qualité, valoriser les équipements et les nouvelles opérations résidentielles.

La pollution visuelle induite par les nombreux panneaux publicitaires devra être requestionnée dans le but d'amélioration de l'image de la ville. La signalisation peut permettre de nommer les espaces, leur donner une identité propre. Le traitement de la lisière et de l'aménagement urbain et paysager participera également à cette mise en valeur en alternant d'une séquence à l'autre.

SÉQUENCE N°3 :
ENTRÉE EN CENTRE-VILLE

SÉQUENCE N°2 :
LA TRAVERSÉE DE FAUBOURG

SÉQUENCE N°1 :
LA PORTE FORESTIÈRE DE ST LAURENT DU MARONI

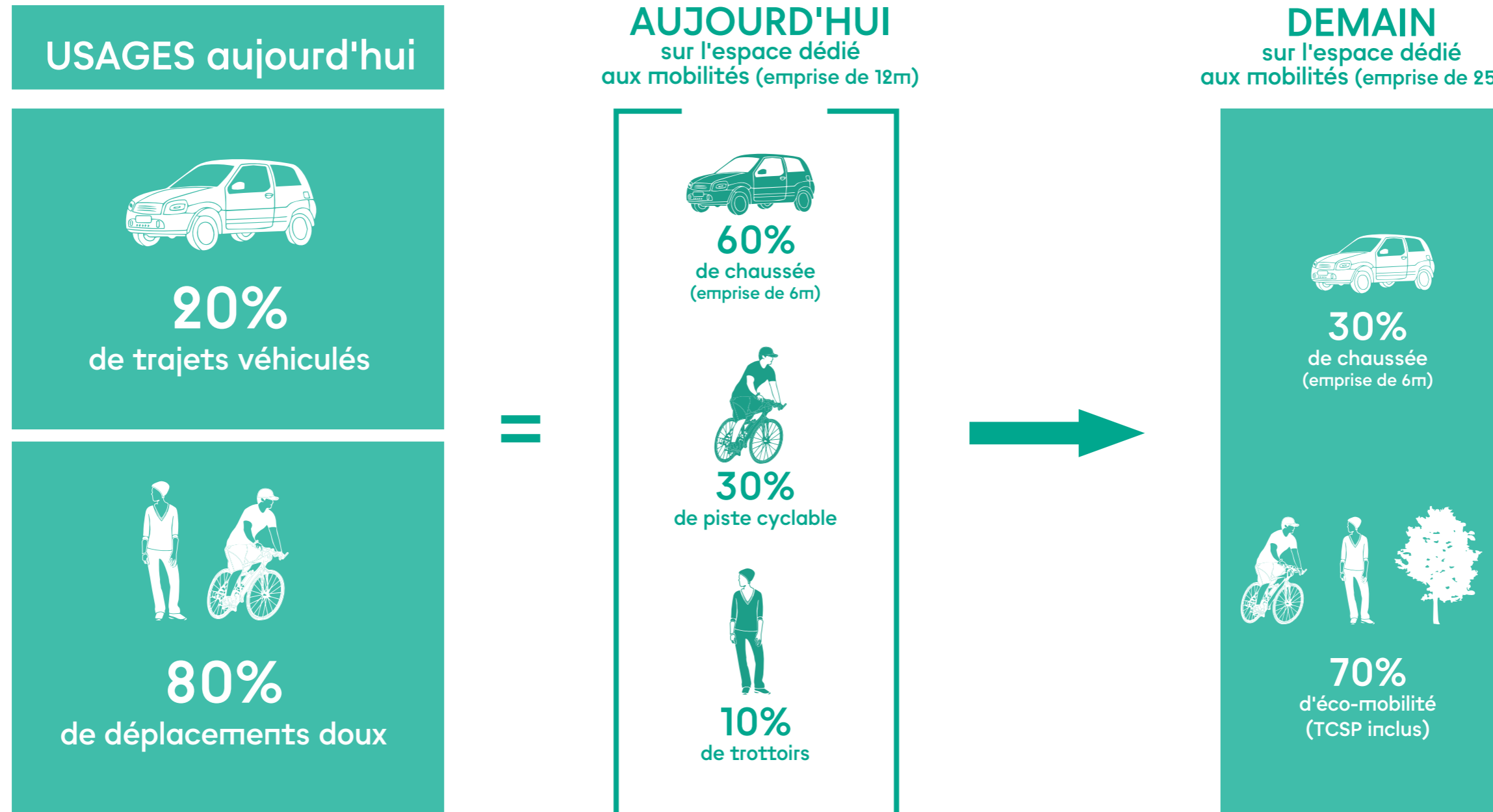




Élaboration des scénarios

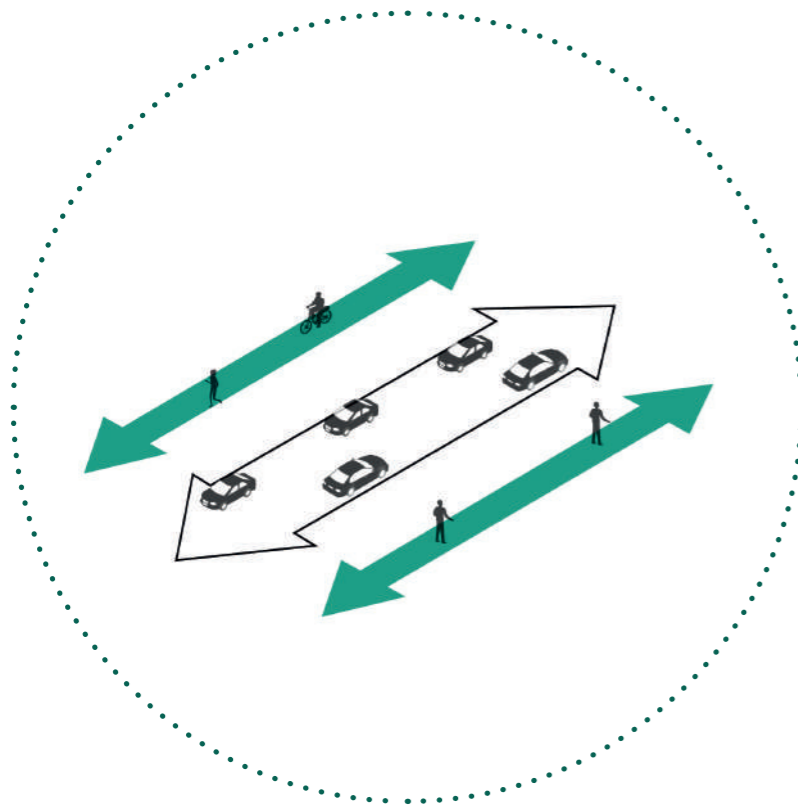


Objectifs de répartition spatiale



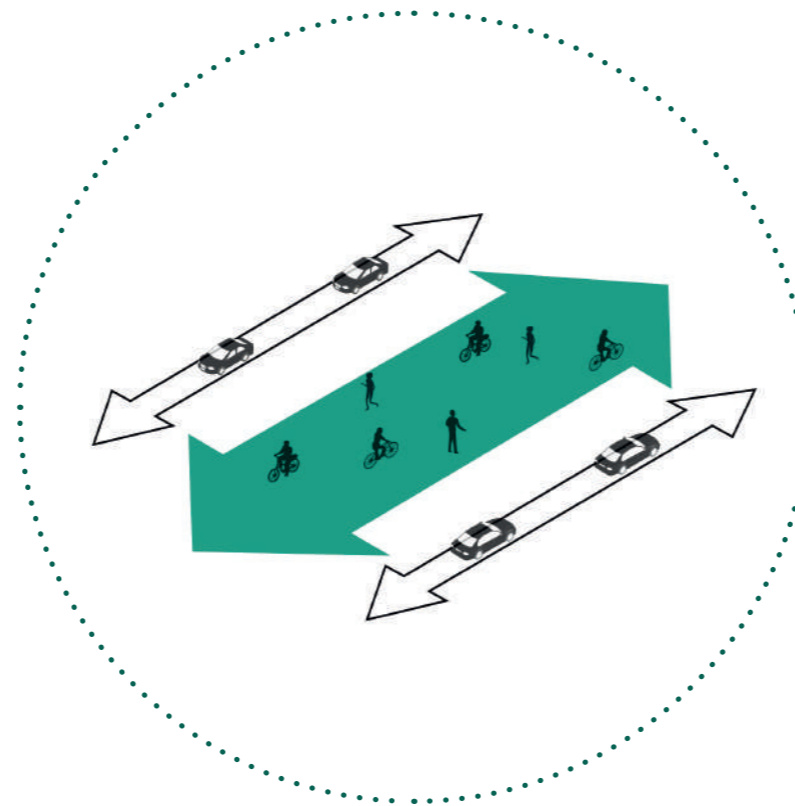
Trois propositions

Scénario n°1 et 1 bis



Avenue routière axiale et desserte des rives par une contre-allée

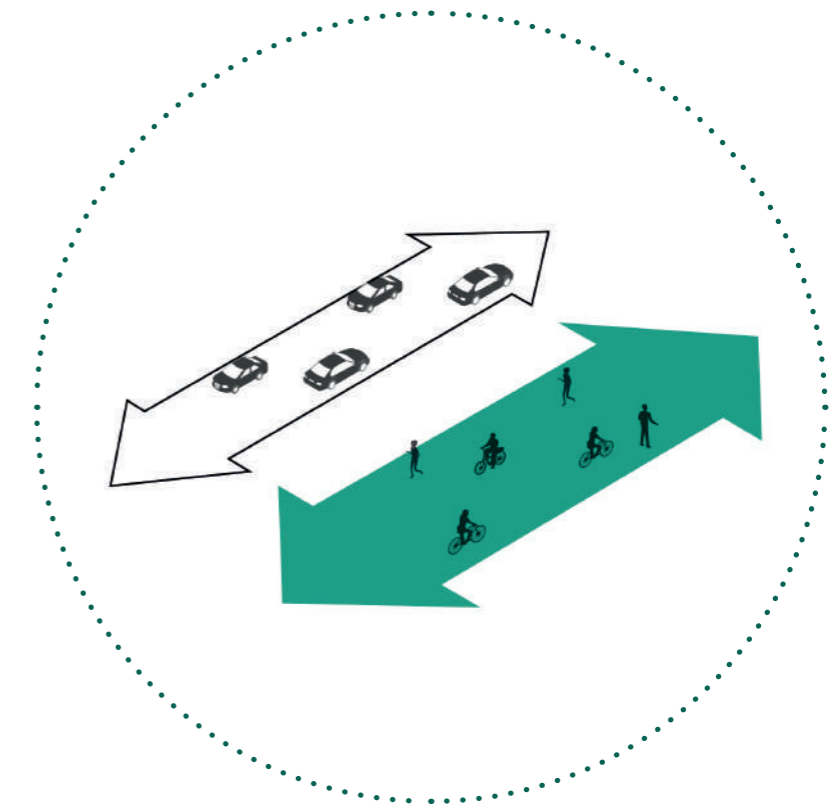
Scénario n°2



Infrastructure verte et bleue axiale et avenue routière en rives

- Un lien paysager structurant / fort
- Articulation centrale entre une trame verte et bleue et une trame douce prégnante

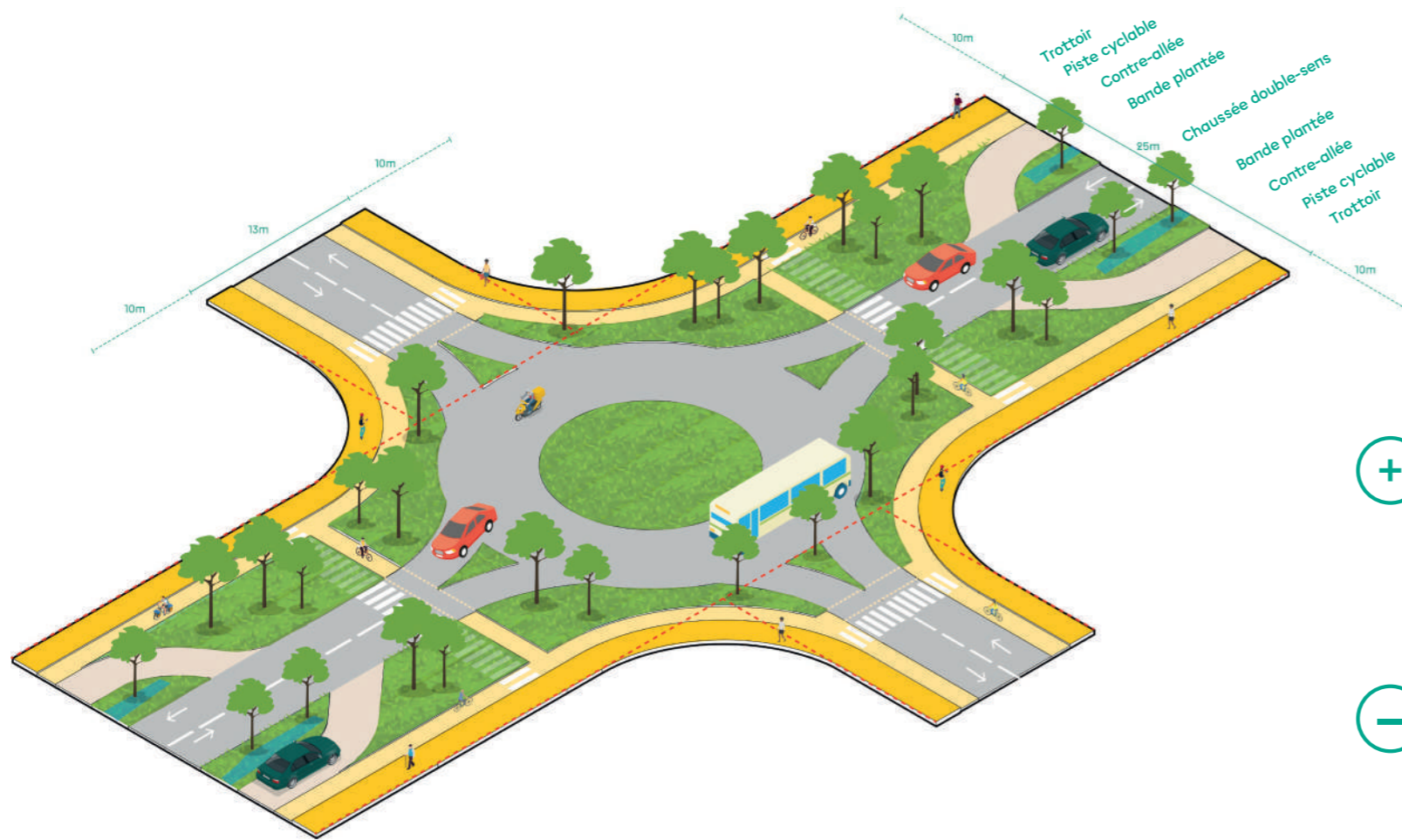
Scénario n°3



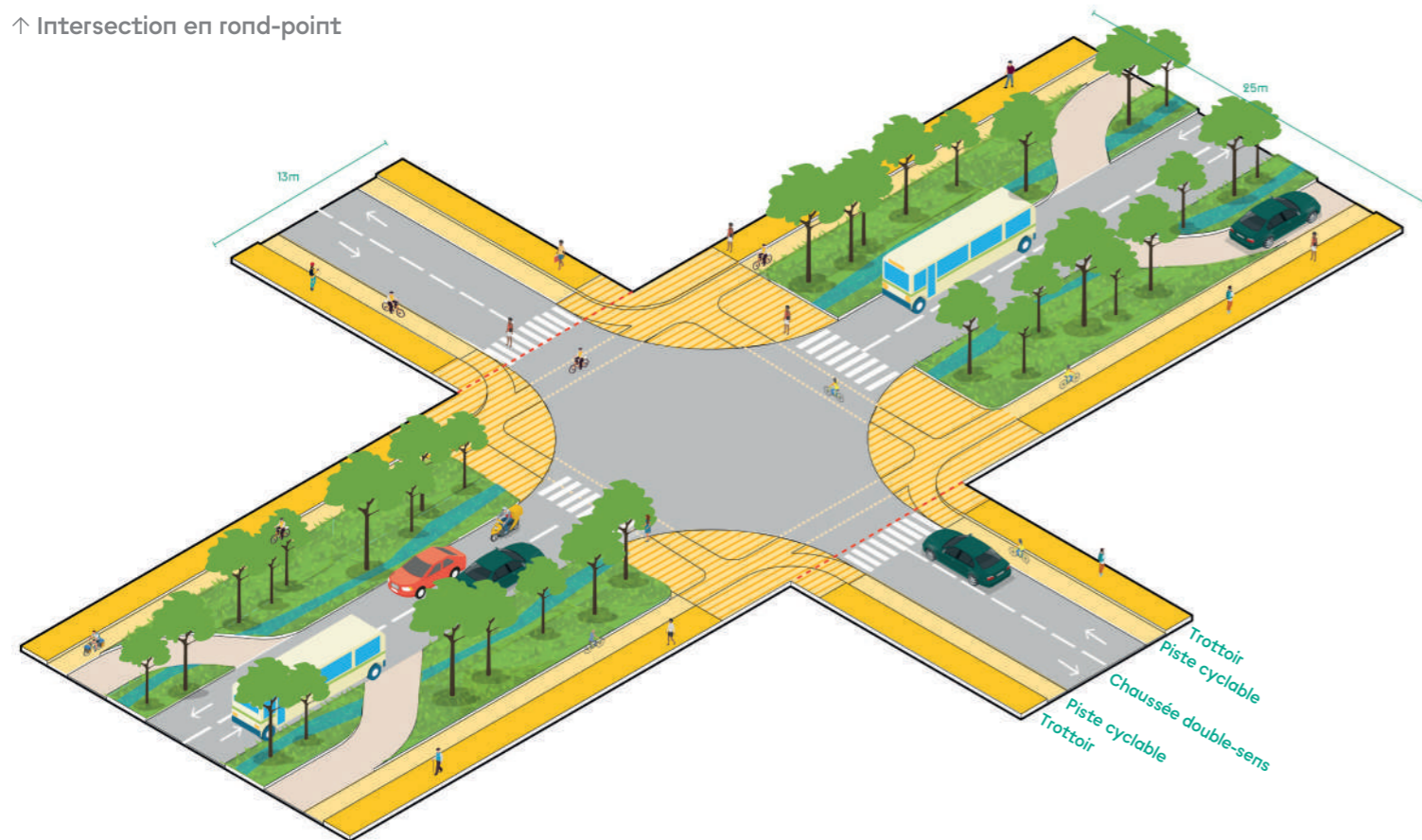
Desserte routière sur une rive de l'avenue Monnerville et infrastructure verte et bleue latérale

- Soins apportés aux lisières des futures opérations en développement
- Un axe dédié aux mobilités douces au plus près des polarités de vie.

Gestion des intersections : Giratoire ou Carrefour



↑ Intersection en rond-point



↑ Intersection en carrefour



- Fluidité des flux VL
- Continuité des parcours VL
- Bonne visibilité
- Main d'oeuvre locale donc création d'emplois



- Paysage très routier
- Nécessite une emprise importante venant mordre sur le parcellaire privé adjacent
- Nombreux espaces résiduels
- Mobilités douces défavorisées



- Bonne intégration urbaine
- Espaces aérés pour piétons et cycles
- Qualité paysagère
- En adéquation avec l'idée d'un boulevard urbain et paysager



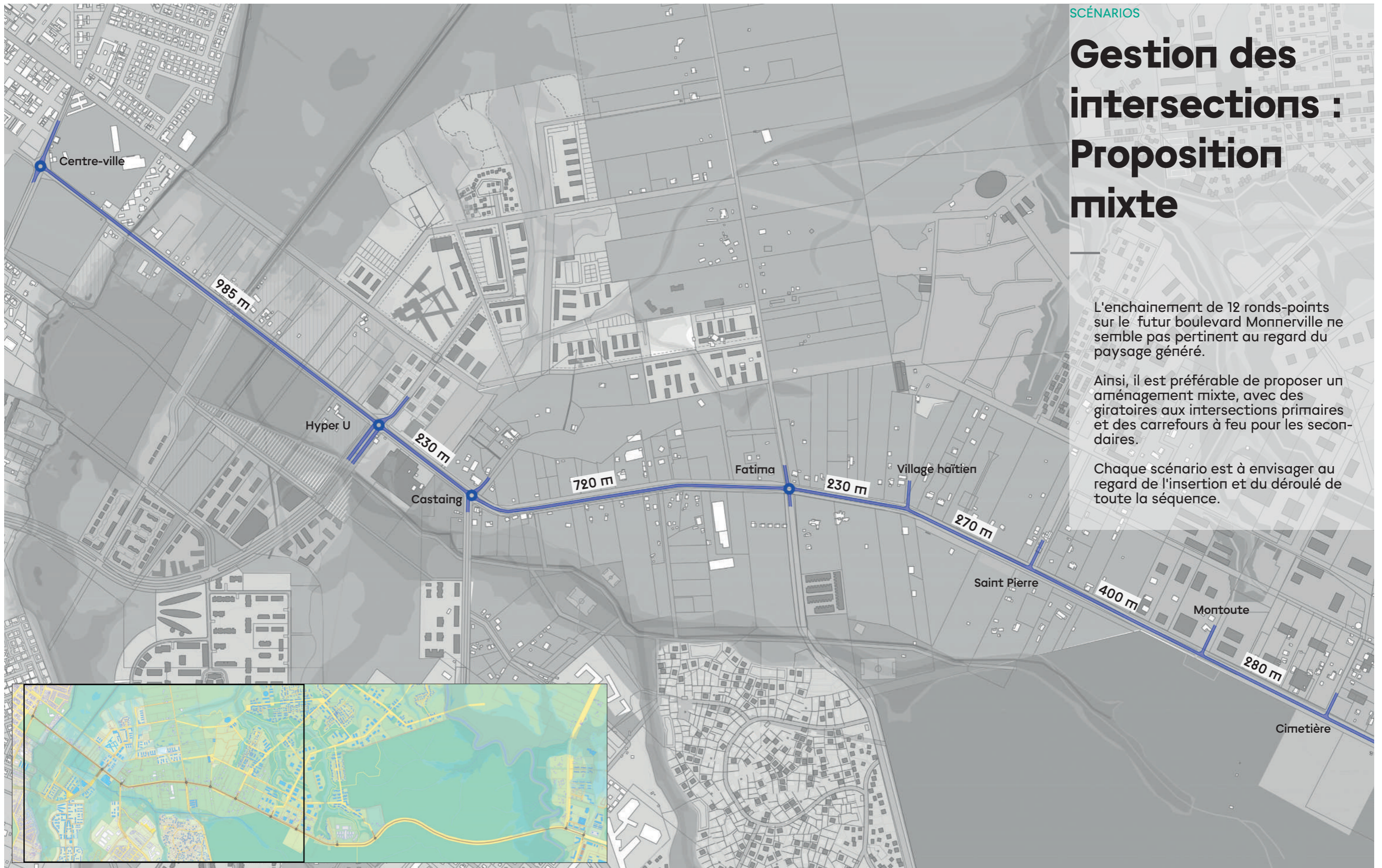
- Main d'oeuvre métropolitaine
- Parcours VL moins fluide du à l'arrêt au feu ou au stop pouvant occasionner des embouteillages

Gestion des intersections : Proposition mixte

L'enchaînement de 12 ronds-points sur le futur boulevard Monnerville ne semble pas pertinent au regard du paysage généré.

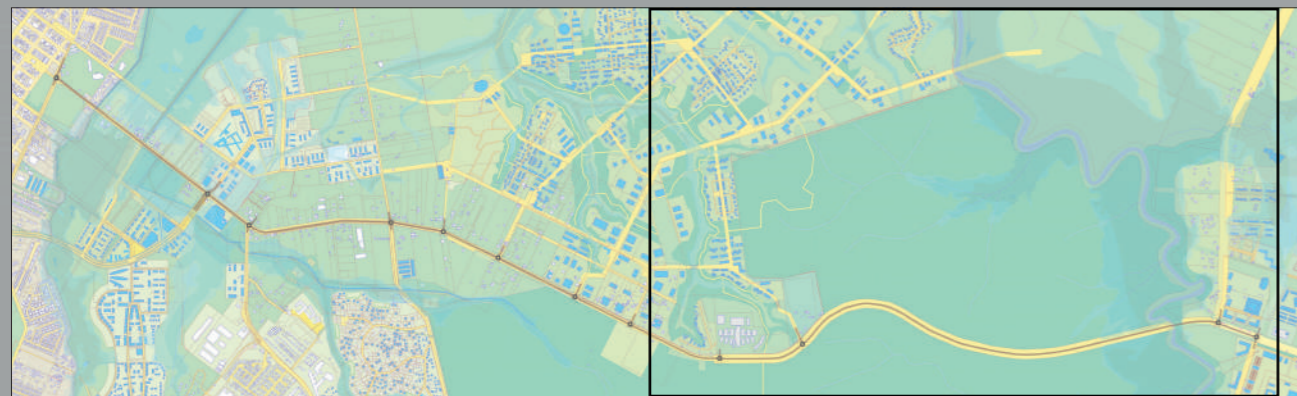
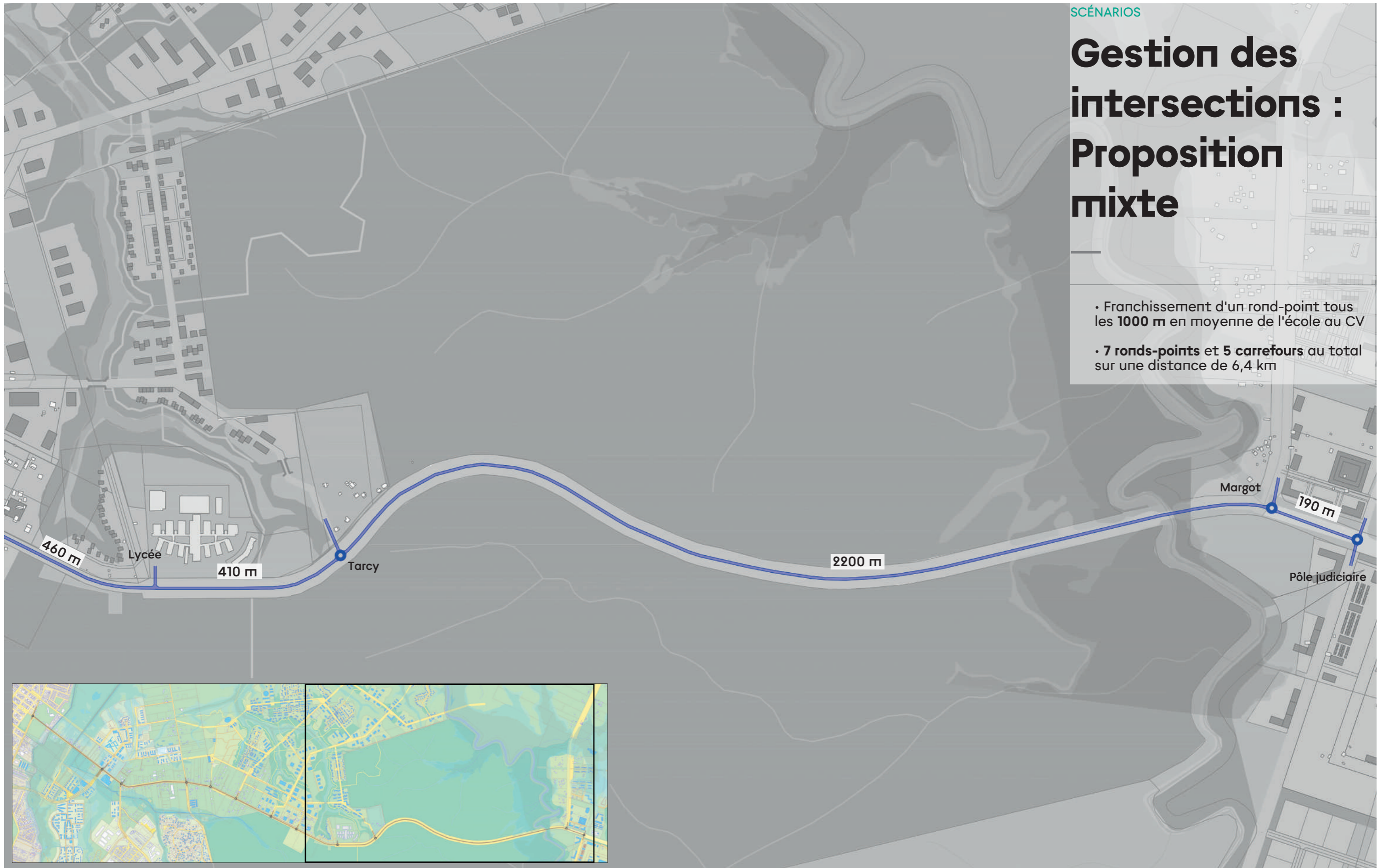
Ainsi, il est préférable de proposer un aménagement mixte, avec des giratoires aux intersections primaires et des carrefours à feu pour les secondaires.

Chaque scénario est à envisager au regard de l'insertion et du déroulé de toute la séquence.

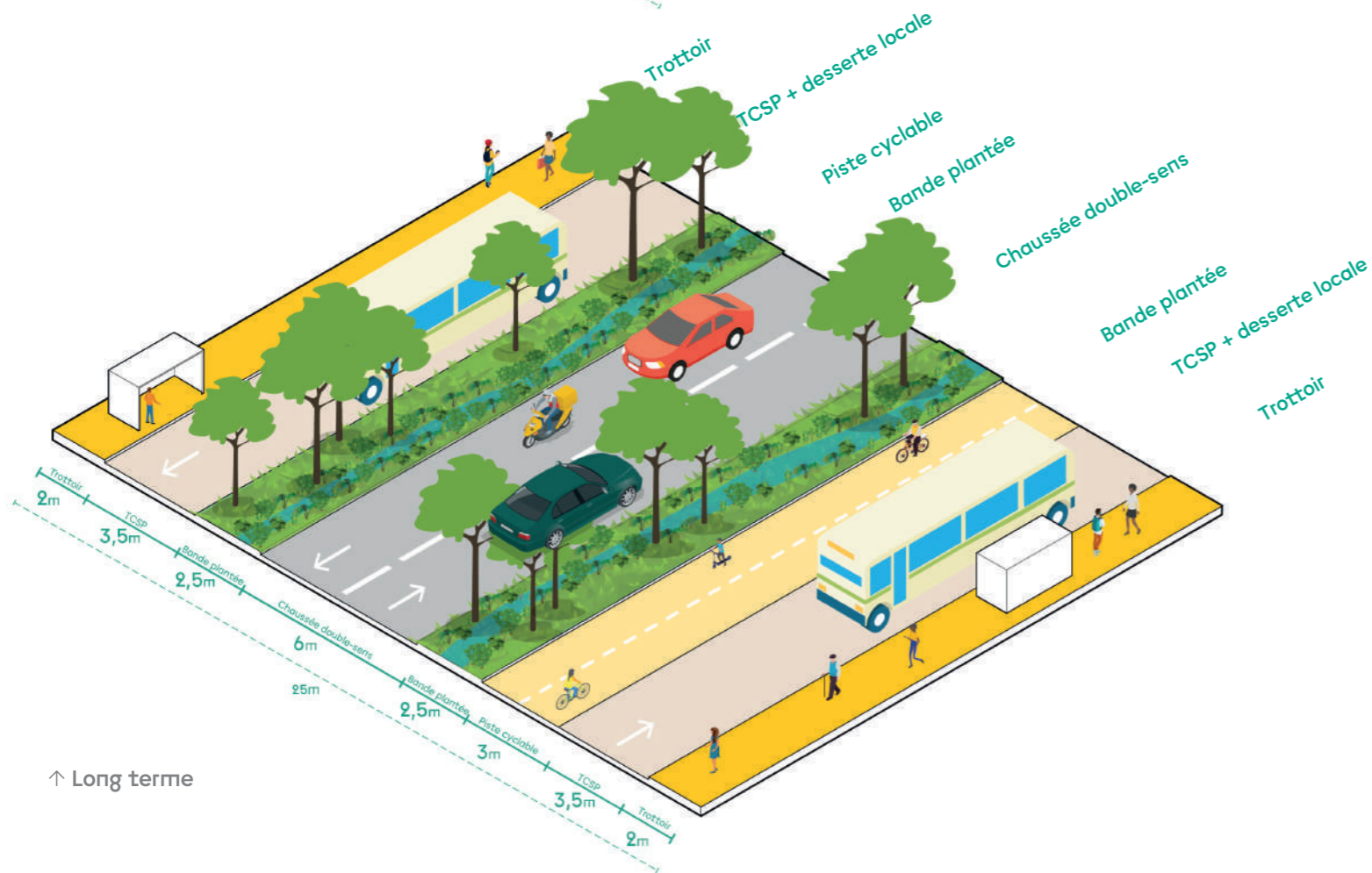
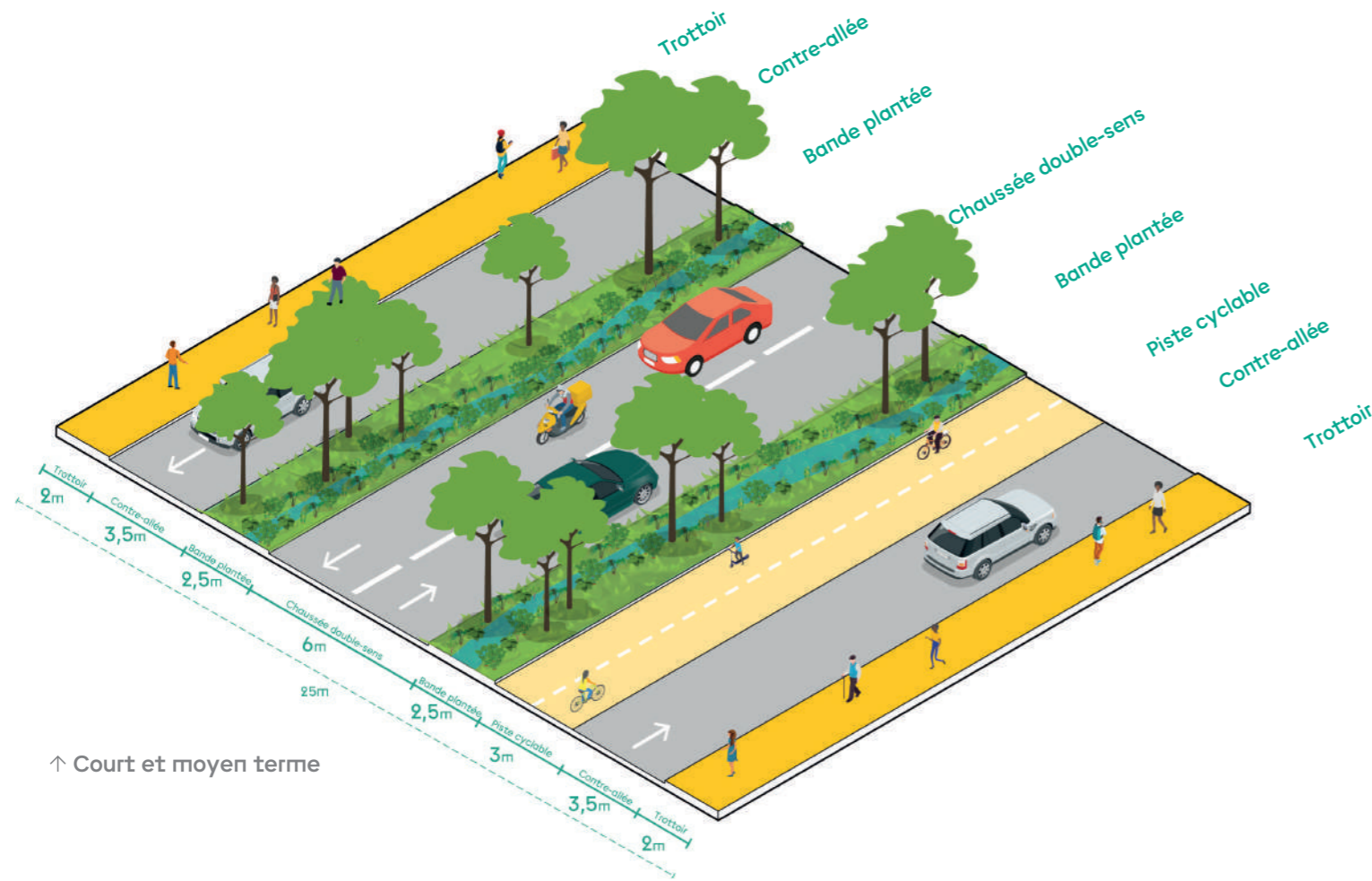


Gestion des intersections : Proposition mixte

- Franchissement d'un rond-point tous les 1000 m en moyenne de l'école au CV
- 7 ronds-points et 5 carrefours au total sur une distance de 6,4 km

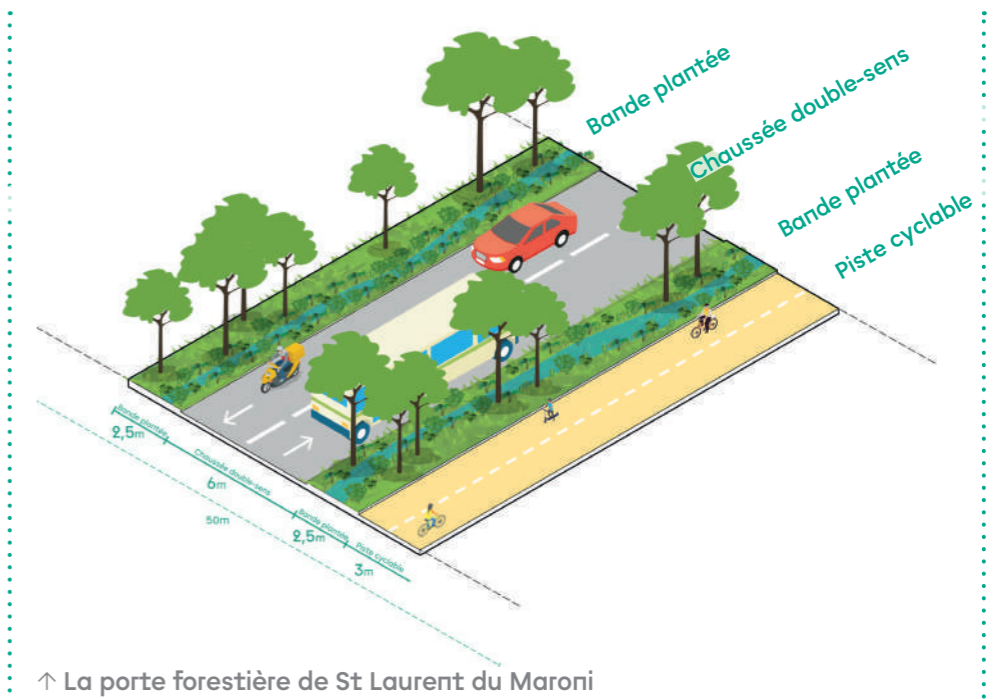
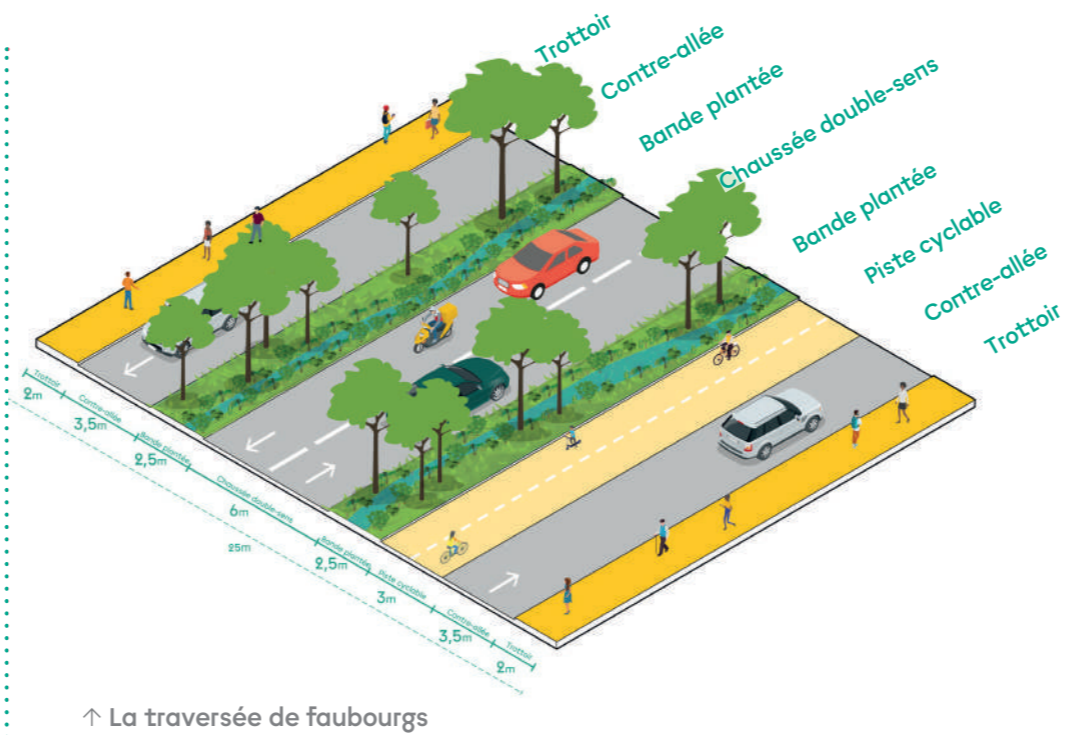
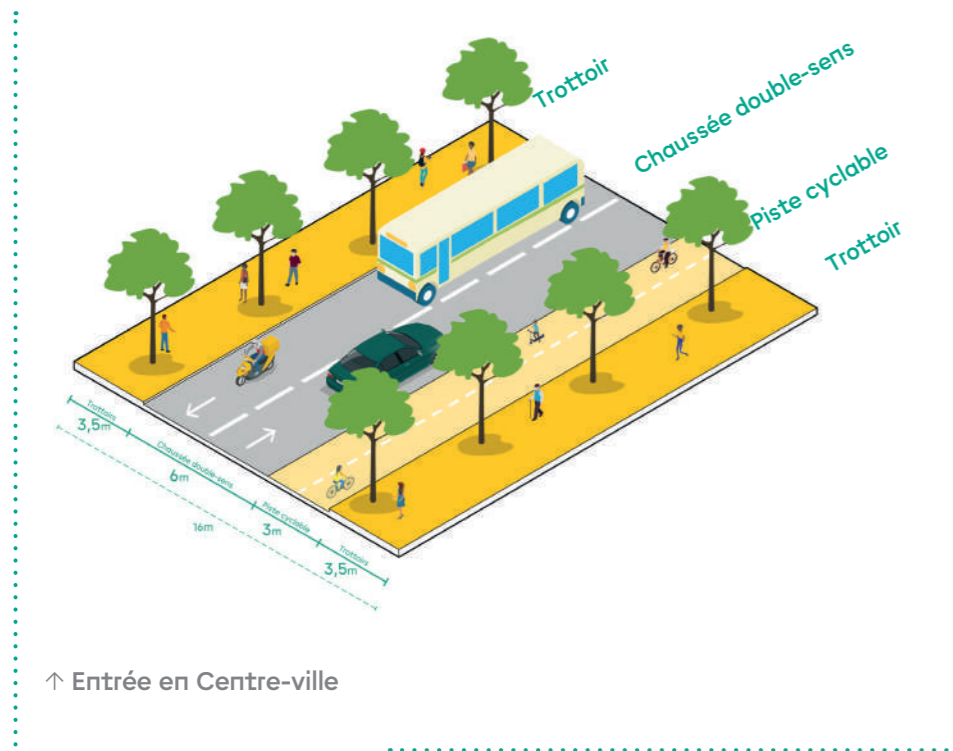


Scénario n°1 : Avenue routière axiale et contre-allées



- Fluidité de la circulation grâce à un système de contre-allée desservant les entrées parcellaires des riverains
- Peu de travaux complémentaires sur le temps long pour accueillir le TCSP
- Piste cyclable bidirectionnelle sécurisée

Scénario n°1 : Avenue routière axiale et contre-allées



Scénario n°1 : Avenue routière axiale et contre-allées

Note moyenne : 6 / 10

Aménagement
paysager et urbain

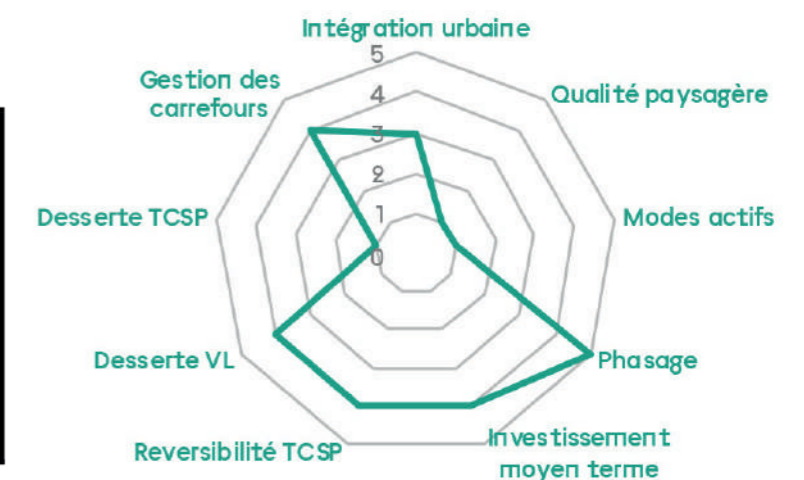
	Critères	Défavorable	Peu favorable	Favorable	Très favorable	Excellent	Observations
		1	2	3	4	5	
1	Intégration urbaine			X			Lisibilité des flux VL mais parcours piétons peu valorisés. Franchissement difficile de 4 voies circulées. Marque davantage une rupture qu'un lien d'une rive à l'autre.
2	Qualité paysagère et écologique	X					Ensemble trop minéral et imperméable, mauvais traitement des EP et peu qualitatif en terme d'aménagement paysager.
3	Valorisation des modes actifs, confort et lisibilité des parcours	X					Piste cyclable bidirectionnelle : nécessité d'organiser les rabattements des pistes cyclables d'une rive à l'autre. Multiples franchissements pour les piétons.

Phasage et
temporalité du
projet

4	Capacité à phaser le projet sur le court/moyen/long terme					X	Evolution incrémentale en 3 temps : 1-Aménagement définitif sur la section Castaing / Cimetière, 2-Aménagement central définitif et évolution progressive des rives, 3-Evolution à plus long terme en fonction de l'urbanisation et des besoins sur le carrefour Margot
5	Investissement à moyen terme				X		Les travaux peuvent être menés par tranche en intervenant sur la partie centrale (sur la plateforme existante)
6	Reversibilité des aménagements afin d'accueillir un TCSP				X		Sur l'emprise des contre-allées, peu de travaux à prévoir hormis les mobiliers liés aux mobilités et les quais à créer.

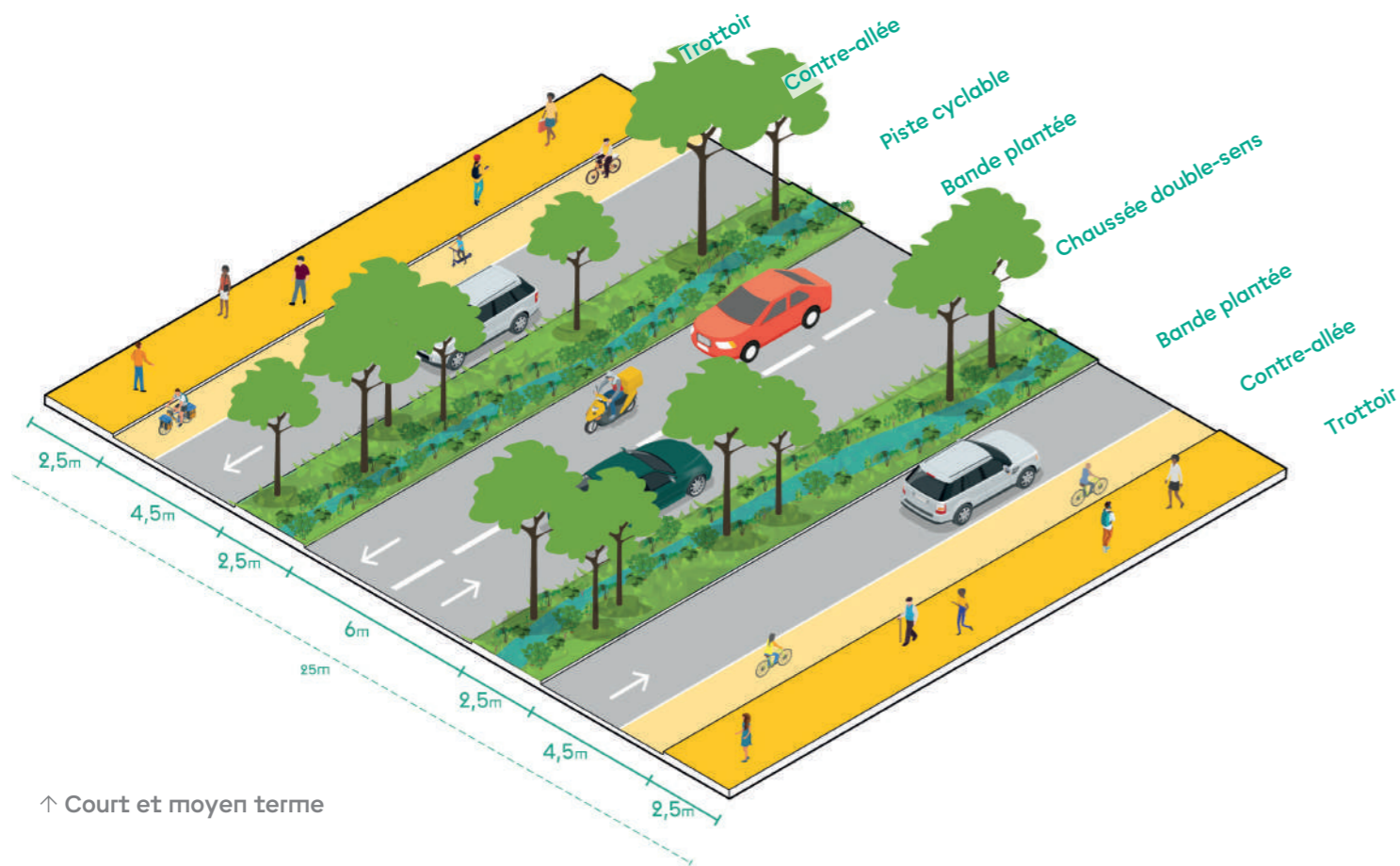
Desserte et
intersections

7	Qualité de la desserte VL				X		Desserte VL fluide grâce aux contre-allées desservant le parcellaire privé.
8	Qualité de la desserte TCSP	X					Peu fluide car partagée avec les voitures en contre-allées et réinsérer sur la chaussée centrale aux intersections.
9	Insertion et gestion des carrefours				X		Bonne insertion des carrefours projetés. Risque de shunt sur les contre-allées en cas d'embouteillage. Vigilance pour l'insertion des pistes cyclables aux carrefours.

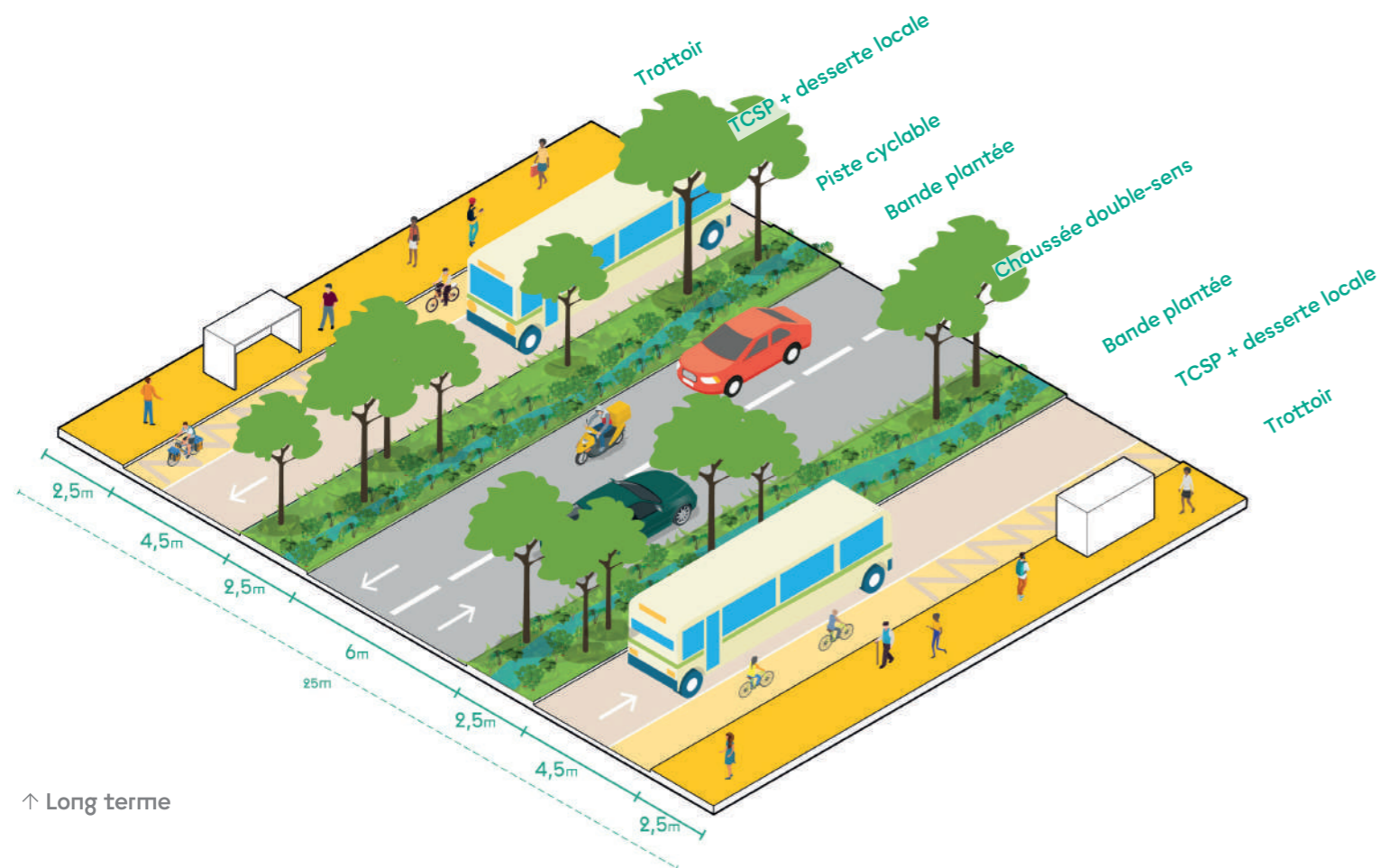


↑ Qualité des réponses apportées par le scénario 1 aux principales problématiques du déclassement de la RN1

Scénario n°1 bis : Pistes cyclables séparées



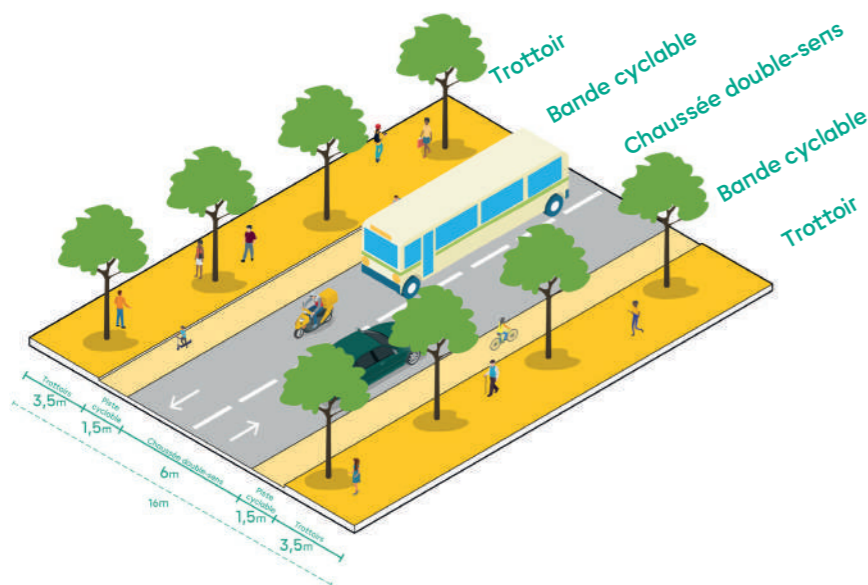
↑ Court et moyen terme



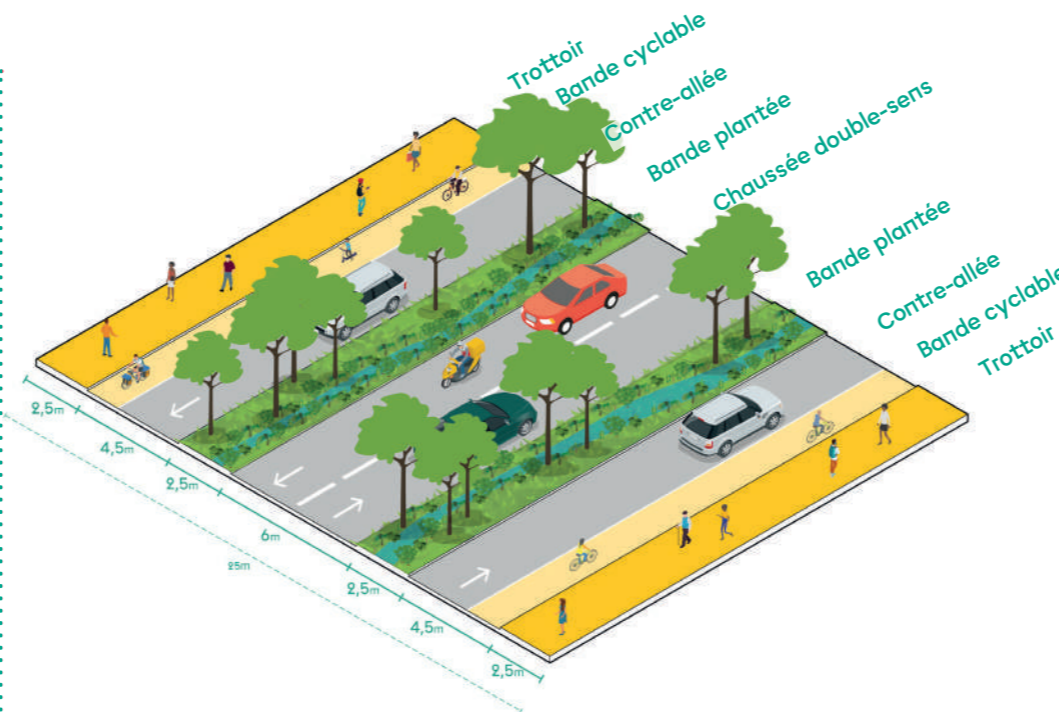
↑ Long terme

- Fluidité de la circulation grâce à un système de contre-allée desservant les entrées parcellaires des riverains
- Peu de travaux complémentaires sur le temps long pour accueillir le TCSP
- Insertion aisée des modes de déplacement aux carrefours

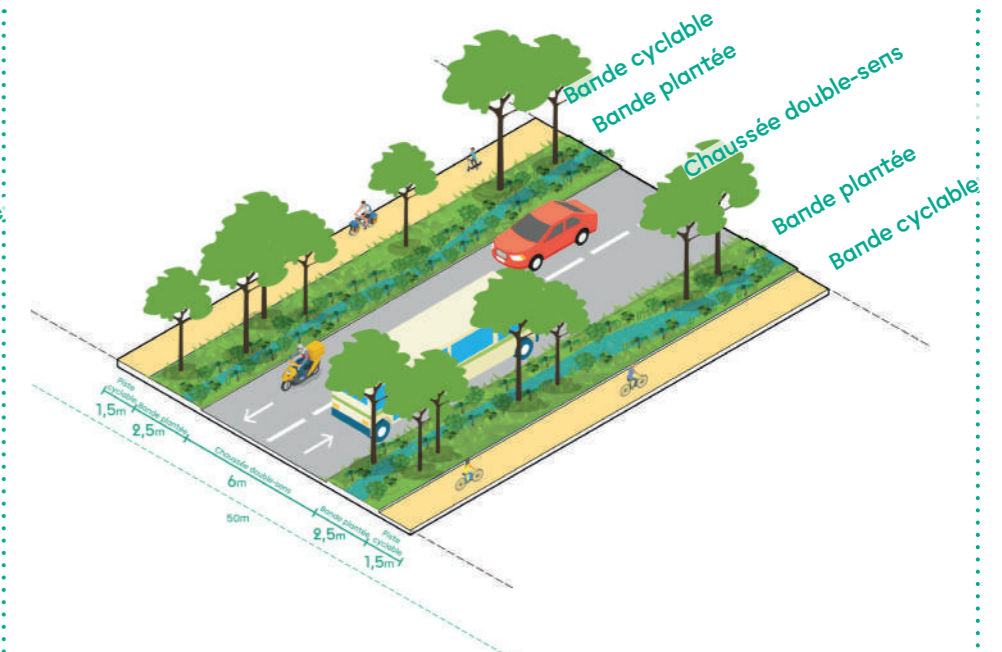
Scénario n°1 bis : Pistes cyclables séparées



↑ Entrée en Centre-ville



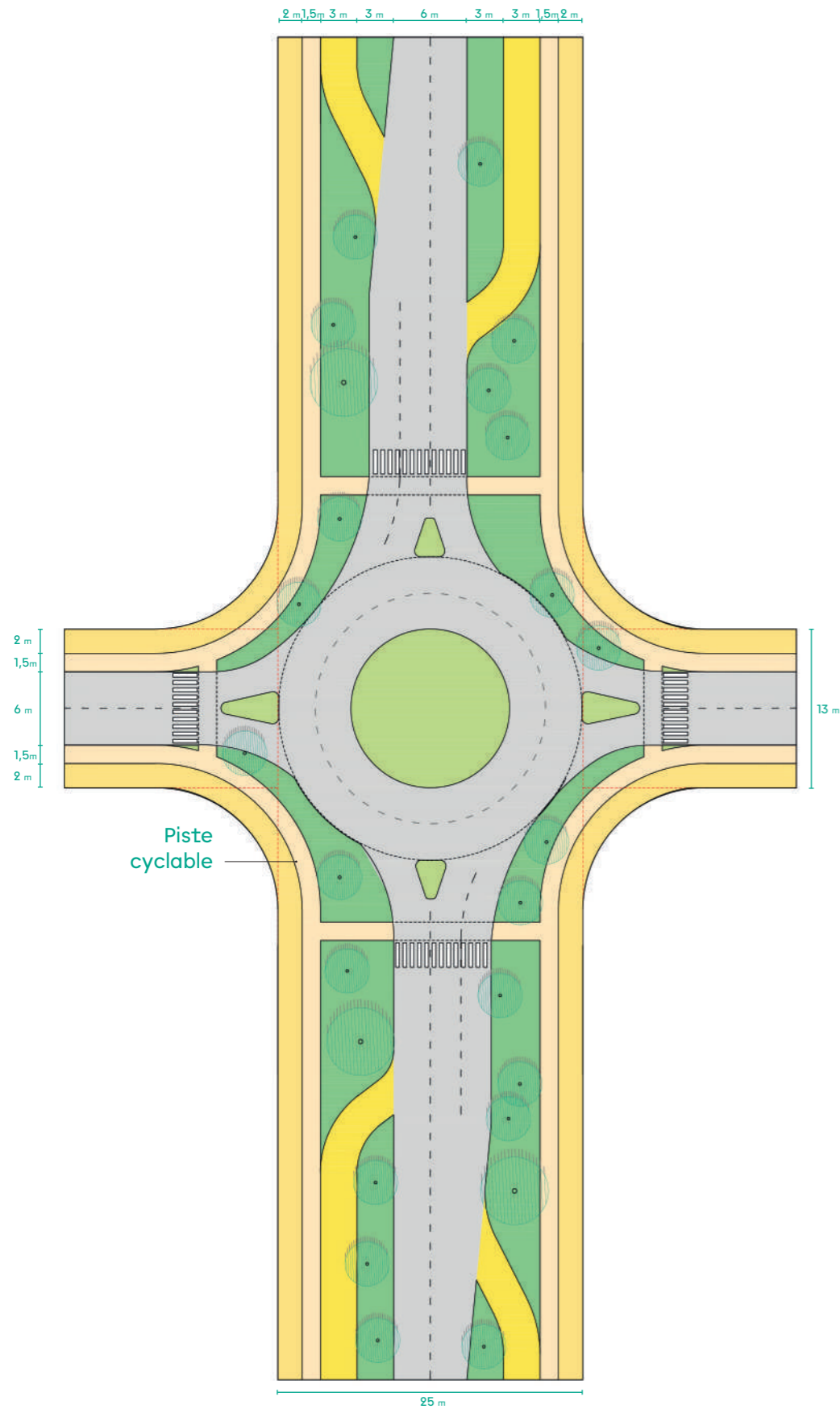
↑ La traversée de faubourgs



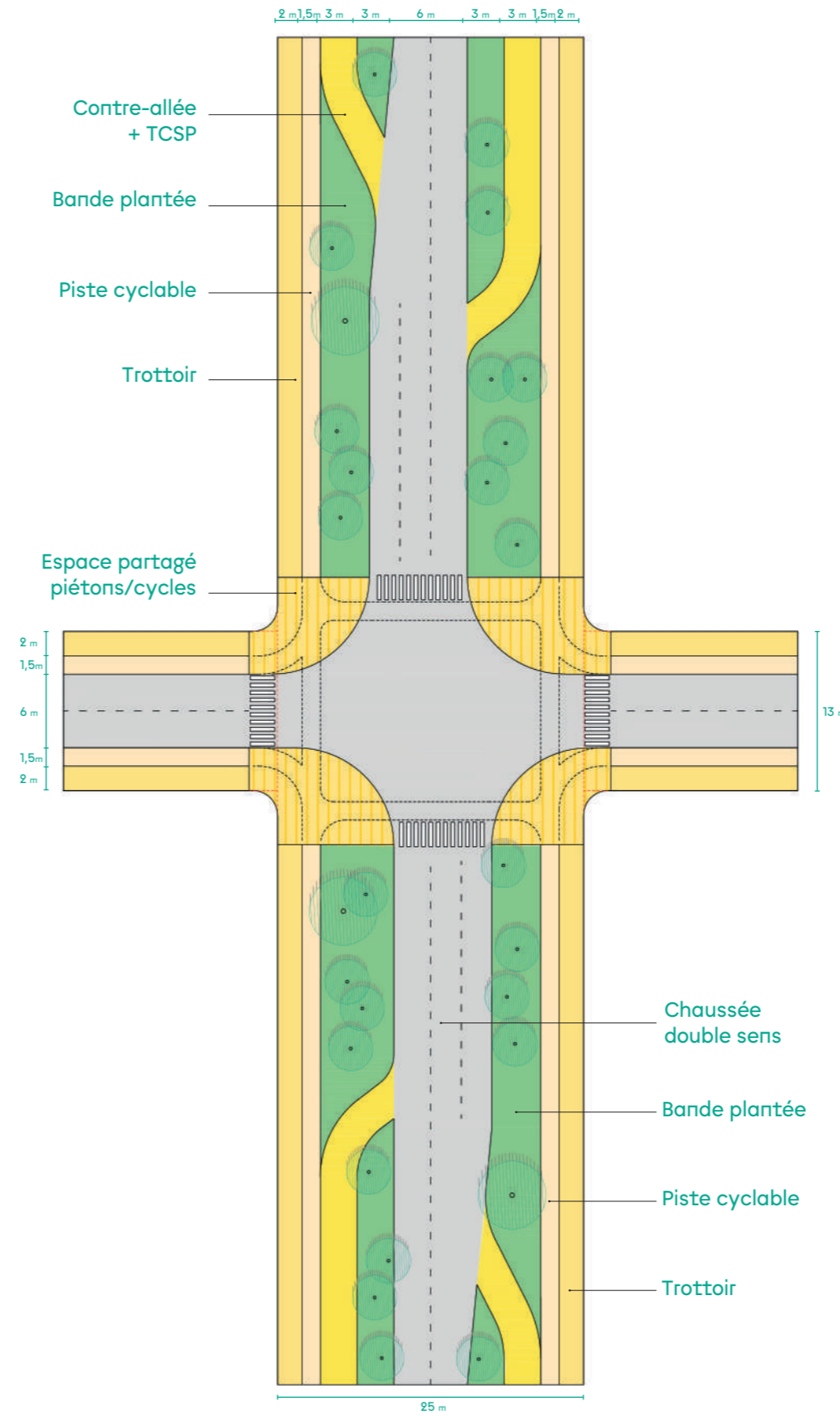
↑ La porte forestière de St Laurent du Maroni



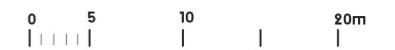
Scénario n°1 : Gestion des intersections



↑ Intersection en giratoire



↑ Intersection en carrefour



Scénario n°1 bis : Pistes cyclables séparées

Aménagement
paysager et urbain

	Critères	Défavorable	Peu favorable	Favorable	Très favorable	Excellent	Observations
		1	2	3	4	5	
1	Intégration urbaine			X			Lisibilité des flux VL mais parcours piétons peu valorisés. Franchissement difficile de 4 voies circulées. Marque davantage une rupture qu'un lien d'une rive à l'autre.
2	Qualité paysagère et écologique	X					Ensemble trop minéral et imperméable, mauvais traitement des EP et peu qualitatif en terme d'aménagement paysager.
3	Valorisation des modes actifs, confort et lisibilité des parcours		X				Piste cyclable en sens unique coupée à de nombreuses reprises par les entrées parcellaires. Multiples franchissements pour les piétons.

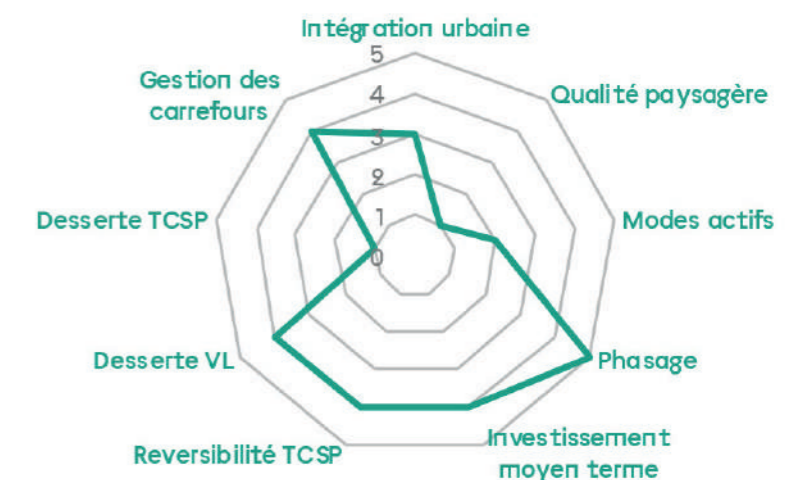
Phasage et
temporalité du projet

4	Capacité à phaser le projet sur le court/moyen/long terme					X	Evolution incrémentale en 3 temps : 1-Aménagement définitif sur la section Castaing / Cimetière, 2-Aménagement central définitif et évolution progressive des rives, 3-Evolution à plus long terme en fonction de l'urbanisation et des besoins sur le carrefour Margot.
5	Investissement à moyen terme				X		Les travaux peuvent être menés par tranche en intervenant sur la partie centrale (sur la plateforme existante)
6	Reversibilité des aménagements afin d'accueillir un TCSP				X		Peu de travaux au long terme car tout aura été posé en phase précédente.

Desserte et
intersections

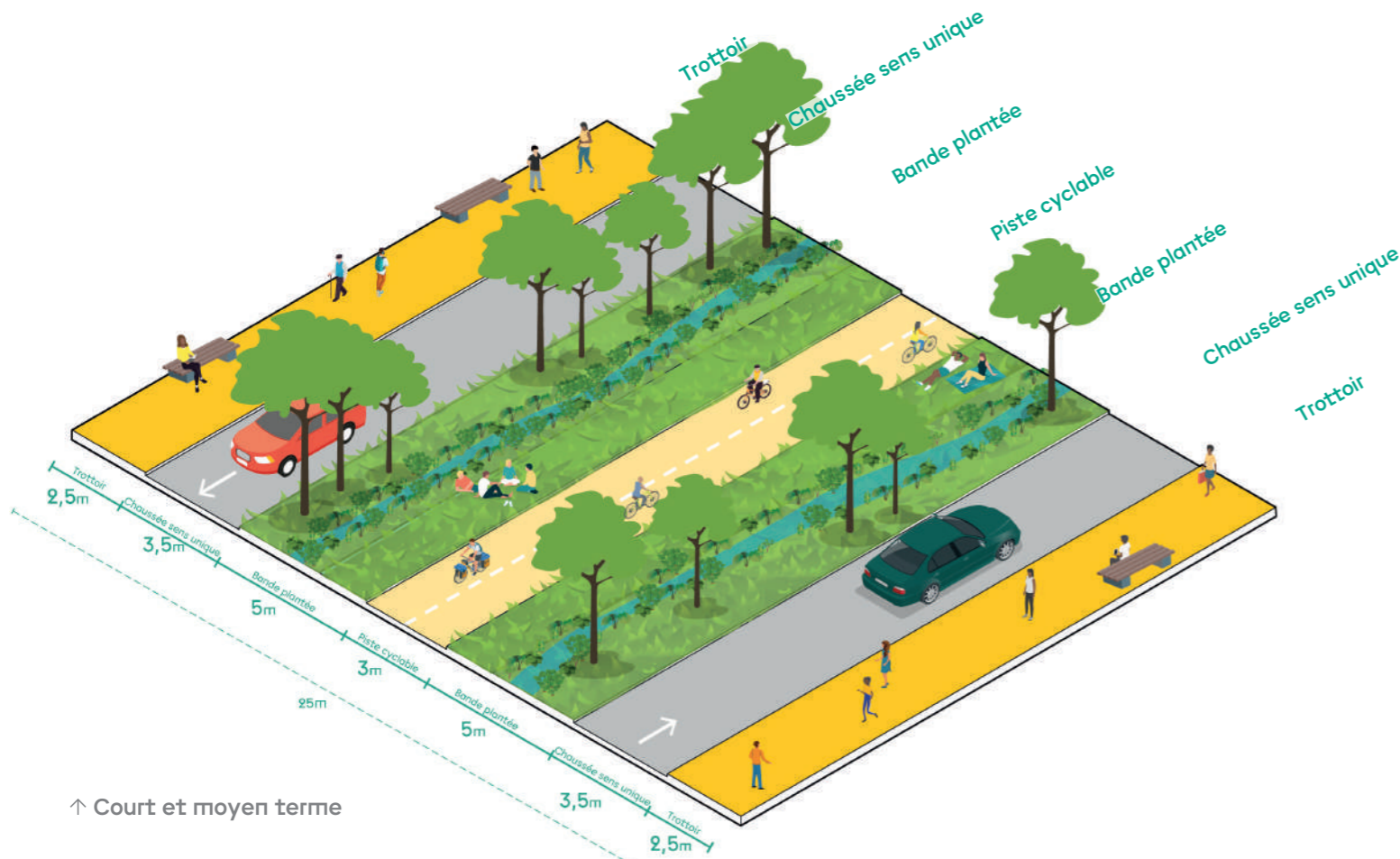
7	Qualité de la desserte VL				X		Desserte VL fluide grâce aux contre-allées desservant le parcellaire privé.
8	Qualité de la desserte TCSP	X					Peu fluide car partagée avec les voitures en contre-allées.
9	Insertion et gestion des carrefours				X		Bonne insertion des carrefours projetés. Risque de shunt sur les contre-allées en cas d'embouteillage.

Note moyenne : 6,2 / 10

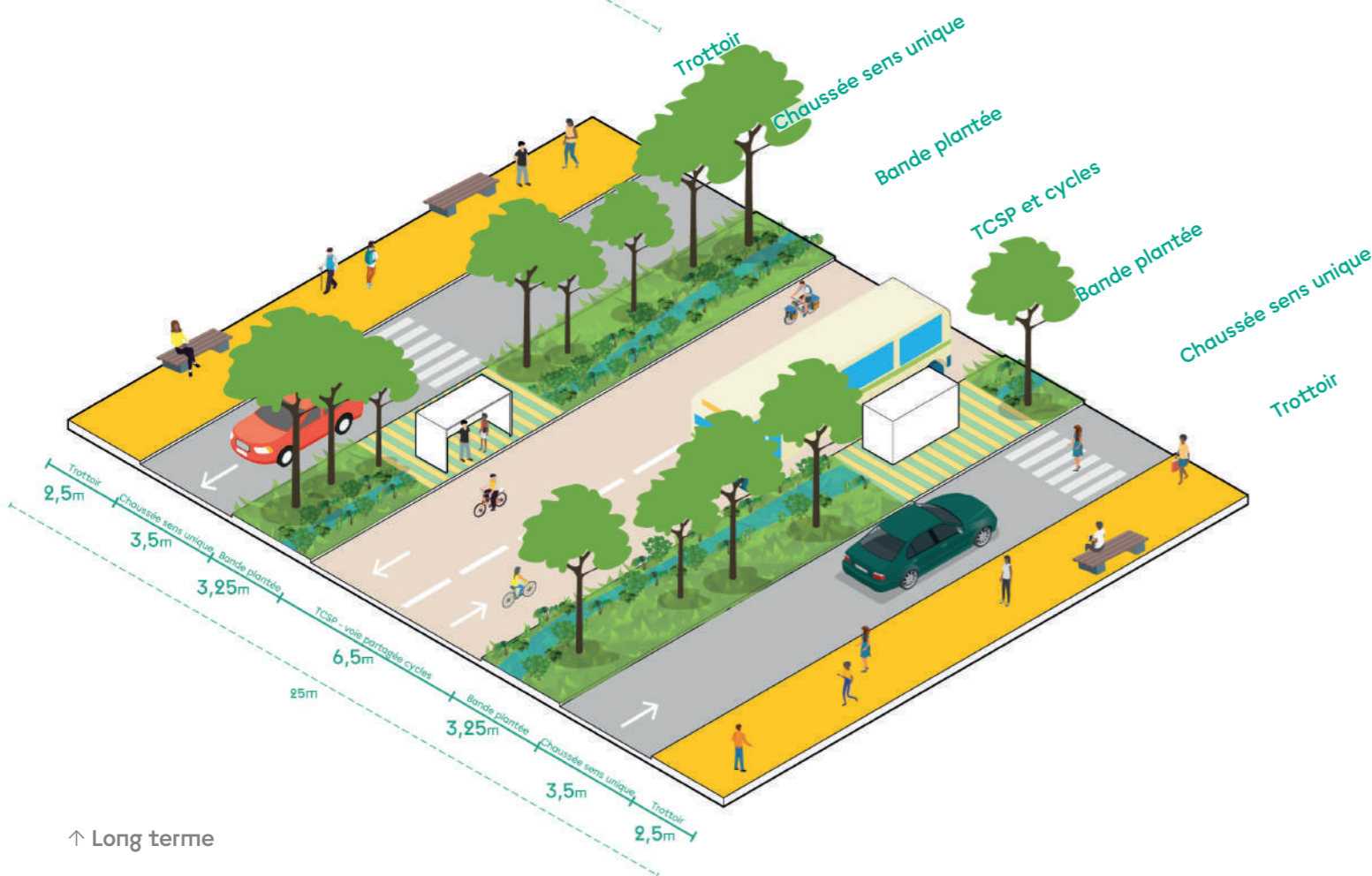


↑ Qualité des réponses apportées par le scénario 1 bis aux principales problématiques du déclassement de la RN1

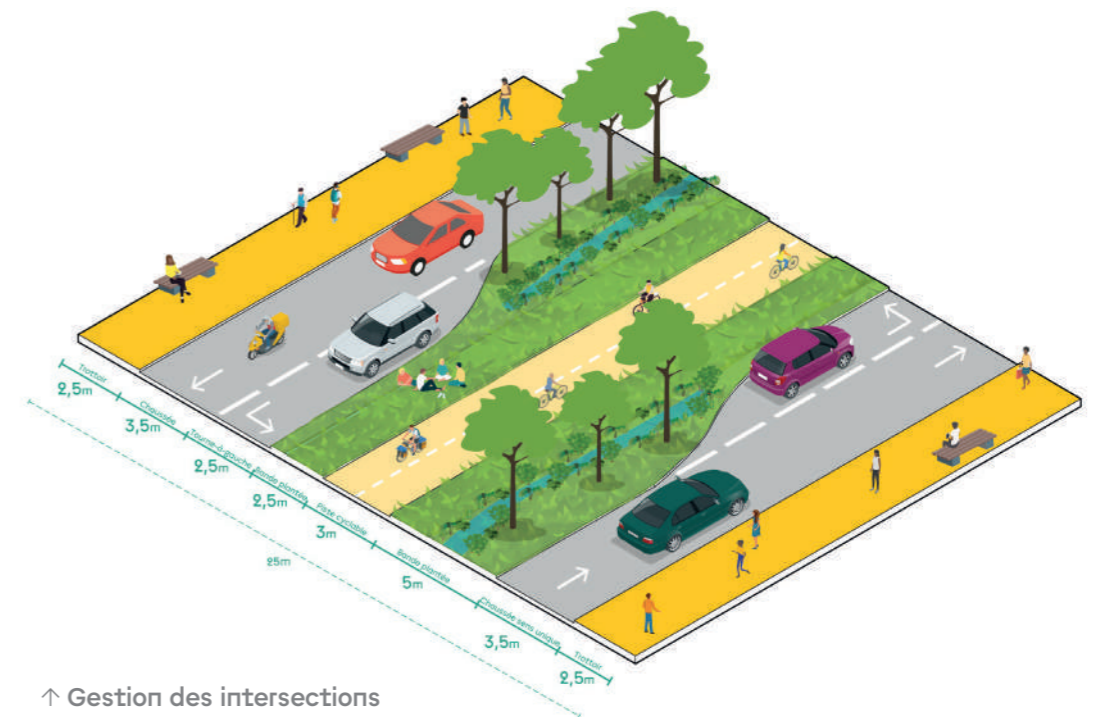
Scénario n°2 : Infrastructure verte et bleue axiale



↑ Court et moyen terme



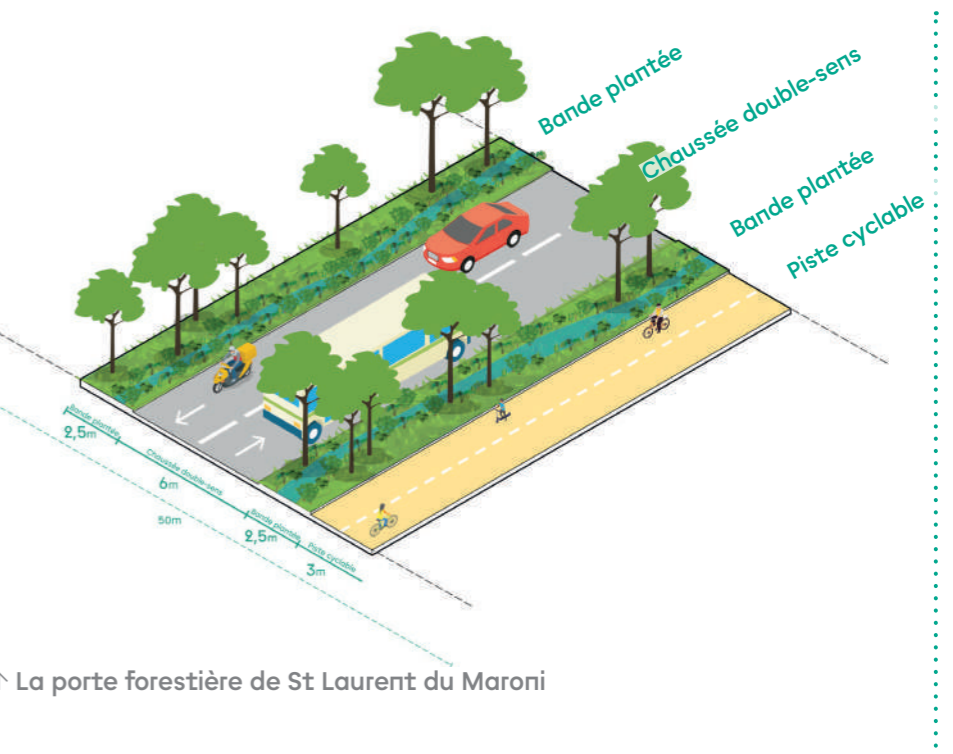
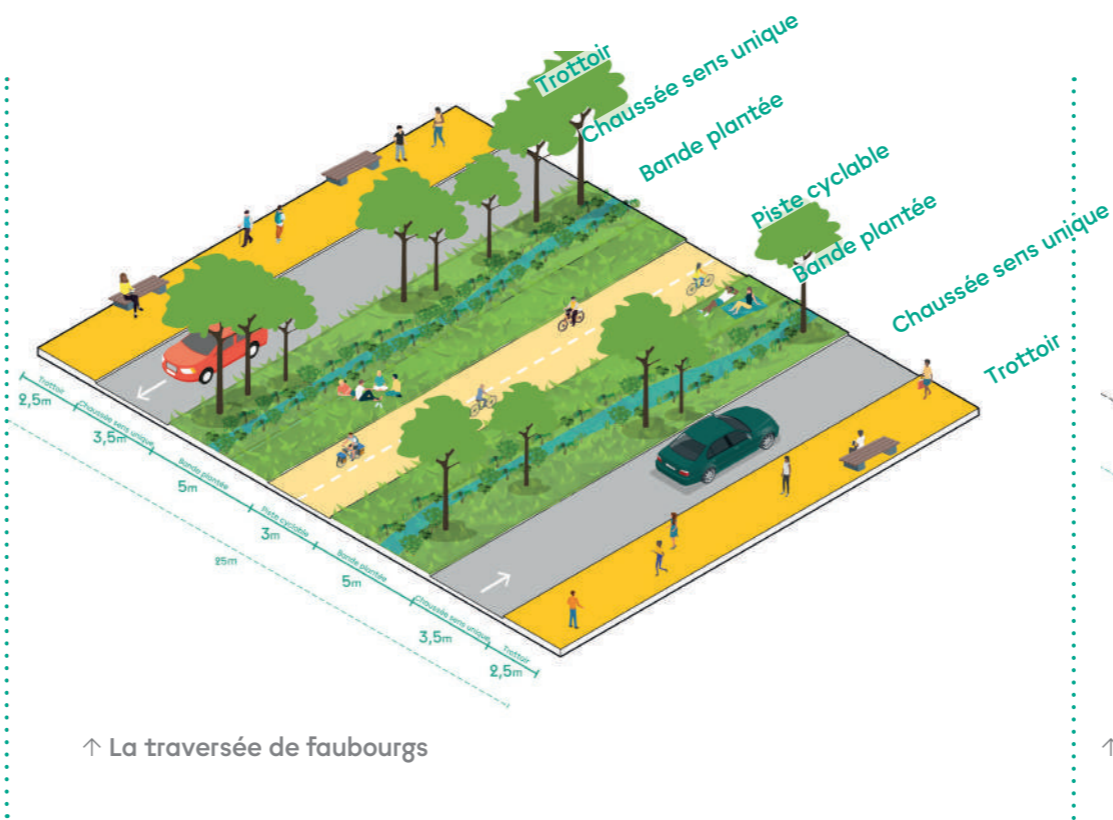
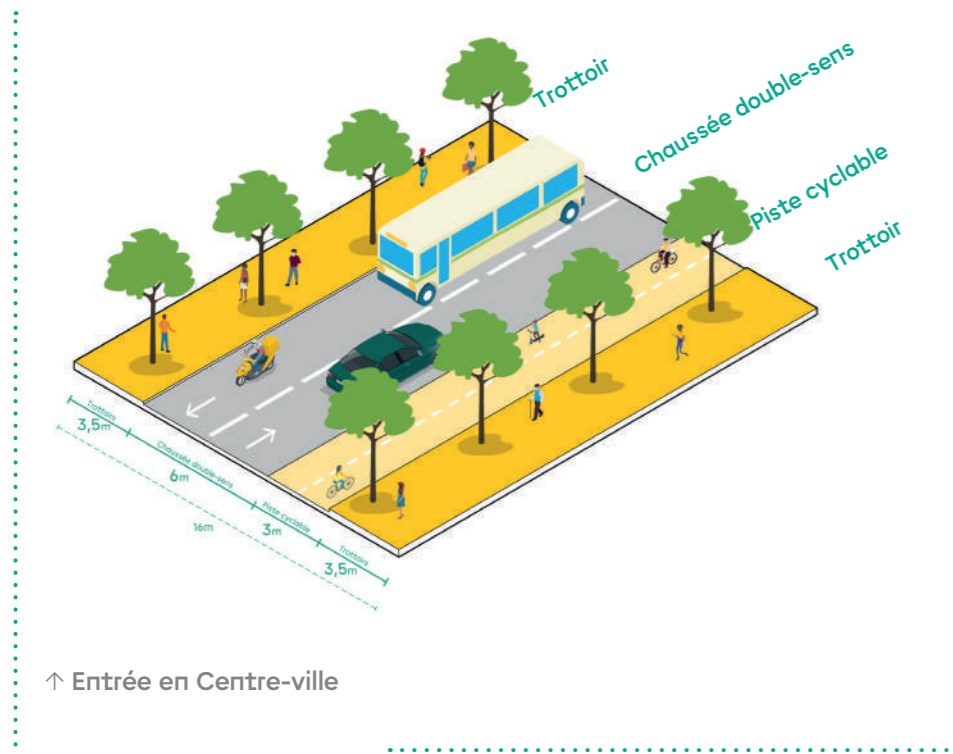
↑ Long terme



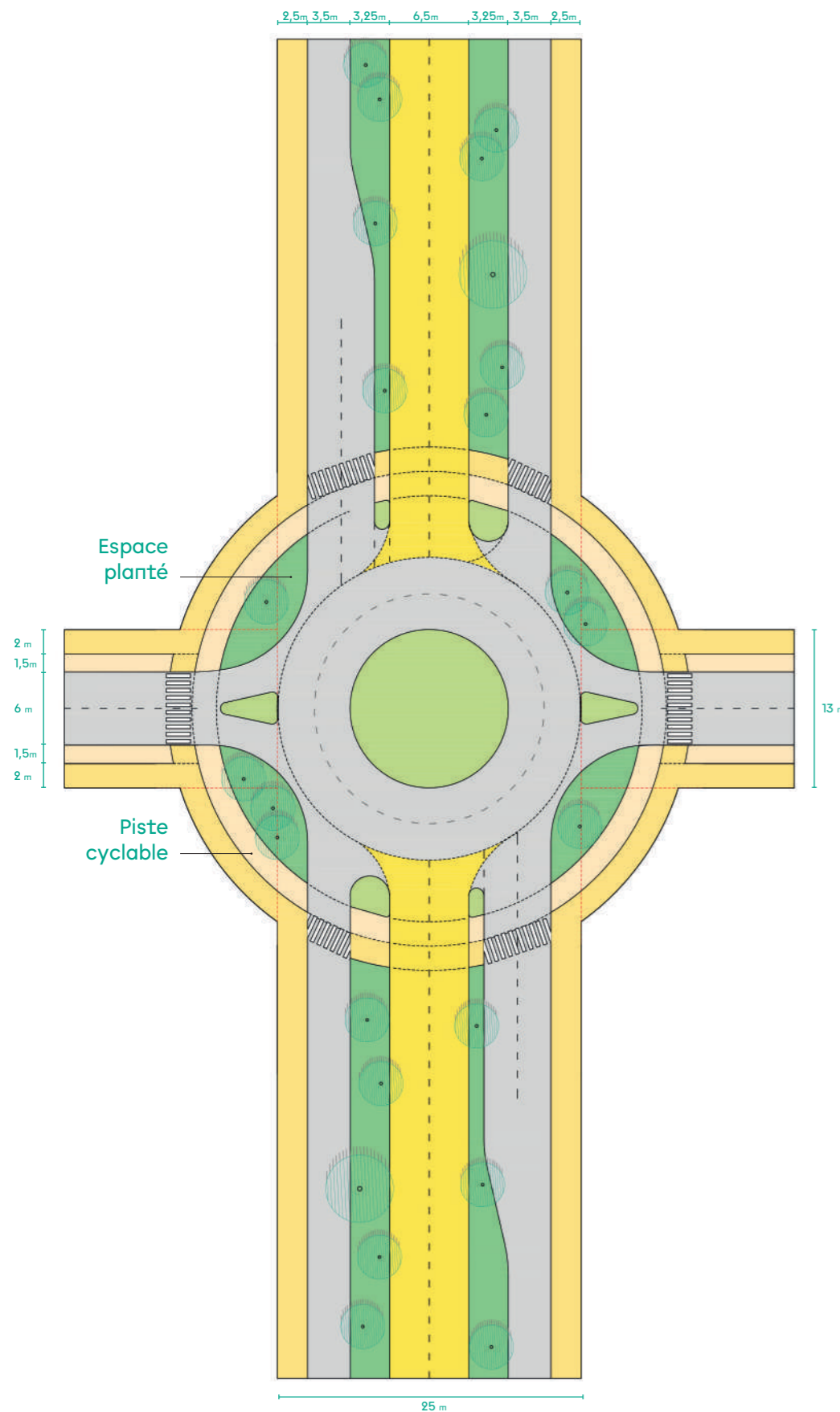
↑ Gestion des intersections

- Espace central privilégié dédié aux modes doux (piétons et cycles) apportant sécurité et qualité du parcours
- Très bonne intégration paysagère des flux, boulevard pacifié
- Bonne gestion des noues et eaux pluviales
- Fluidité du TCSP sans risque de congestionnement

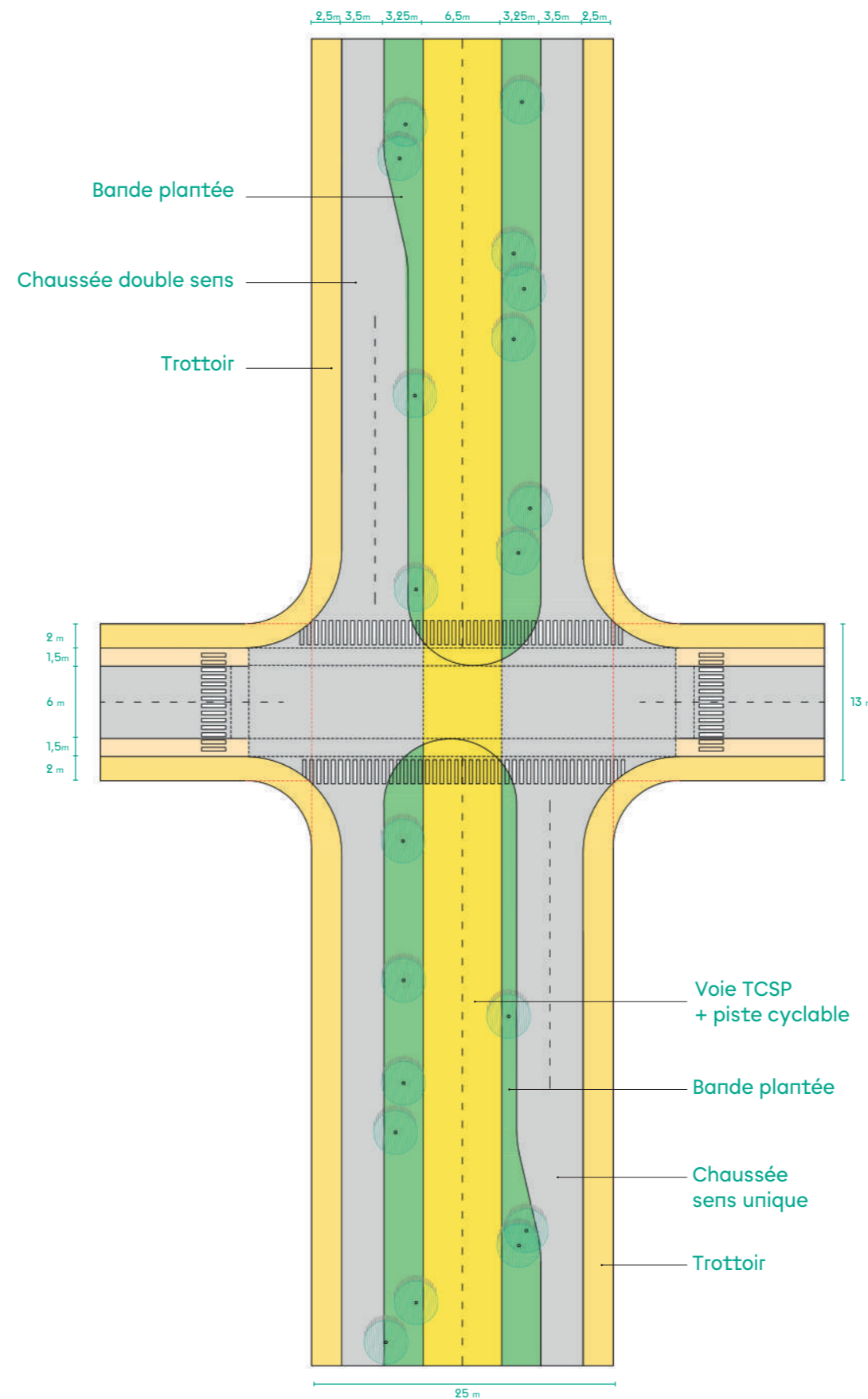
Scénario n°2 : Infrastructure verte et bleue axiale



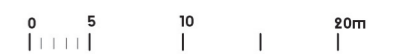
Scénario n°2 : Gestion des intersections



↑ Intersection en giratoire



↑ Intersection en carrefour



Scénario n°2 : Infrastructure verte et bleue axiale

Note moyenne : 7,5 / 10

Aménagement
paysager et urbain

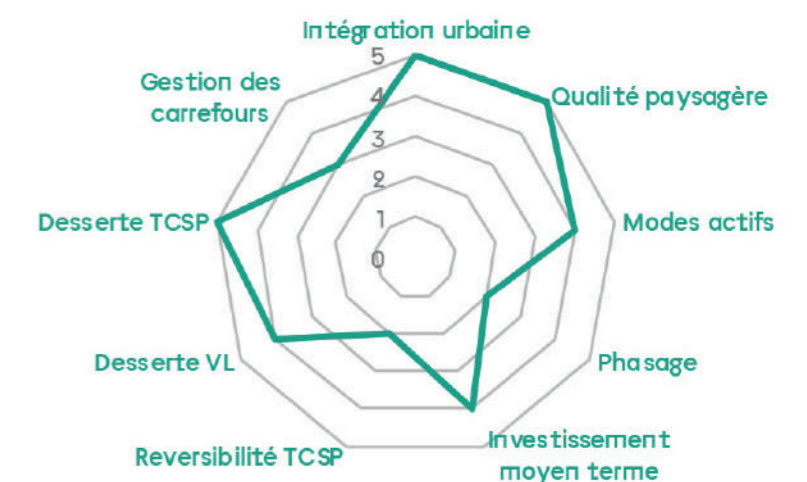
	Critères	Défavorable	Peu favorable	Favorable	Très favorable	Excellent	Observations
		1	2	3	4	5	
1	Intégration urbaine					X	Séparation intelligente des flux, lisibilité et fluidité des différents moyens de transports.
2	Qualité paysagère et écologique					X	Grande qualité paysagère : infrastructure verte centrale avec traitement des eaux pluviales. Bon rapport de perméabilité.
3	Valorisation des modes actifs, confort et lisibilité des parcours				X		Modes doux bien intégrés et séparés de la chaussée. Axe liant les deux rives, facilité du parcours piéton et cycle.

Phasage et
temporalité du
projet

4	Capacité à phaser le projet sur le court/moyen/long terme		X				Incrémentation difficile dû à la séparation de la chaussée centrale en 2 axes distincts rendant la jonction entre l'existant et le projet complexe (problématique de l'entrée en ville entre le cimetière et centre sportif)
5	Investissement à moyen terme				X		Faible investissement sur la partie centrale (espaces paysagers). En revanche, nécessite de recréer des structures de chaussée sur les rives.
6	Reversibilité des aménagements afin d'accueillir un TCSP		X				Nécessite de créer une chaussée lourde en partie centrale afin d'accueillir le TCSP

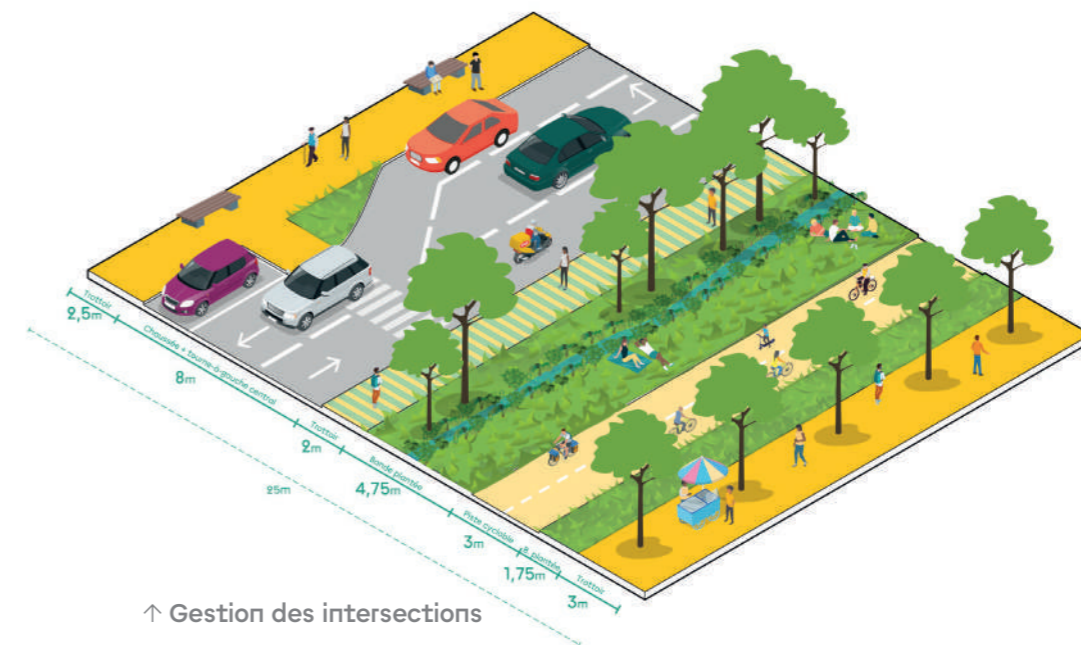
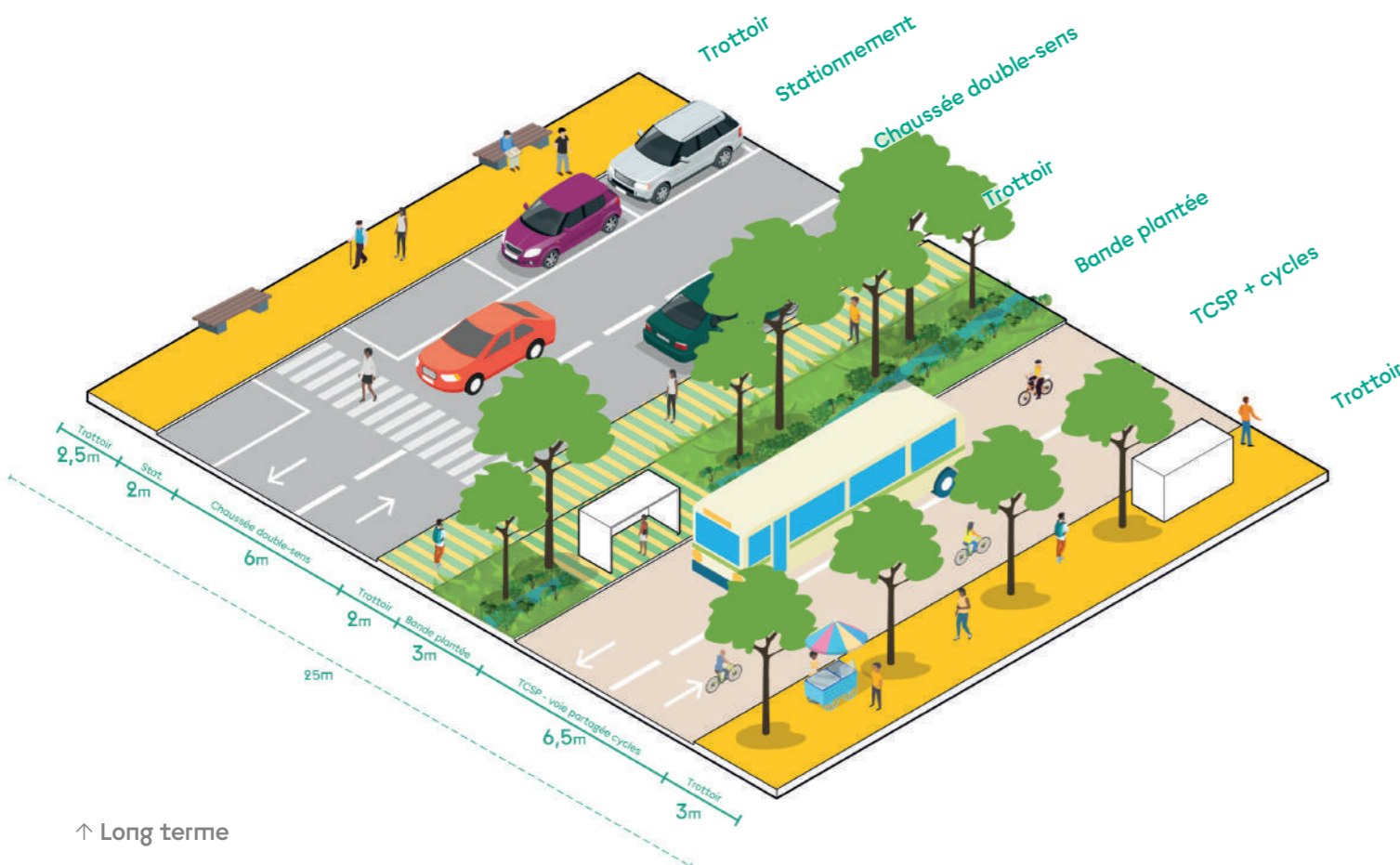
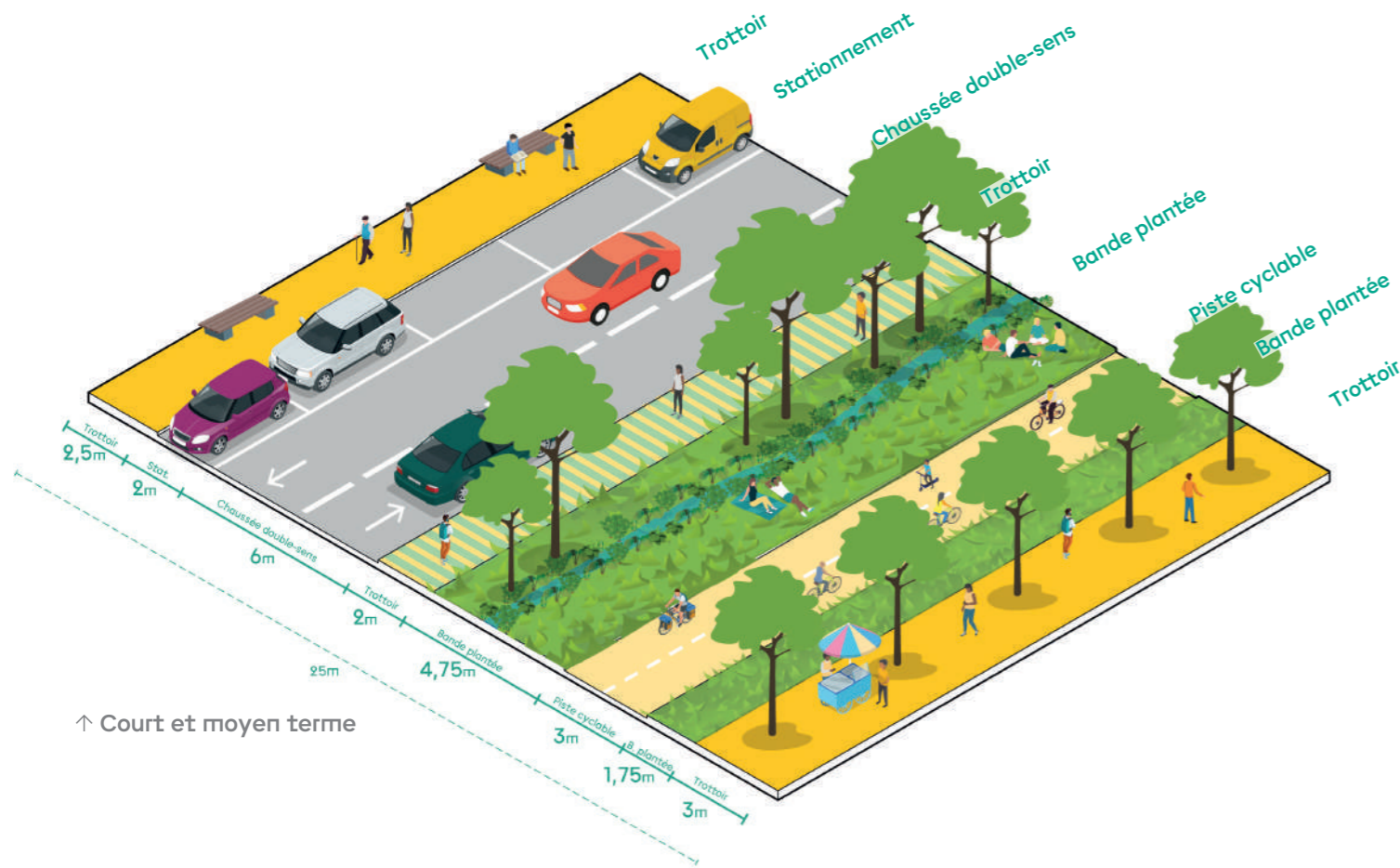
Desserte et
intersections

7	Qualité de la desserte VL				X		Les chaussées sens-unique de part et d'autre de l'axe permettent de desservir le parcellaire privé en rive du boulevard.
8	Qualité de la desserte TCSP					X	TCSP continu et sécurisé. Le partage avec les cycles n'a pas d'incidence sur sa fluidité.
9	Insertion et gestion des carrefours			X			Embranchement complexe mais possible, dû aux nombreuses voies d'insertion. Problématique du TCSP intégré aux flux VL dans les intersections en giratoire, bonne intégration en cas d'intersection en carrefour.



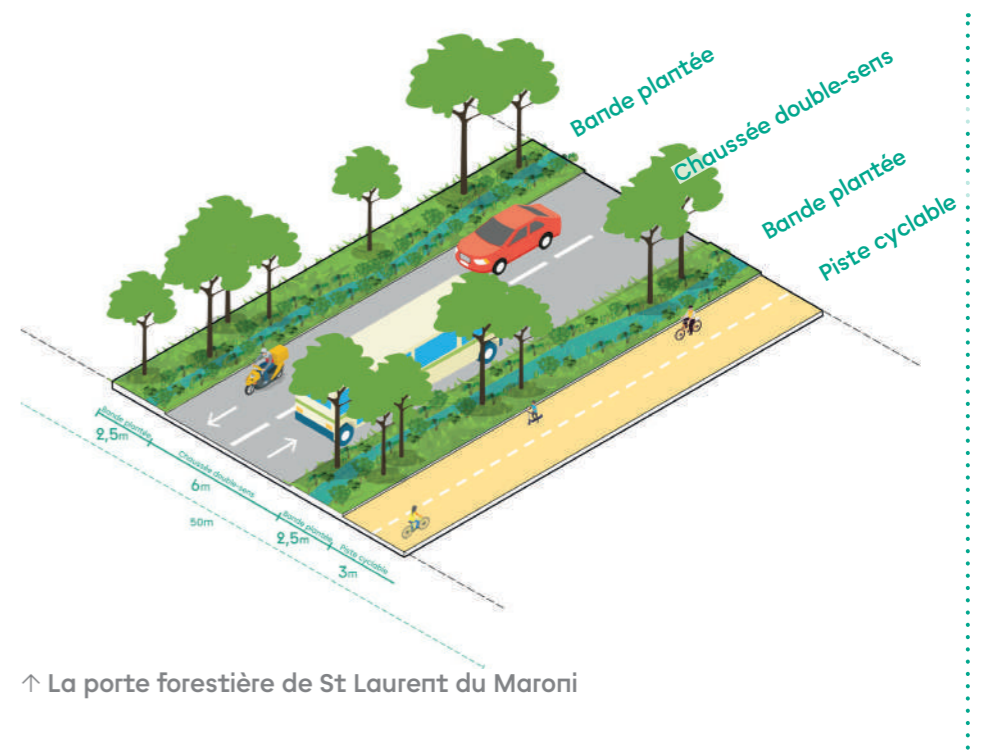
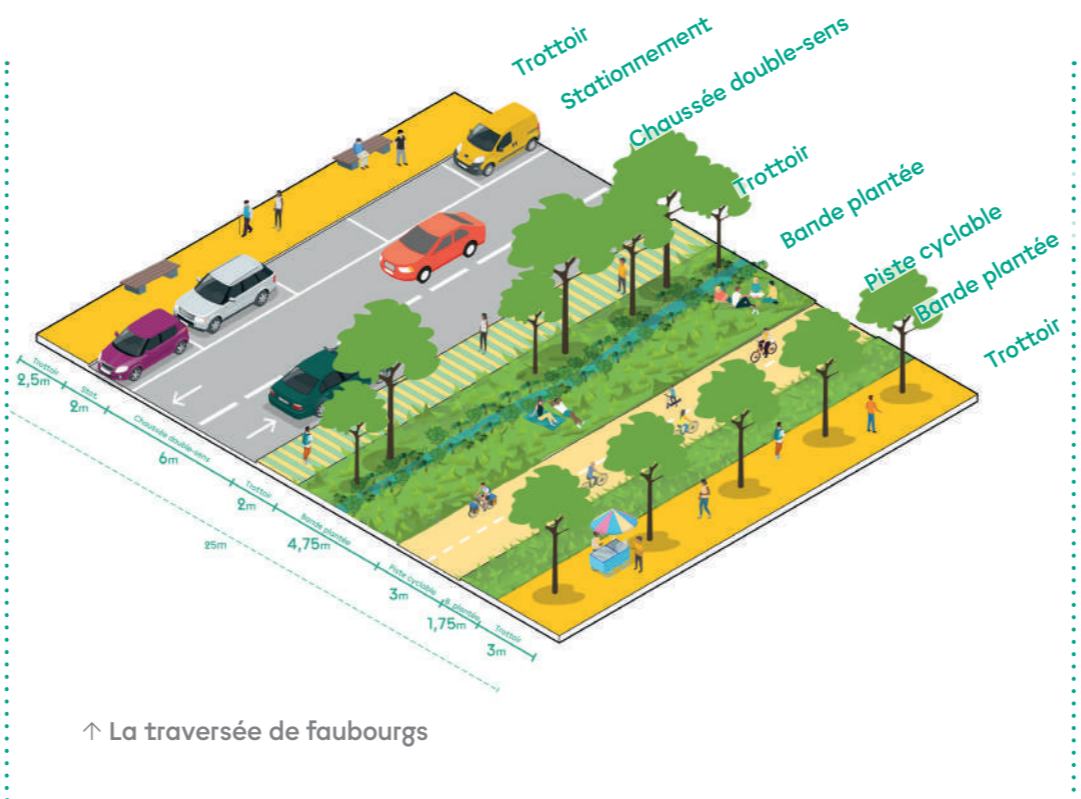
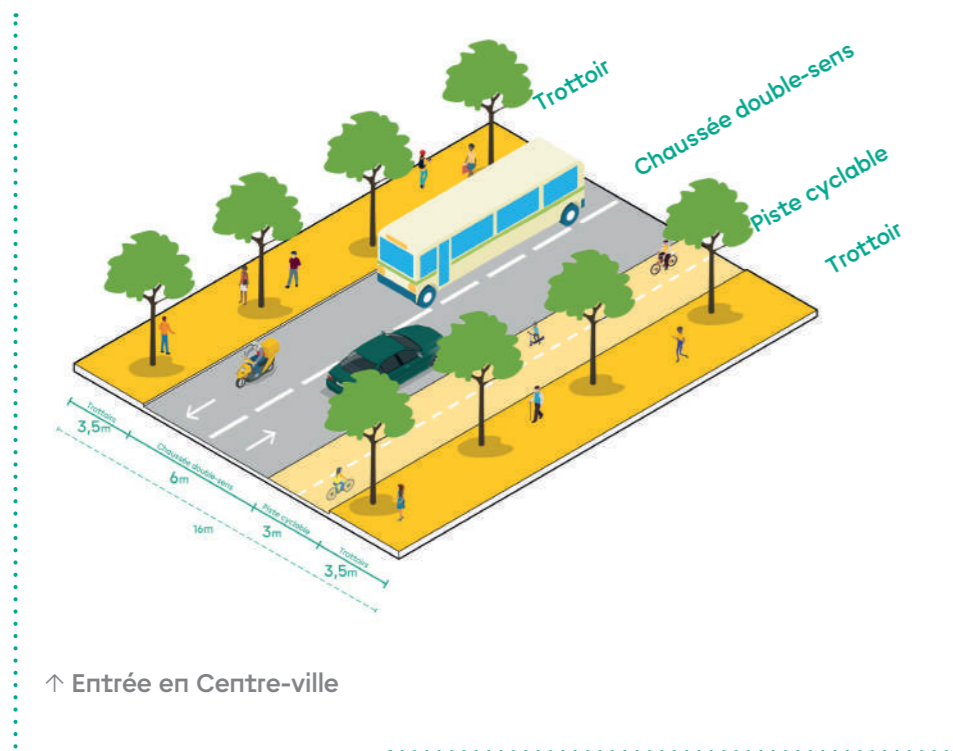
↑ Qualité des réponses apportées par le scénario 2 aux principales problématiques du déclassement de la RN1

Scénario n°3 : Infrastructure verte et bleue latérale



- Espace central privilégié dédié aux modes doux (piétons et cycles) apportant sécurité et qualité du parcours
- Très bonne intégration paysagère des flux, faibles nuisances sonores vers la rive urbanisée.
- Bonne gestion des noues et eaux pluviales
- Fluidité du TCSP sans risque de congestion

Scénario n°3 : Infrastructure verte et bleue latérale



Scénario n°3 : Infrastructure verte et bleue latérale

Note moyenne : 7,3 / 10

Aménagement
paysager et urbain

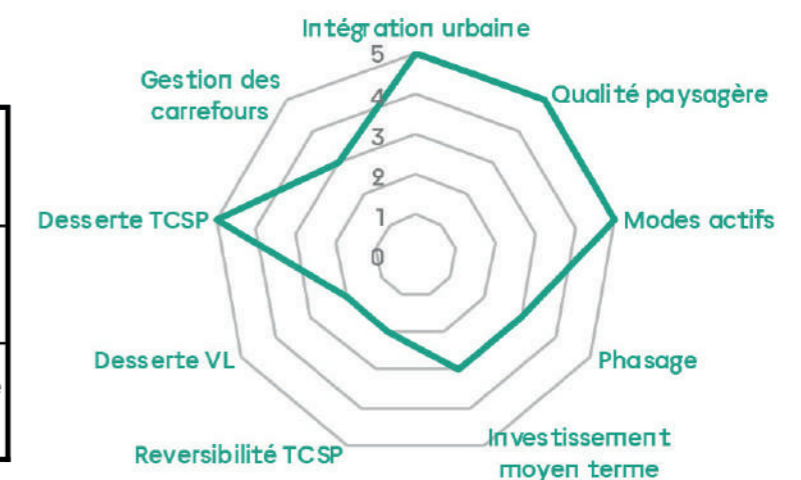
	Critères	Défavorable	Peu favorable	Favorable	Très favorable	Excellent	Observations
		1	2	3	4	5	
1	Intégration urbaine					X	Séparation intelligente des flux, lisibilité et fluidité des différents moyens de transports. L'axe actif privilégie la future rive habitée.
2	Qualité paysagère et écologique					X	Grande qualité paysagère : infrastructure verte avec traitement des eaux pluviales. Bon rapport de perméabilité.
3	Valorisation des modes actifs, confort et lisibilité des parcours					X	Modes doux bien intégrés et séparés de la chaussée. Franchissement des piétons sécurisé, la chaussée double-sens minimise le nombre de franchissement (2).

Phasage et
temporalité du
projet

4	Capacité à phaser le projet sur le court/moyen/long terme			X			Mise en œuvre d'un aménagement évolutif plus aisé que le scénario n°2 (problématique de l'entrée en ville entre le cimetière et centre sportif).
5	Investissement à moyen terme			X			Coûts des travaux plus faible que le scénario n°1 car nécessitant moins d'enrobé et plus d'espaces verts qui peuvent être phasés dans le temps.
6	Reversibilité des aménagements afin d'accueillir un TCSP		X				Nécessite de créer une chaussée lourde en partie Nord afin d'accueillir le TCSP

Desserte et
intersections

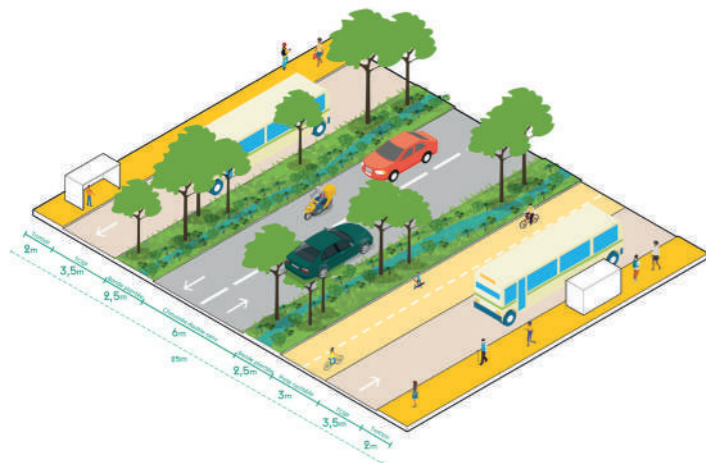
7	Qualité de la desserte VL		X				La chaussée double-sens au Sud de l'axe rend l'accès aux parcelles privés Sud compliqué. Cependant, l'aménagement permet d'intégrer du stationnement longitudinal pouvant se transformer en voie d'insertion aux intersections.
8	Qualité de la desserte TCSP					X	TCSP continu et sécurisé. Le partage avec les cycles n'a pas d'incidence sur sa fluidité.
9	Insertion et gestion des carrefours			X			Adaptabilité complexe mais possible aux intersections, déséquilibre dans le tracé des voiries.



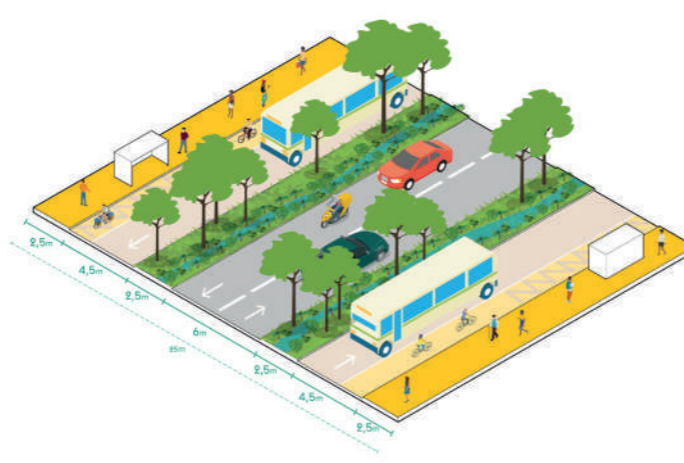
↑ Qualité des réponses apportées par le scénario 3 aux principales problématiques du déclassement de la RN1

Synthèse des scénarios

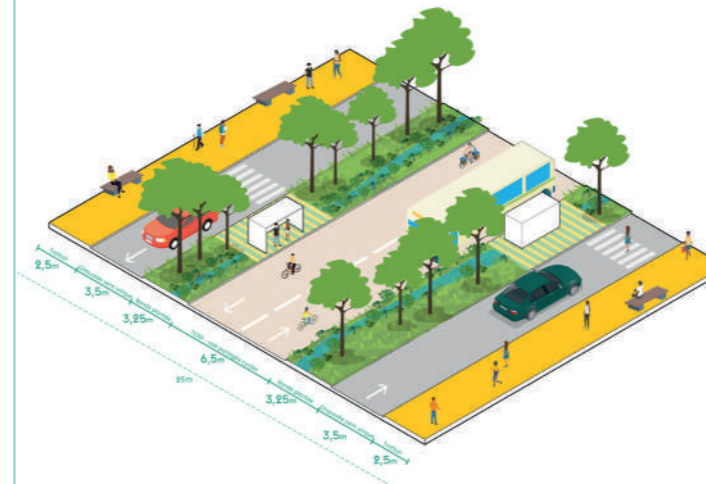
Scénario n°1



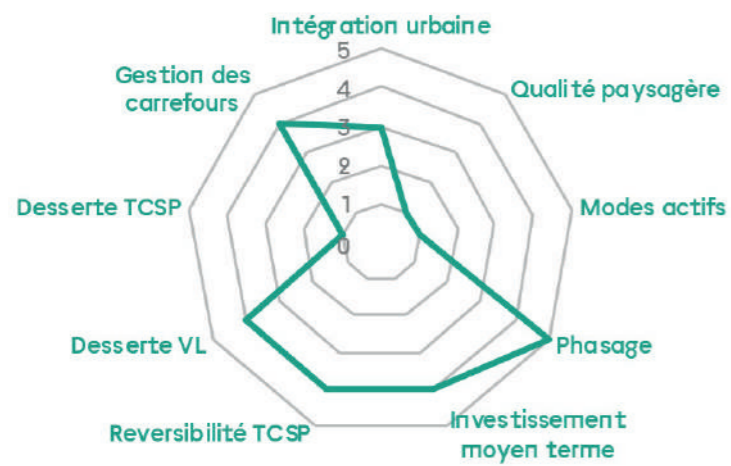
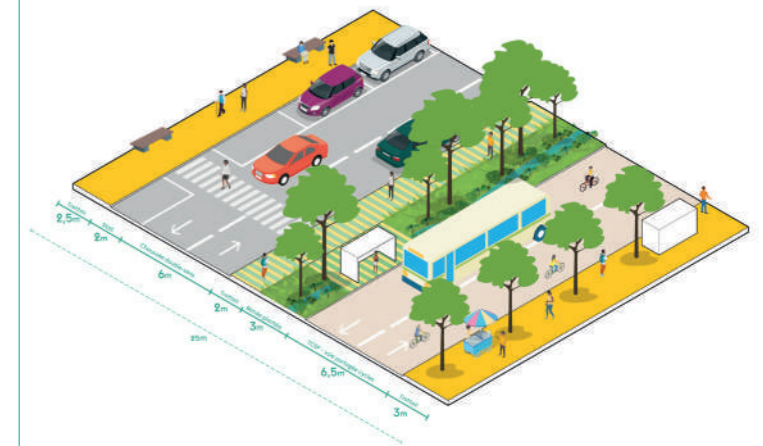
Scénario n°1 bis



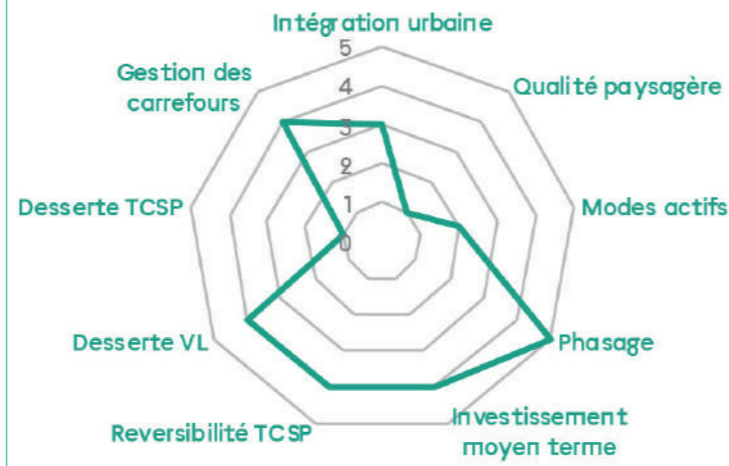
Scénario n°2



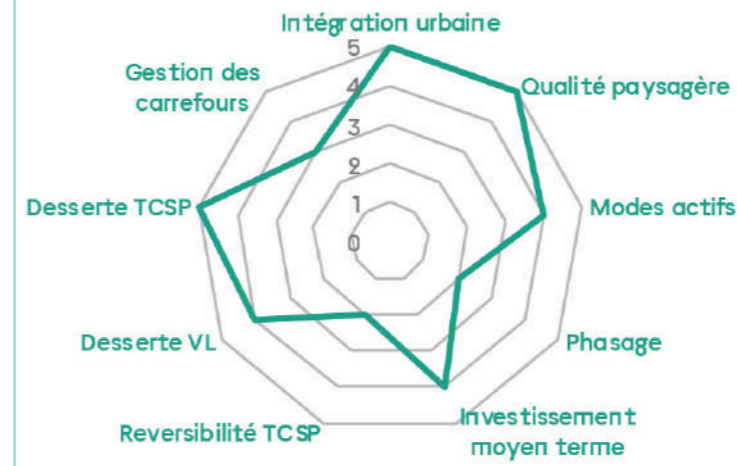
Scénario n°3



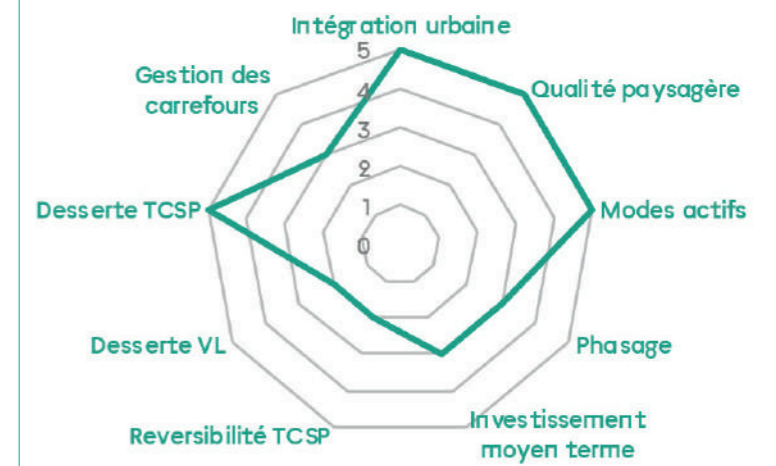
Note : 6 / 10



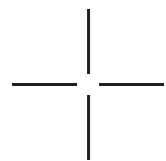
Note : 6,2 / 10



Note : 7,5 / 10



Note : 7,3 / 10



Faire aimer
la ville

47 rue de Paradis
75010 Paris
Tél. +33 1 42 03 25 87
Fax. +33 1 42 03 27 89
Mob. +33 6 07 01 69 14
agence@zccs.fr
www.zccs.fr

ANNEXE 4

AVENANT AU CIN

Opération d'intérêt national des principaux pôles urbains de Guyane

Contrat d'intérêt national de l'Ouest guyanais

Avenant n°1

Programme opérationnel pour l'OIN n°22 « Margot » tranche 1, et l'OIN n°24 « Vampires » tranche 1 à Saint-Laurent du Maroni



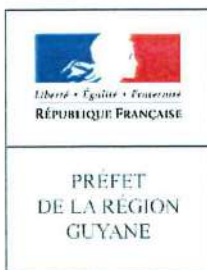
Collectivité Territoriale de l'Ouest Guyanais



Collectivité
Territoriale
de Guyane



Ville de
Saint-Laurent du Maroni
Sèves de Guyane



PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE



Epfa
Guyane

Table des matières

Préambule.....	3
Article 1. Une forte dynamique territoriale à l'échelle de Saint-Laurent du Maroni....	4
Article 2. Orientations stratégiques de l'OIN n°22-Margot.....	6
Article 3. La composition urbaine de l'OIN n°22-Margot.....	7
Article 4. Le phasage de l'OIN n°22-Margot.....	8
Article 5. La programmation urbaine de la ZAC Margot.....	8
Article 6. Les facteurs clés de réussite de l'OIN n°22-Margot.....	9
Article 7. Le calendrier prévisionnel de la ZAC Margot.....	11
Article 8. Orientations stratégiques de l'OIN n°24-Vampires.....	12
Article 9. La composition urbaine de l'OIN n°24-Vampires.....	13
Article 10. Le phasage de l'OIN n°24-Vampires.....	14
Article 11. La programmation urbaine de la ZAC Château d'eau.....	15
Article 12. Les facteurs clés de réussite de l'OIN n°24-Vampires.....	16
Article 13. Le calendrier prévisionnel de la ZAC Château d'eau.....	17
Article 14. L'accompagnement du changement.....	18
Article 15. La démarche Eco-quartier.....	18
Article 16. Validation et signatures.....	19

Préambule

L'Opération d'intérêt national (OIN) de Guyane a été créée par le décret n°2016-1736 du 14 décembre 2016, inscrivant ainsi « l'aménagement des principaux pôles urbains de Guyane parmi les OIN mentionnés à l'article R.102-3 du code de l'urbanisme ».

Les parties prenantes de l'Ouest guyanais ont convenu, par le contrat d'intérêt national (CIN) signé le 22 février 2019, des modalités de la mise en œuvre de l'OIN sur des périmètres opérationnels s'appuyant sur les secteurs juridiques. Les secteurs n°22 « Margot » et n°24 « Vampires », font partie des périmètres instaurés par le décret relatif à l'OIN de Guyane et ont vocation à contribuer aux ambitions de développement de la ville de Saint-Laurent du Maroni et, plus largement, de l'Ouest guyanais.

Compte-tenu de l'état d'avancement des études, le présent avenant a pour objet d'acter, avec l'ensemble des partenaires de l'opération, les objectifs fonctionnels, quantitatifs et qualitatifs de l'aménagement des secteurs n°22 « Margot » et n°24 « Vampires » et ce, en tenant compte de la capacité d'accueil et des aménités du site, d'une part, et des besoins en logements et en développement d'activités économiques, d'autre part.

Article 1. Une forte dynamique territoriale à l'échelle de Saint-Laurent du Maroni

Une forte dynamique démographique

Saint-Laurent du Maroni a vu sa population plus que doubler en moins de 20 ans et ainsi passer de 19 211 à 42 612 habitants entre 1999 et 2017, (source INSEE 2020). Au vu du scénario médian envisagé, la ville devrait voir sa population tripler pour atteindre 135 000 habitants en 2030, soit 30 % de la population guyanaise.

Dans cette situation, l'offre de logement est insuffisante : à titre d'exemple, en 2018 sur 2000 demandes de logements locatifs sociaux recensées par le guichet unique, seules 400 ont pu être satisfaites.

Le déficit en logements favorise l'urbanisation dite « spontanée ». Ce phénomène représente près de 60 % du bâti à Saint-Laurent du Maroni contre 41 % pour la Guyane en 2015 (Source : Étude recensement de l'habitat spontané en Guyane en 2015-AUDeG-2018).

Un besoin en équipements et en services

Cet accroissement de la population appelle à court et moyen termes une intervention considérable des pouvoirs publics (logements, équipements, infrastructures...), sans laquelle il existe un risque réel de « dépasser le seuil au-delà duquel il devient impossible de récupérer la maîtrise du développement urbain ».

Néanmoins, cette intervention est rendue complexe par le cumul des contraintes géotechniques (qualité médiocre des sols), hydrauliques (ville ceinturée par un réseau important de criques) et sociales (installations informelles exponentielles en l'absence de production suffisante de logements, notamment sur les fonciers publics), lesquelles obèrent considérablement les marges de manœuvre des opérateurs locaux.

Saint-Laurent du Maroni souffre ainsi d'un déficit d'équipements, notamment dans les domaines de l'emploi, de l'insertion, de l'enseignement, de la santé, de l'hôtellerie.

Pour pérenniser, voire améliorer le niveau actuel, il sera important de considérer les besoins en équipements publics générés par toute nouvelle opération d'aménagement dans toutes les thématiques de services.

Ainsi, non seulement toute opération d'aménagement devra à minima prévoir les équipements nécessaires à la population induite, mais elle devra également envisager de combler une partie du manque actuel pour tenter de parvenir à une réponse adéquate à l'ensemble des besoins de la population de l'Ouest guyanais.

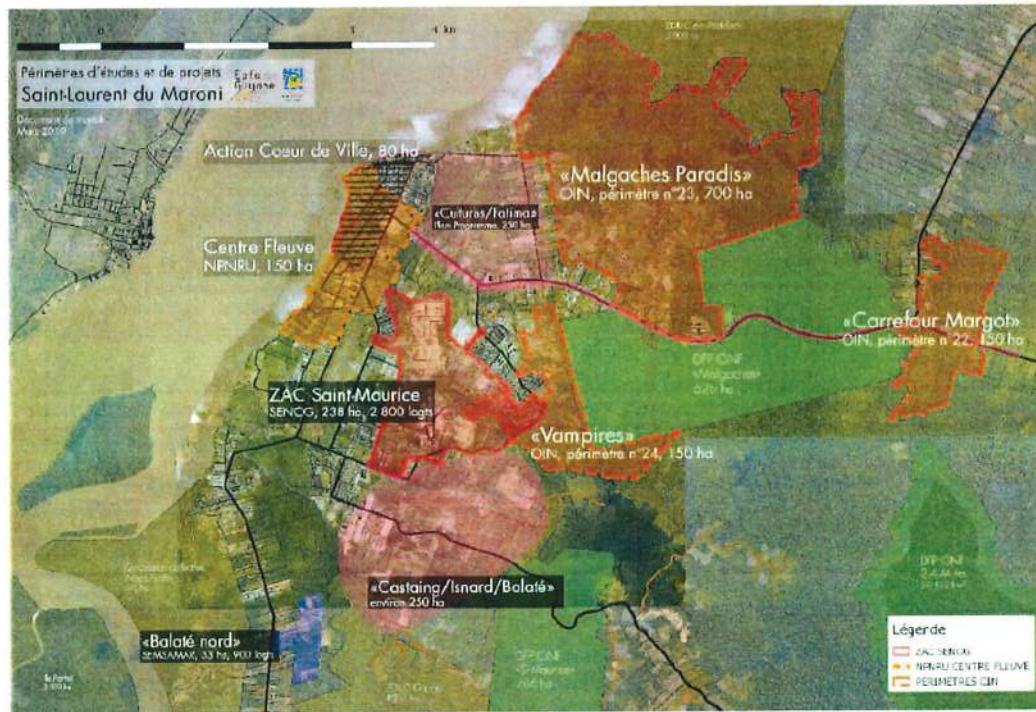
Une dynamique territoriale forte

À l'échelle communale, plusieurs projets urbains et démarches traduisent l'acuité d'une ville en fort développement :

- la ZAC Saint-Maurice,
- le NPNRU,
- le programme Action Cœur de ville,
- la révision en cours du PLU,
- le plan Programme 2030
- les 3 OIN,
- le Pôle Judiciaire et Pénitentiaire,
- l'aménagement de Cultures Fatima...

Ces opérations structurantes visent à s'articuler entre elles de manière cohérente et complémentaire, dans le but de construire une ville connectée et résiliente qui prenne en compte les objectifs de développement durable pour sa population en croissance.

La programmation urbaine concernant les mobilités, les voiries et réseaux, l'environnement et hydraulique et l'habitat et les équipements devront donc être issus d'une réflexion multi-partenaire portée à l'échelle de la ville avant d'être déclinée localement.



Des orientations communes aux 3 périmètres OIN

Comme suite à la signature du CIN, et dans l'objectif de garantir cohérence et complémentarité de leur programmation, les secteurs OIN de Saint-Laurent du Maroni ont fait l'objet d'études de maîtrise d'œuvre urbaine de manière simultanée.

Des visites de terrain et des ateliers de travail se sont tenus à Saint-Laurent du Maroni avec des représentants des partenaires associés à l'OIN et des réunions inter-maîtrise d'œuvre ont également été organisées.

La gouvernance a régulièrement été informée des avancées du projet à l'occasion de réunions de présentation et de validation intermédiaire au cours desquelles chaque partenaire a pu faire valoir ses observations au regard des informations avancées.

Ces études urbaines ont ainsi permis de définir des orientations communes et aboutir à des plans guides d'aménagement qui ont été présentés le 16/01/2020 :

- Répondre aux besoins de la ville et de l'aire urbaine à 2030 ;
- Valoriser les paysages, les criques (Margot, Blanche, Vampires) et les anciens camps forestiers (St-Marguerite, St-Pierre) ;
- Imaginer l'entité de la forêt protégée des Malgaches en parc forestier ;
- Aménager par séquence l'entrée de ville qui permet de relier les 3 périmètres ;
- Structurer une trame viaire primaire et secondaire compréhensible pour faire de la ville ;
- Travailler sur la restructuration et l'intégration des quartiers informels ;
- Diversifier les produits logements, avec la mise en œuvre du programme d'aménagement adapté de parcelles pour l'accession sociale à la propriété.

Article 2. Orientations stratégiques de l'OIN n°22-Margot

Le périmètre OIN n°22 Margot est situé à l'extérieur de l'aire agglomérée, à l'Est, en entrée de ville au carrefour avec la Route Nationale 1 et la Route Départementale 9.

Il s'étend sur 150 hectares compris entre :

- la forêt des Malgaches et la crique Margot, à l'Ouest ;
- la crique Blanche, au Nord ;
- une zone agricole peu exploitée et contrainte, à l'Est ;
- un corridor écologique terrestre identifié par le SAR au Sud.

Le diagnostic présenté en juillet 2019 a mis en exergue les éléments suivants :

- Le périmètre OIN Margot se situe dans une plaine, inondable au Nord et à l'Ouest, avec pour limites les criques Blanche et Margot au Nord, des coteaux, collines et bassins versants à l'Est ;
- Ce périmètre s'inscrit dans un chapelet de centralités satellites à l'Est de la ville, bientôt reliées par le projet de contournement Mana, Charvein, Saint-Jean, Apatou ;
- « Carrefour Margot », futur du centre de gravité de l'Ouest guyanais, doit contribuer au rééquilibrage du développement économique régional ;
- La croisée des deux routes dessine un paysage largement anthropisé : la centrale électrique, parcelles privées et occupation résidentielles spontanées ;
- Quelque 110 constructions informelles ont été recensées en 2015 le long de la RD9, des occupations relativement anciennes avec 40 ans pour les premiers arrivants ;
- L'insertion urbaine, architecturale et paysagère du pôle judiciaire et pénitentiaire est l'opportunité de composer une séquence repère dans le paysage d'entrée « en ville » en prenant garde de ne pas rappeler le passé carcéral qui a longuement marqué la ville ;
- Le chantier de l'APIJ et l'économie présentielle qu'il entraîne représente un effet levier pour engager rapidement la transformation du secteur, marquer durablement la vocation économique du site et préfigurer une activité pérenne.

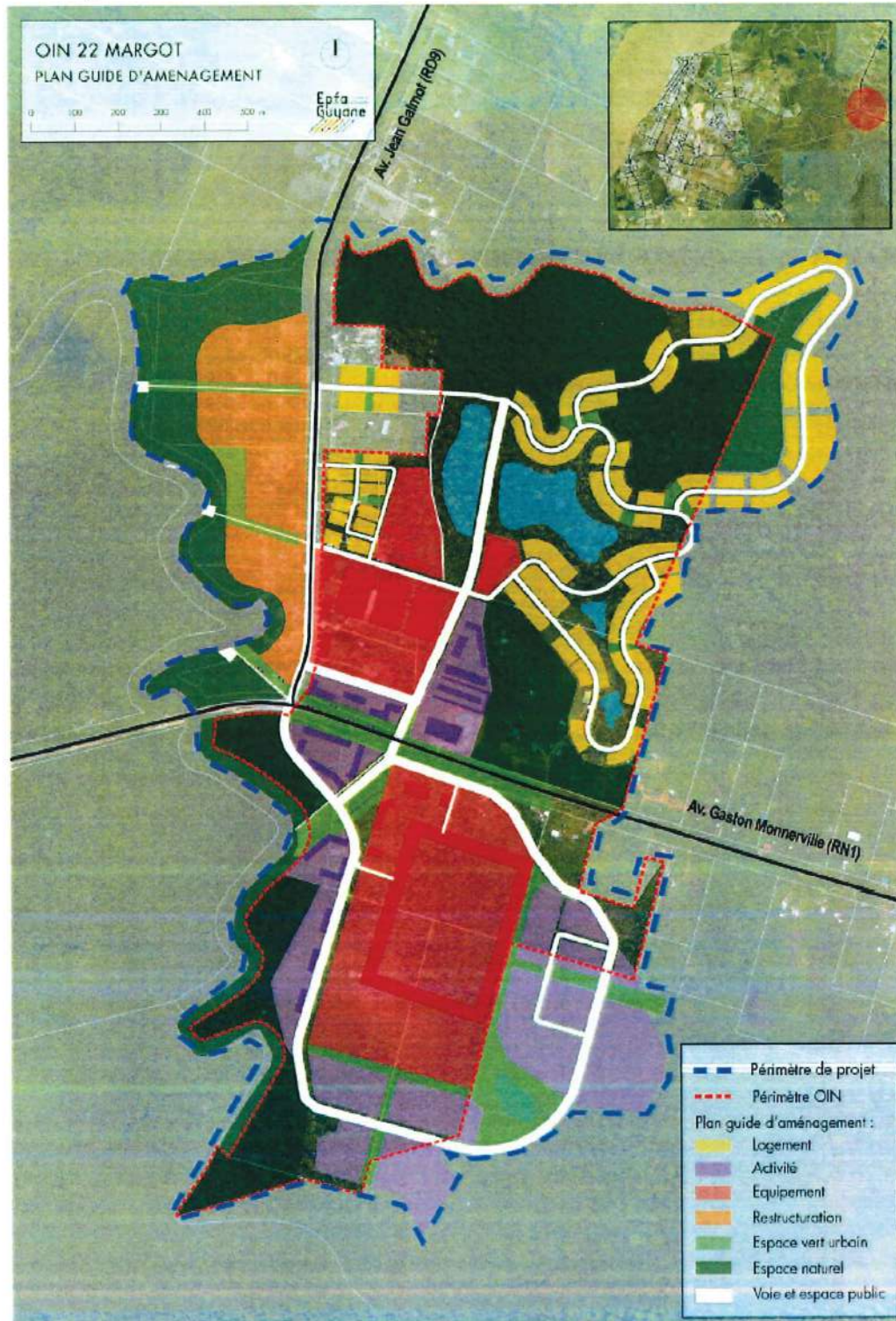
Il en découle des Orientations Stratégiques (OS) partagées entre les membres de la gouvernance auxquelles le projet urbain devra satisfaire :

- **OS n°1** : Aménager le secteur en veillant à marquer l'entrée de ville symbole d'attractivité ;
- **OS n°2** : Conserver la sensibilité écologique et l'attrait touristique de la crique et de la forêt préservée ;
- **OS n°3** : Réaliser un maillage viaire permettant de désenclaver le site, en limitant le nombre d'accès à la RN et autorisant des modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- **OS n°4** : Aménager le site en s'inscrivant dans une démarche durable ;
- **OS n°5** : Donner de l'attractivité au site ;
- **OS n°6** : Valoriser les composantes eaux, paysage et relief pour apporter une qualité paysagère à la future zone économique ;
- **OS n°7** : Structurer l'habitat informel existant et implanter une offre de logement en lien avec des services et un pôle scolaire à destination des habitants de la RN1 et de la RD9 pour limiter le mitage des zones agricoles.

Article 3. La composition urbaine de l'OIN n°22-Margot

Le Plan Guide d'Aménagement traduit les intentions de composition urbaine à l'échelle globale du périmètre OIN n°22 Margot. Il se décline comme suit :

- Une zone d'activité et d'équipement impulsée aux abords et au Sud de la RN par la construction du Pôle Judiciaire et Pénitentiaire ;
- Un pôle d'habitat appuyé sur un quartier spontané restructuré et une nouvelle offre de logement en densification et en extension.

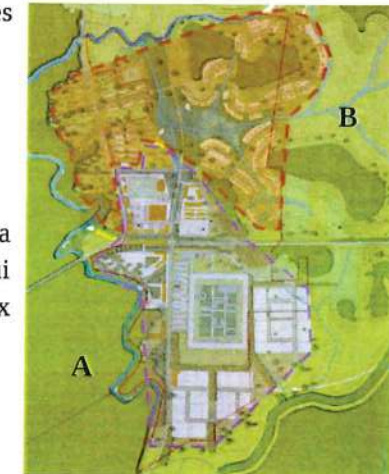


Article 4. Le phasage de l'OIN n°22-Margot

Il est envisagé un découpage opérationnel en deux phases successives :

- A. ZAC Margot
- B. ZAC Crique Blanche

Au vu des objectifs stratégiques retenus par la gouvernance, l'opération débutera par la ZAC Margot, qui concernera l'aménagement de foncier dédié aux équipements publics et à l'activité économique.



Article 5. La programmation urbaine de la ZAC Margot

Les partenaires de l'OIN s'accordent à mettre en œuvre la programmation urbaine de la première ZAC : Margot. Les objectifs qualitatifs et quantitatifs sont indicatifs. Leur faisabilité devra être confirmée à l'issue des études opérationnelles.



Thème	Objectif qualitatif	Objectif Quantitatif
Aménagement	Un carrefour inter urbain structurant (giratoire)	1
	Un réseau de voies de desserte hiérarchisée	6 km
	Un réseau voies douces appuyé sur les voies et les espaces public	4 km
	Des espaces publics : places, carbets collectifs et numérique, aires de jeux...	20 000 m ²
	Un espace naturel urbain paysager à fonction (parc, bassin...)	8 ha
Logements	Nouveaux logements créés	450
	Régularisations et amélioration de logements existants	50
	Typologies :	
	Logements locatifs sociaux et très sociaux	20 %
	Auto-construction et Accession sociale à la propriété	40 %
	Lots libres	40 %
Formes urbaines :		
Individuel / Mitoyen	70 % / 30 %	
Activités et services	Locaux d'activité tertiaire et commerciale	12 000 m ² de sdp
	Hôtellerie d'affaires	4 000 m ² de sdp
	Artisanat et petit entreposage	6 000 m ² de sdp
	Locaux d'activité industrielle et de production	16 ha
Équipements publics	Un pôle judiciaire et pénitentiaire	25 ha
	Un groupe scolaire	20 classes
	Centre de formation du sport	2,5 ha
	Équipement public	1,5 ha
	Une lagune d'assainissement	1,5 ha

Article 6. Les facteurs clés de réussite de l'OIN n°22-Margot

Afin de contribuer aux orientations stratégiques du projet OIN, des facteurs clés de succès et des interventions nécessaires à la réussite du projet ont été identifiés. Elles sont réalisées sous la responsabilité des parties prenantes de l'avenant de CIN désignées ci-après.

La maîtrise foncière :

Le projet se développe sur un périmètre global d'une superficie d'environ 146 ha dont environ 15 ha sont occupés de manière informelle et 13 ha sont des terrains privés.

La réussite du projet urbain nécessite une maîtrise progressive du foncier, assortie d'une communication importante en direction des habitants et étayés par des interventions de médiation.

L'acquisition de certains fonciers privés se révèle indispensable pour la réalisation du projet, et notamment la parcelle AX25, qui permet la desserte des terrains situés au sud de la RN1.

Pour se prémunir des éventuelles revendications et garantir une bonne lisibilité dans le planning de maîtrise foncière du projet, il sera nécessaire de mettre en place une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP).

L'insertion du projet dans les documents de planification

Les documents de planification, PLU et SAR, classent actuellement le secteur à vocation d'agriculture et d'activité économique avec des zones naturelles sur les franges Sud.

Pourtant, et comme le souligne les objectifs stratégiques définis lors de l'élaboration du plan guide d'aménagement, le carrefour Margot révèle aussi des enjeux de construction de logements, en lien avec la présence ancienne d'habitats et le développement des réseaux, d'équipements et services publics.

C'est ainsi l'opportunité de structurer un faubourg en entrée de ville qui vise une programmation logement visant à réduire le phénomène de mitage en augmentation dans les zones agricoles situées les longs des axes RN1 et RD9.

Selon son régime juridique, le Schéma d'Aménagement Régional doit respecter les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre des opérations d'intérêt national. Compte tenu de la programmation envisagée, son adaptation est rendue nécessaire.

Sa mise en compatibilité pourra être approuvée suite à la demande du représentant de l'État selon le principe d'une déclaration d'utilité publique précédée d'un examen conjoint et d'une enquête publique.

Dans son projet de révision de PLU, la ville de Saint-Laurent du Maroni a déjà pris en compte cette programmation.

La programmation des équipements publics

Les partenaires associés au projet et pour lesquels des équipements publics relèvent de leur compétence s'engageront à démarrer les études de pré-programmation, de manière à pouvoir confirmer leur participation au moment des autorisations de réalisation de la ZAC. Les équipements publics identifiés à ce stade du projet concernent :

- la ville de Saint-Laurent du Maroni pour le groupe scolaire et l'alimentation en eau potable ;
- la Collectivité Territoriale de Guyane pour le palais omnisports régional.

Articulation des maîtrises d'ouvrage EPFAG/APIJ

Le projet du pôle judiciaire et pénitentiaire (PJP) porté par l'Agence pour l'Immobilier de la Justice (APIJ) sur un foncier de 25 ha au Sud de la RN1 constitue un des éléments majeurs du projet urbain élaboré pour l'OIN Margot.

Ces deux projets sont interdépendants l'un de l'autre et leur articulation permettra d'en garantir la réussite. Des échanges réguliers ont eu lieu entre l'APIJ et l'EPFAG, pour s'assurer de la prise en compte des contraintes et objectifs de chaque structure, tant sur le plan de la maîtrise foncière, de la conception des projets ou encore des échéances calendaires à tenir.

La participation financière de l'APIJ est à formaliser prochainement. Elle pourra se traduire au travers d'une convention de projet urbain partenarial signée avec le représentant de l'État dans laquelle seront précisés la nature, le budget et le calendrier des réalisations attendues, le montant de la participation et ses conditions de versement.

Le développement économique

De par sa situation géographique et la nature des équipements et services publics qui y sont envisagés, le projet de développement de l'activité économique du carrefour Margot devra se porter à l'échelle du rayonnement territorial.

La programmation sera complémentaire avec les actions menées par la CCOG et la ville pour ne pas générer de concurrence avec les opérations en cours : ZAE, ACV, NPNRU...

Des activités ou services d'intérêt général, actuellement non présents, mais jugés structurants, devront pouvoir s'implanter prioritairement, afin d'apporter des conditions requises aux porteurs de projets de l'Ouest guyanais : fourrière et recyclage automobile, centre de contrôle technique poids lourds, production d'énergie, grossiste pharmaceutique...

Un travail renforcé de marketing territorial sera nécessaire pour identifier les différents porteurs de projets.

Le traitement en entrée de ville

La connexion à la RN et le traitement des voiries en entrée de ville devront faire l'objet d'une attention particulière afin d'apaiser les flux et créer un véritable effet de porte révélant au public une centralité diversifiée valorisant la situation de croisée métropolitaine.

Les éléments distinctifs du vocabulaire pénitentiaire seront mis à distance par un filtre architectural et/ou paysager pour en limiter la perception depuis la route nationale et la centralité attenante.

La restructuration des quartiers d'habitat spontané

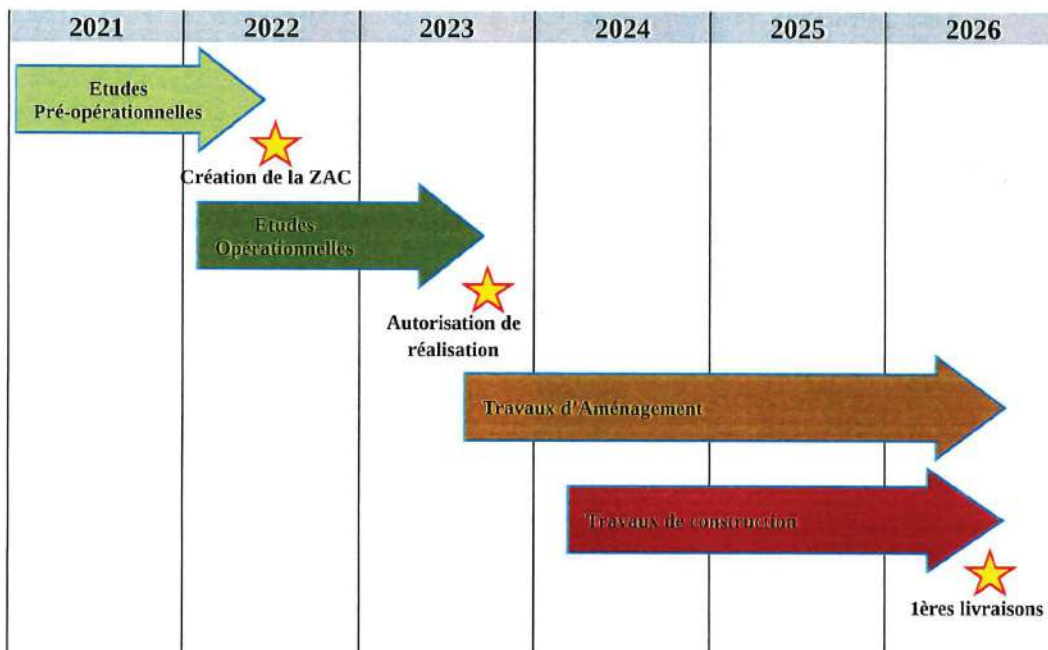
Le carrefour Margot est concerné par la présence d'un habitat spontané ancien dont la majorité du quartier se trouve à l'extérieur du périmètre OIN, en mitoyenneté, à l'Ouest.

Compte tenu de l'état général du bâti étudié au travers d'enquêtes individuelles, le plan guide d'aménagement a proposé de mener une opération de résorption de l'habitat spontané (RHS) pour permettre aux populations concernées d'accéder aux services de base, à des conditions dignes de logement et de sécuriser les tenures foncières lorsque les occupations seront compatibles avec le projet qui sera retenu.

Ce projet implique la concertation et la co-construction avec les publics concernés par l'action. Sa réussite dépendra de la capacité de la maîtrise d'ouvrage et des membres du comité de pilotage associé à coordonner et déployer leurs prérogatives dans leurs domaines de compétences.

Des études pré-opérationnelles devront être menées pour s'assurer des conditions de réalisation de cette opération et élaborer le projet de convention de programme.

Article 7. Le calendrier prévisionnel de la ZAC Margot



Article 8. Orientations stratégiques de l'OIN n°24-Vampires

Le périmètre OIN n°24 Vampires est situé en périphérie de l'aire agglomérée, à l'Est, à proximité de deux quartiers résidentiels importants que sont le quartier des Sables Blanc et la ZAC St-Maurice en construction.

Il s'étend sur 150 hectares tenus par la trame verte et bleue :

- la forêt des Malgaches, à l'Est, classée dans le Domaine Forestier Permanent (DFP) ;
- la crique Malgache au Nord ;
- la crique Vampires au Sud ;
- un corridor écologique terrestre identifié par le SAR à sa pointe Sud-Est.

Le diagnostic présenté en juillet 2019 a mis en exergue les éléments suivants :

- richesse écologique : deux criques, corridor écologique au Sud, forêt haute au Sud, forêt marécageuse au bord des criques ;
- 40 ha sont occupés par l'habitat spontané, soit environ 26 % de sa superficie, représentant 800 logements (cartographie participative Maroni Lab 2020) ;
- conditions de vie difficiles avec un manque de services de base (accès à l'eau potable, à l'énergie, au ramassage des ordures ménagères et à l'assainissement) qui se traduit par des risques sanitaires importants ainsi qu'une importante sur-occupation des habitations (présence de familles avec, entre 5,6 et 6,6 personnes par ménage) ;
- bonne accessibilité au centre-ville mais une grande partie des habitants existants ne sont pas motorisés et sortent peu du quartier ;
- nécessité de connecter le futur quartier au pôle d'équipements de Paul Castaing ;
- secteur assez accidenté, la moitié est en pente, et un tiers du foncier disponible n'est pas constructible (PPRI et trop fortes pentes) ;
- absence de réseaux primaires fonctionnels au sein du périmètre.

Il en découle des Orientations Stratégiques (OS) partagées entre les membres de la gouvernance auxquelles le projet urbain devra satisfaire :

- **OS n°1 :** Articuler les quartiers existants et les zones de projets par une trame urbaine et paysagère renforcée ;
- **OS n°2 :** Anticiper et assurer les liaisons avec le centre-ville et avec les autres projets urbains comme « Culture Fatima » et « Malgaches », ainsi que la restructuration de la RN1 en entrée de ville, par des cheminements en modes actifs assurés depuis le centre-ville jusqu'à Margot ;
- **OS n°3 :** Prévoir et optimiser les moyens de transports dans la ville, en intégrant la desserte des futurs quartiers ;
- **OS n°4 :** Urbaniser prioritairement le foncier disponible et prévoir la question du relogement pour certaines familles des zones d'habitat spontané, en programmant un parc spécifique « type logements tiroirs » pour le relogement ;
- **OS n°5 :** Favoriser la diversification résidentielle en proposant différents modes d'habitat ;
- **OS n°6 :** Favoriser la diversification fonctionnelle en complément de la dominante résidentielle en favorisant de nouvelles activités économiques contextualisées et en complément de celles proposées en centre-ville ;
- **OS n°7 :** Appuyer les nouveaux aménagements sur les aménités forestières et paysagères existantes (topographie, enjeux paysagers à préserver et mettre en valeur...) et notamment la crique Vampire comme support de modes doux au sein de la ville.

Article 9. La composition urbaine de l'OIN n°24-Vampires

Le Plan Guide d'Aménagement présenté le 16/01/2020 traduit les intentions de composition urbaine à l'échelle globale du périmètre OIN n°24 Vampires. Il se décline comme suit :

- un axe viaire structurant du Nord au Sud en limite avec le DFP avec deux connexions majeures à l'avenue Paul Castaing ;
- le développement de l'habitat et d'équipements sur les plateaux libres d'occupation ;
- la restructuration foncière et l'amélioration des logements des quartiers d'habitat spontané.

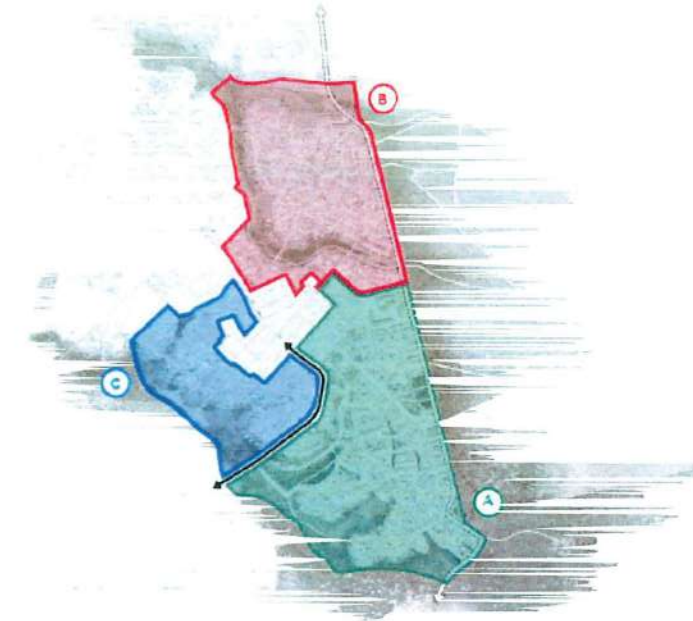


Article 10. Le phasage de l'OIN n°24-Vampires

Il est envisagé un découpage opérationnel en trois ZAC successives :

- A. ZAC Château d'eau
- B. ZAC Colombie
- C. ZAC Chekepatty

Au vu des objectifs stratégiques retenus par la gouvernance, l'opération débutera par la ZAC Château d'eau.



La ville de Saint-Laurent du Maroni a souhaité pouvoir assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération de restructuration urbaine sur le secteur de Chekepatty. L'État a procédé à la cession gratuite de ses terrains situés sur l'emprise de ce secteur au bénéfice de la ville en 2021.

Article 11. La programmation urbaine de la ZAC Château d'eau



Les partenaires de l'OIN s'accordent à mettre en œuvre la programmation urbaine de la première ZAC : Château d'eau. Les objectifs qualitatifs et quantitatifs sont indicatifs. Leur faisabilité devra être confirmée à l'issue des études opérationnelles.

Thème	Objectif qualitatif	Objectif Quantitatif
Aménagement	Un axe viaire Nord-Sud structurant	2 km
	Un réseau de voies de desserte hiérarchisée	7 km
	Un réseau voies douces appuyé sur les voies et les espaces publics	2 km
	Des espaces publics : places, carrels collectifs et numérique, aires de jeux...	17 000 m ² 77 000 m ²
	Un espace naturel urbain à vocation de régulation hydraulique	
Logements	Nouveaux logements créés	Entre 400 et 600
	Régularisations et amélioration de logements existants	50
	Typologies :	
	Logements locatifs sociaux et très sociaux	50 %
	Auto-construction et Accession sociale à la propriété	25 %
Lots libres	25 %	
Formes urbaines :		
Individuel / Mitoyen / Collectif	50 % / 25 % / 25 %	
Activités et services	Commerces de proximité et activités en rez-de-chaussée	4 000 m ²
Équipements publics	Deux groupes scolaires	19 classes
	Un collège	850 élèves
	Un pôle petite enfance	50 places
	Une halle sportive	1 200 m ²
	Une halle polyvalente	1 000 m ²
	Une maison de santé	450 m ²
	Un équipement culturel	1 000 m ²
	Une maison de quartier / ressourcerie	1 000 m ²
	Un terrain de football de proximité	1
	Un plateau sportif	1

Article 12. Les facteurs clés de réussite de l'OIN n°24-Vampires

Afin de contribuer aux orientations stratégiques du projet OIN, des facteurs clés de succès et des interventions nécessaires à la réussite du projet ont été identifiés. Ces dernières sont réalisées sous la responsabilité des parties prenantes de l'avenant de CIN désignées ci-après.

La maîtrise foncière

Le projet se développe sur un périmètre global d'une superficie d'environ 153 ha dont 40 ha sont occupés de manière informelle.

La réussite du projet urbain nécessite une maîtrise progressive du foncier, assortie d'une communication importante en direction des habitants et étayés par des interventions de médiation.

Les propriétés foncières sont essentiellement publiques : État et ville de Saint-Laurent du Maroni. Ces derniers s'engagent à faciliter la cession de leurs fonciers.

Seul un terrain de 2 ha appartient à un propriétaire privé. Pour se prémunir des éventuelles revendications et garantir une bonne lisibilité dans le planning de maîtrise foncière du projet, il sera nécessaire de mettre en place une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP).

L'insertion du projet dans les documents d'urbanisme

Une évolution du PLU sera nécessaire pour autoriser le projet (secteur majoritairement en zone à aménager différée), notamment pour la partie Sud du secteur (pourtour du Château d'eau).

Les partenaires mettront tout en œuvre pour sécuriser les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires (porter à connaissance, révision du PLU, DUP ou DP valant mise en compatibilité, etc).

Pour ce faire, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) relative au secteur sera élaborée et identifiera les invariants permettant d'inscrire les futurs aménagements en concordance avec le projet urbain plus global de la commune.

La programmation des équipements publics

Les partenaires associés au projet et pour lesquels des équipements publics relèvent de leur compétence s'engageront à démarrer les études de pré-programmation, de manière à pouvoir confirmer leur participation au moment des autorisations de réalisation de la ZAC. Les équipements publics identifiés à ce stade du projet concernent :

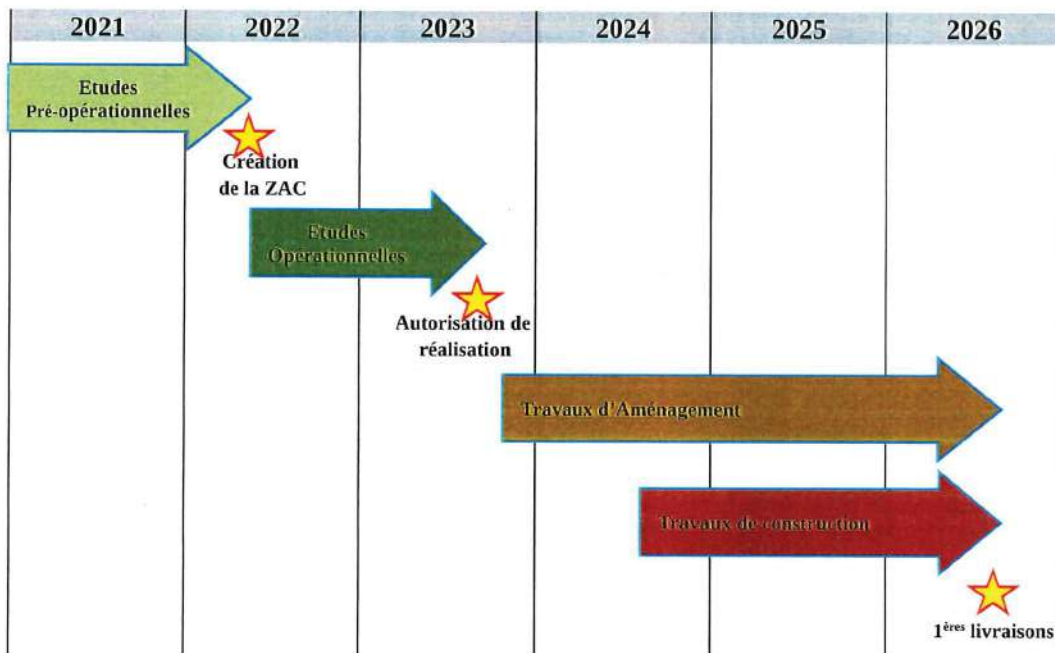
- la ville de Saint-Laurent du Maroni pour le groupe scolaire ;
- la Collectivité Territoriale de Guyane pour le collège.

L'intégration du quartier à la ville

Cette première phase doit aussi être l'occasion de proposer de nouveaux itinéraires qui confortent le réseau de déplacement de la ville pour satisfaire à la première phase et en prévision des phases ultérieures. Pour ce faire, il est nécessaire d'aménager en première phase une voie structurante qui rejoindra la route de Fatima afin d'assurer une continuité directe vers les quartiers Nord.

Cette infrastructure nécessitera de mettre en place un financement dédié compte-tenu de sa vocation à l'échelle de la ville et pour ne pas déséquilibrer le bilan du projet OIN.

Article 13. Le calendrier prévisionnel de la ZAC Château d'eau



Article 14. L'accompagnement du changement

Le projet de gestion

Les acteurs concernés s'engagent à mettre en place un projet partenarial de gestion urbaine de proximité. L'objectif est d'identifier les impacts du projet en matière d'usages, d'entretien et de sûreté.

Les axes stratégiques sur lesquels le projet de gestion devra s'appuyer concerneront en particulier :

- les domanialités, les responsabilités et les modalités de gestion ;
- l'entretien et la maintenance ;
- la gestion des déchets, encombrants, épaves ;
- la promotion de la tranquillité publique et résidentielle ;
- l'accompagnement de l'arrivée des nouveaux habitants ;
- la mise en place et l'animation des actions de proximité dans le quartier.

Les mesures d'insertion par l'activité économique

Les différents maîtres d'ouvrage publics ou privés devront s'engager à appliquer les dispositions du Plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE), en partenariat avec l'Association pour l'emploi et l'insertion en Guyane (APEIG) :

- objectif quantitatif : réserver 7 % des heures travaillées à des personnes en parcours d'insertion ;
- objectif qualitatif : favoriser les parcours permettant aux bénéficiaires d'acquérir des compétences et de construire la trajectoire de l'emploi (contrats en alternance, formation, durée des contrats).

Article 15. La démarche Eco-quartier

Les partenaires s'engagent à prendre en compte la démarche éco-quartier pour ces OIN.

Pour s'inscrire dans la démarche « éco-quartier », les projets devront répondre aux 20 engagements de la charte éponyme regroupés en 4 principes majeurs :

- la nécessité de faire du projet autrement en impliquant tous les acteurs de la ville, du citoyen à l'élu, les partenaires de l'aménagement mais aussi par l'offre d'outils de concertation et de suivi pour garantir la qualité du projet dans la durée et dans l'usage ;
- la contribution à l'amélioration du quotidien par la conception d'un cadre de vie sain et sûr pour les habitants et les usagers des espaces publics et privés. Favoriser le vivre ensemble, la mixité et l'intégration sociales et intergénérationnelles ;
- la participation au dynamisme économique et territorial ;
- la réduction de l'impact sur l'environnement, la gestion responsable des ressources et de l'adaptation au changement climatique.

Article 16. Validation et signatures

Au regard des éléments qui précèdent et conformément au Contrat d'Intérêt National de la Communauté des Communes de l'Ouest Guyanais, les signataires s'engagent notamment à mettre en œuvre les opérations, aménagements nécessaires pour satisfaire aux ambitions de l'OIN et à intervenir au sein du périmètre opérationnel pour répondre aux enjeux identifiés plus haut.

Signé à Cayenne , le 28/04/2022

<p>Monsieur Le Préfet de la Région Guyane Thierry QUEFFELEC</p> <p>Le Préfet Thierry QUEFFELEC</p> 	<p>Monsieur le Président de la Collectivité Territoriale de Guyane Gabriel SERVILLE</p> <p>Le Président Gabriel SERVILLE</p> 
<p>Madame La Présidente de la Communauté des Communes de l'Ouest Guyanais Sophie CHARLES</p> <p>Le Maire Sophie CHARLES</p> 	<p>Madame le Maire de la Commune de Saint- Laurent du Maroni Sophie CHARLES</p> <p>La 2ème Adjointe Benedicte FJEKE</p> 
<p>Monsieur le Directeur de l'Établissement Public Foncier et d'Aménagement de la Guyane Denis GIROU</p> <p>Le Directeur</p> 	

ANNEXE 5

DECLARATION D'INTENTION POUR LA MODIFICATION N°3 DU SAR



CITADIA

une société
du groupe 

Sommaire

- 1) Les motivations et raisons d'être du projet 3
- 2) Le plan ou le programme dont le SAR de Guyane découle 8
- 3) La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet 8
- 4) Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement 8
- 5) Une mention le cas échéant des solutions alternatives envisagées 9
- 6) Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public 9

DECLARATION D'INTENTION RELATIVE A
LA MODIFICATION N°3 DU SCHEMA
D'AMENAGEMENT REGIONAL DE GUYANE
POUR PERMETTRE LA REALISATION DE
L'OIN N°22 « MARGOT »
A SAINT-LAURENT DU MARONI

Art L.121-18 Code environnement

Novembre 2022

Conformément à l'article L.121-18 du Code de l'environnement, la Collectivité Territoriale de Guyane publie la présente déclaration d'intention relative à la procédure de modification n°3 du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de Guyane pour permettre la réalisation du projet d'OIN n°22 à Saint-Laurent du Maroni (réalisation d'un nouveau quartier).

Il apparaît ainsi nécessaire de reclasser dans la cartographie du SAR une partie du programme opérationnel de l'OIN en espaces urbanisables et en espaces d'activités économiques futures (en remplacement d'espaces d'activités économiques futures ou agricoles actuellement) au regard du périmètre opérationnel de l'OIN validé.

La modification du SAR de Guyane n'est pas soumise à concertation obligatoire au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. En revanche, dans la mesure où la procédure de modification du SAR est soumise à évaluation environnementale, elle est alors soumise au droit d'initiative au titre d'article L.121-17-1 du Code de l'environnement. **Ce droit permet au public de solliciter l'organisation d'une concertation préalable.**

Le droit d'initiative peut être exercé auprès de Monsieur le Préfet, conformément à l'article L.121-19 du Code de l'environnement, par :

1° Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;

2° Un conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;

3° Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de ce même article dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

La présente déclaration d'intention comporte les mentions requises aux 1° à 6° de l'article L.121-18 du Code de l'environnement et permet au public d'apprécier l'opportunité de solliciter auprès du Préfet l'organisation d'une concertation préalable relevant des modalités prévues par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'environnement.

1) Les motivations et raisons d'être du projet

➤ Une nécessaire évolution du SAR pour permettre la réalisation de l'OIN n°22 Margot

Un décret ministériel n°2016-1736 du 14 décembre 2016 a inscrit l'aménagement des principaux pôles urbains de Guyane parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R.102-3 du Code de l'urbanisme, dont le périmètre n°22 à Saint-Laurent du Maroni.

Le 22 février 2019, l'Etat, la Collectivité Territoriale de Guyane, la Communauté de communes de l'Ouest Guyanais, la Ville de Saint-Laurent du Maroni et l'Etablissement Public Foncier d'Aménagement de la Guyane ont signé un contrat d'intérêt national (CIN) pour s'associer dans la mise en œuvre de l'OIN.

Le 28 avril 2022, l'avenant au contrat d'intérêt national est venu confirmer la programmation qui y sera réalisée. Elle concernera de l'activité économique, des équipements publics et de l'habitat.

Pour mieux prendre en compte les caractéristiques existantes et répondre aux enjeux sectoriels avec une certaine cohérence du projet urbain, une partie des aménagements sera réalisée en dehors du périmètre administratif de l'OIN.

Le SAR de Guyane doit respecter les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de l'OIN.

Le SAR ne permet pas actuellement la mise en œuvre complète de ce projet car il y prévoit le développement de l'activité économique et l'agriculture. L'habitat y est exclu.

Il apparaît ainsi nécessaire de :

- Réajuster le périmètre opérationnel de l'OIN comme suite à la programmation arrêtée au contrat d'intérêt national ;
- Modifier les occupations autorisées au sein de ce périmètre, d'espaces d'activités économiques futures et d'espaces urbanisables pour permettre le projet d'OIN.

Le SAR doit donc faire l'objet d'une procédure de modification, d'autant que les aménagements prévus par l'OIN s'imposent au SAR. Pour ce faire, seule la carte des occupations du sol au sein du SAR sera modifiée dans la modification du SAR.

C'est dans ce contexte que par courrier en date du 28 juin 2022, Monsieur le Préfet a sollicité de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) qu'elle mène la procédure de modification du n°3 du SAR de Guyane afin de permettre la réalisation de l'OIN.

➤ Le projet lié à l'OIN Margot nécessitant l'évolution du SAR

Dans le cadre de l'OIN multisites de Guyane, l'Etablissement Public Foncier et d'Aménagement de la Guyane (EPFAG) est en charge de l'aménagement du périmètre n°22 « Margot » situé à Saint-Laurent du Maroni qui s'étend sur 150 hectares.



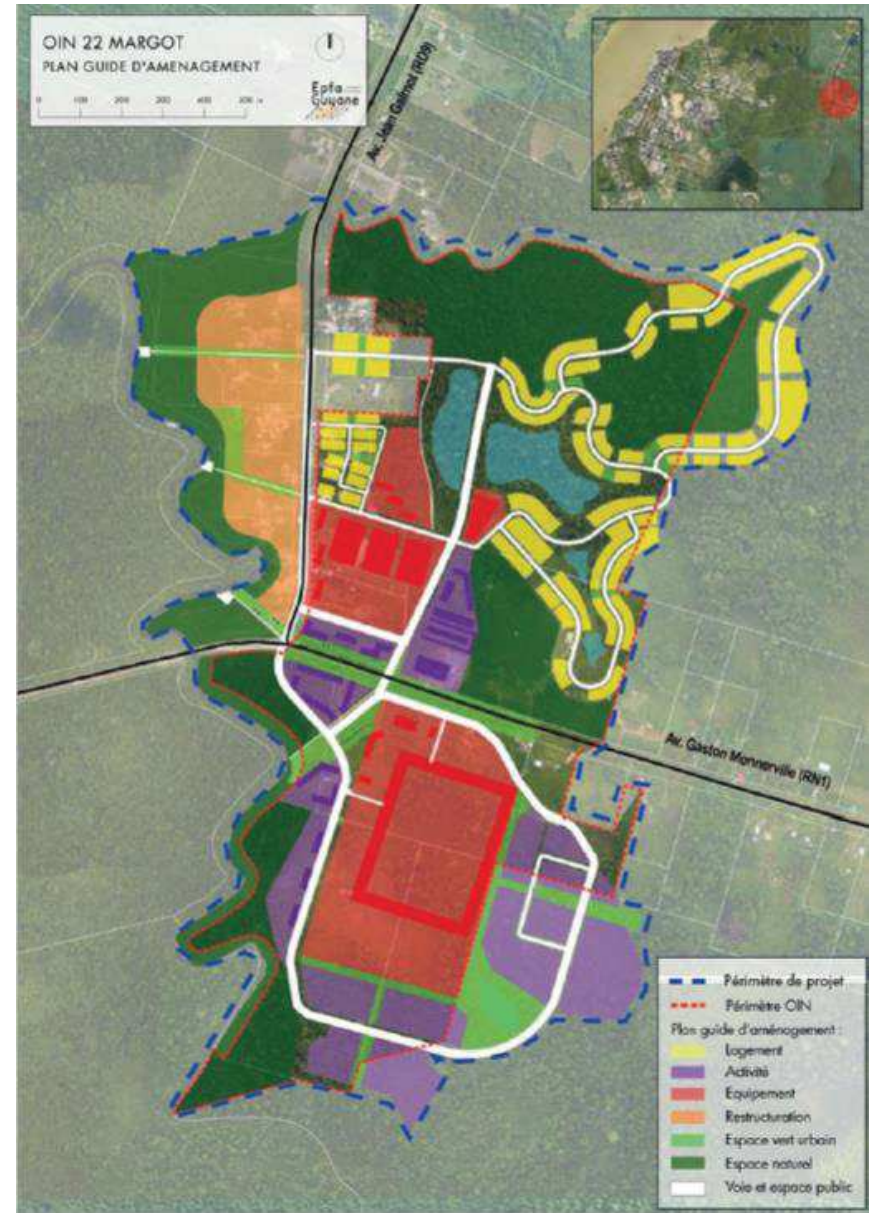
Afin de répondre aux enjeux de la commune de Saint-Laurent du Maroni en termes d'activités économiques, d'équipements publics et particulièrement au regard des besoins en habitat, l'EPFA de Guyane s'est engagé à y développer un nouveau quartier.

Situé en entrée d'agglomération, au carrefour des axes routiers structurants à l'échelle de l'Ouest Guyanais, le site du futur projet pourra accueillir les besoins du territoire communal, mais aussi régional.

En effet, la création d'une zone de développement mixte est une réponse à la nécessité de disposer d'un pôle de développement à la confluence de nombreux territoires de la Guyane. Ce développement figure de plus dans le SAR en vigueur, approuvé en juillet 2016. La réalisation de l'opération permettra par ailleurs, de pallier à la problématique du logement, liée à l'essor démographique continu à Saint-Laurent du Maroni.

Cette solution permettra de mutualiser les ressources et les charges liées aux activités générées sur le secteur et de limiter les impacts environnementaux, notamment par la réduction de l'artificialisation sur d'autres sites de la Guyane.

Différentes études d'aménagement ont été réalisées sur ce périmètre et un plan guide a été établi, permettant la définition d'un nouveau quartier. Le programme prévoit une mixité d'usages et de fonctions, parmi lesquelles des zones d'activité économiques, des équipements publics et de l'habitat.



En termes de logements :

Les enjeux résidentiels sur le périmètre sont de deux natures :

- la régularisation et l'amélioration de l'habitat existant en le restructurant si nécessaire.
- le développement d'une offre résidentielle nouvelle (construction de type maisons de ville et villas), tant pour développer une diversité sociale et fonctionnelle du quartier, que pour amortir les raccordements aux réseaux (adduction d'eau, assainissement collectif...).

En termes d'équipements :

-Un groupe scolaire : Avec l'augmentation programmée du nombre d'habitants, un groupe scolaire de 20 classes sera construit.

-Un pôle sportif : L'aménagement d'une salle polyvalente à l'ouest guyanais est un besoin. L'installation d'un Palais Omnisport d'une superficie d'environ 50 000 m² pour une surface de plancher provisoirement estimée à 8 000 m² et 500 places de parking enherbé est planifiée. Sa programmation doit être précisée mais pourrait ressembler à celle du Palais Régional Omnisport Georges Theolade de Cayenne.

-Un pôle judiciaire et pénitentiaire (PJP) : Conformément à l'Accord de Guyane signé le 21 avril 2017 entre l'État et le collectif « pour que la Guyane décolle », le ministère de la justice a confirmé l'implantation d'un Tribunal de Grande Instance et d'un établissement pénitentiaire à Saint-Laurent du Maroni. Le pôle judiciaire et pénitentiaire sera à proximité du carrefour de la RN1 et de la RD9 qui mène à Mana.

En termes d'activités :

-Une zone d'activités économiques :

Deux Zones d'Activité Economique (ZAE) seront implantées à proximité du pôle judiciaire. Une offre de bâti pour TPE/PME et également de petites parcelles viabilisées sont envisagées. La tension sur ce marché en immobilier d'entreprise ne fera pas de la distance vis-à-vis de Saint-Laurent du Maroni un frein à l'attractivité de cette offre.

-Des commerces :

Des commerces sont prévus le long de la N1. Ils pourront se déployer dès la mise en chantier du PJP avec pour clientèle l'ensemble des actifs liés au chantier mais également le flux de la N1.

-Des hôtels :

La situation de Porte de l'ouest guyanais, l'intérêt écotouristique de la crique Margot et de la forêt des Malgaches, la présence d'un pôle intermodal, le fonctionnement du pôle judiciaire et pénitentiaire justifient le développement d'une offre hôtelière à Margot, en complémentarité avec celle du centre-ville.

-En termes de mobilité :

L'enjeu est de concilier l'animation locale et les mobilités douces du futur quartier avec le fonctionnement des voies dédiées au transit à plus large échelle.

2) Le plan ou le programme dont le SAR de Guyane découle

Les régions d'outre-mer ont des compétences particulières en matière de développement durable, de planification régionale et d'aménagement du territoire définies aux articles L.4433-7 et suivants du Code général des collectivités territoriales ainsi qu'aux articles R.4433-1 et suivants du même Code.

Pour leur permettre de réaliser leurs missions, les conseils régionaux ont été autorisés à adopter des schémas d'aménagements régionaux, par la loi n°84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion.

Le SAR de Guyane a été approuvé en 2002. Le SAR révisé a ensuite été approuvé par décret en Conseil d'Etat n°2016-931 du 6 juillet 2016.

3) La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

L'aménagement du périmètre n°22 « Margot » nécessitant la modification du SAR de Guyane concerne uniquement la commune de Saint-Laurent du Maroni.

4) Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

La procédure de modification n°3 du SAR fera l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article R.104-5 du Code de l'urbanisme.

Le contenu de l'évaluation environnementale codifié à l'article R.122-20 du Code de l'environnement sera inséré dans la notice de la modification du SAR et fera l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale.

La réalisation du projet fera ensuite l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

L'étude d'impact du projet d'aménagement de l'OIN « Margot » portera sur une analyse des effets potentiels du projet pendant la phase de chantier et la phase dite d'exploitation correspondant à la vie du projet après sa réalisation. Cela conduira à mettre en place une série de mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets notables négatifs du projet et ainsi atteindre un niveau d'impact résiduel plus acceptable au regard des effets déterminés. A ce jour, les incidences sont liées à la présence de milieux naturels sur le site.

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet, les mesures permettant de lutter contre les incidences potentielles sur l'environnement porteront notamment sur :

- le climat et la qualité de l'air ;
- la topographie et la géologie ;
- la qualité des sols ;
- la perception du site ;
- les ressources en eau ;
- les risques naturels et technologiques ;
- la flore et les habitats ;
- les espèces végétales invasives ;
- les déplacements.

5) Une mention le cas échéant des solutions alternatives envisagées

L'évaluation environnementale afférente à la modification du SAR devra comporter les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet de l'évolution du SAR, conformément à l'article R.122-20 du Code de l'environnement.

Différents scénarios ont été étudiés et seront développés dans le cadre de l'étude d'impact. La programmation a été ajustée depuis lors notamment en fonction des incidences sur l'environnement.

6) Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public

Dans l'hypothèse où une concertation serait jugée opportune par Monsieur le Préfet suite au droit d'initiative, les modalités de la concertation pourraient être les suivantes :

- mise à disposition du public en mairie et sur le site internet de la commune d'une notice comprenant notamment les objectifs et caractéristiques principales du projet ;
- Organisation éventuelle d'une réunion publique ;
- Publication d'articles dans la presse et/ou sur le site internet de la Collectivité territoriale de Guyane et de la commune de Saint-Laurent du Maroni.

*

La présente déclaration d'intention ouvre un droit d'initiative d'une durée de deux mois à compter de sa publication. A l'issue, la concertation préalable pourrait avoir lieu, conformément à l'article L.121-19 du Code de l'environnement si :

- Le droit d'initiative était soulevée auprès de Monsieur le Préfet dans ce délai de deux mois ;
- Monsieur le Préfet estimait opportun d'organiser la concertation préalable. Sa décision motivée serait rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande. En l'absence de décision explicite dans ce délai, le Préfet serait réputé avoir rejeté la demande.

A ce propos, la présente déclaration est publiée sur le site internet de la Collectivité territoriale de Guyane, conformément à l'article R.121-25 du Code de l'environnement : <https://www.ctguyane.fr/>

Elle est également publiée sur le site internet de la Préfecture : <https://www.guyane.gouv.fr/>

Elle est également affichée au siège de la Collectivité territoriale de Guyane et en mairie de Saint-Laurent du Maroni.

ANNEXE 6

PROJET D'OAP NOUVEAU PLU



Révision N°3 du Plan Local d'Urbanisme

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- 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 :
- Approbation révision N°3 :



Art L151-7 du Code de l'urbanisme

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles [L. 151-35](#) et [L. 151-36](#).

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

R151-6 du Code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article [R. 151-10](#).

La présentation des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) est une pièce obligatoire constitutive du dossier de PLU. Elle expose la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou réaménager des quartiers ou des secteurs de son territoire. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation doivent être cohérentes avec les orientations générales définies au PADD.

Les orientations d'aménagement sont opposables dans leur principe aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité et non de conformité. Elles se superposent aux règles édictées au règlement sur les mêmes quartiers ou secteurs.

Elles doivent être respectées dans leur esprit, se distinguant du règlement graphique auquel tout pétitionnaire est tenu de se conformer.

Le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 portant sur la modernisation du contenu des plans locaux d'urbanisme, est venu renforcer le rôle des OAP dans la mise en œuvre des documents d'urbanisme. Il rend notamment obligatoire le recours aux OAP définies aux articles R151-6 et R151-8 pour l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.

On distingue ici les OAP sectorielles portant sur un secteur à enjeux pour le développement urbain de Saint-Laurent du Maroni, des OAP thématiques portant chacune sur une problématique particulière mais transversale à plusieurs quartiers de la ville.

1 OAP et prise en compte des zones inondables..... 4

2 OAP Sectorielles 5

2.1 OAP Renouveau Urbain..... 7

OAP Centre-Ville/ ancien hôpital..... 7

OAP Village Chinois..... 10

OAP La glacière..... 12

OAP Charbonnière..... 15

2.2 OAP Extension Urbaine 17

OAP Cultures-Fatima 17

OAP Nord Saint-Maurice 20

OAP ZAC Saint Maurice 22

OAP Sud Paul Castaing 25

OAP Balaté Nord..... 27

OAP Vampire 29

Focus quartier « Chekepatty » 32

OAP Paul Isnard 34

OAP Malgaches Paradis 36

OAP Margot 40

OAP Extension Saint-Jean..... 43

OAP Pointe Balaté 45

3 OAP Thématiques 47

3.1 OAP Déplacement 48

OAP Entrée de ville « Est » 48

OAP RD11 50

OAP Voie de contournement 52

OAP Route "Margot" 54

OAP Déplacements doux..... 56

3.2 OAP Cadre de vie 58

OAP Patrimoine 58

OAP Valorisation de la crique Saint-Laurent 61

OAP Trame Verte et bleue..... 63

OAP Aménagement des berges du Maroni 69

1 OAP et prise en compte des zones inondables

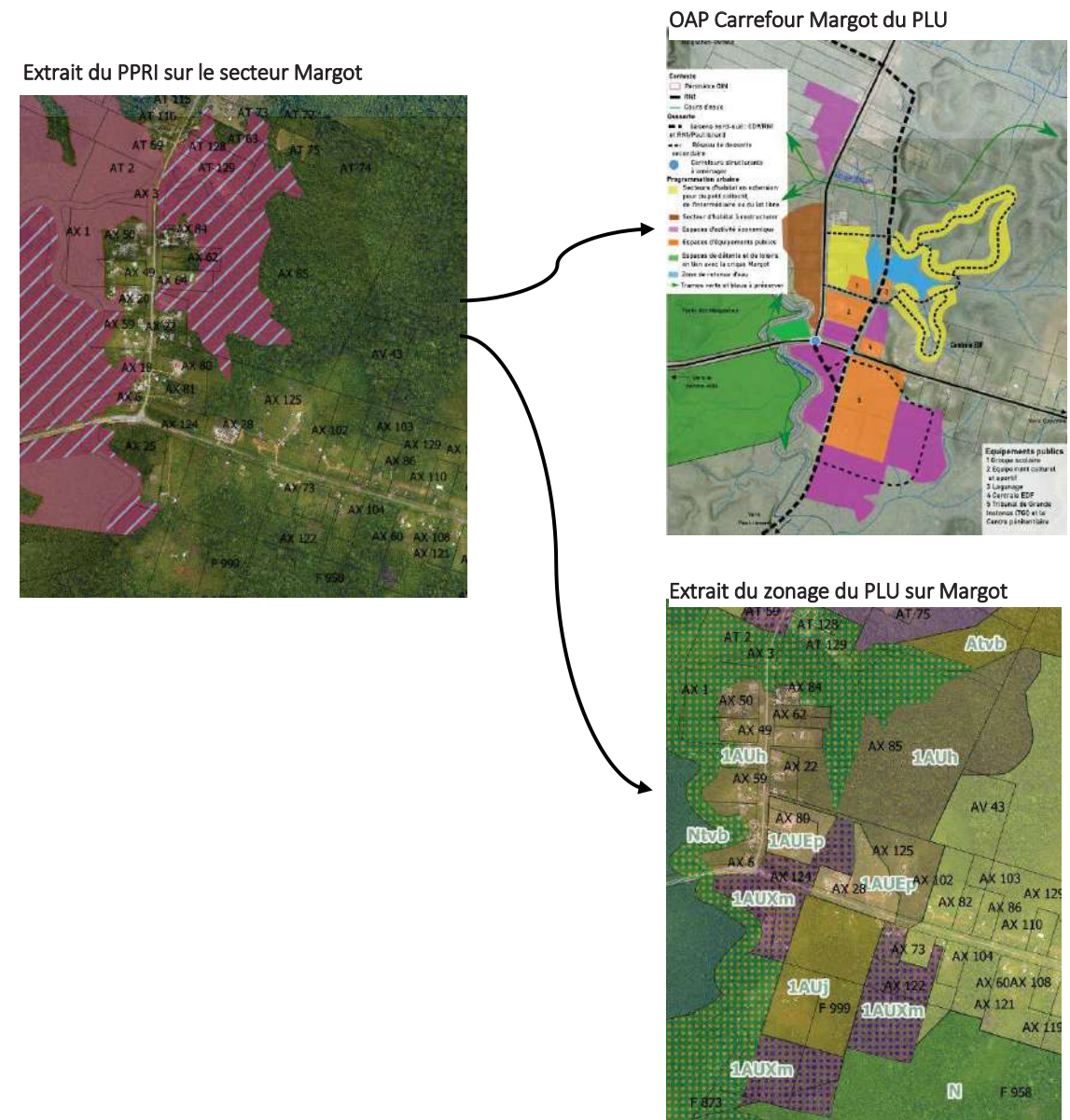
Les cartes présentées dans le document servent à préciser les orientations d'aménagement des secteurs identifiés. Plusieurs orientations d'aménagement et notamment les OAP sectorielles identifient les zones inondables. Même si cela n'est pas précisé sur les cartes ni dans la légende, dans la majorité des cas, les zones inondables sont issues du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Ainsi, les dispositions d'aménagement des espaces prennent en compte le PPRI.

Les OAP et l'ensemble des dispositions du PLU renvoient à la prise en compte du PPRI en ce qui concerne la constructibilité en zone inondable.

Il convient de relever que les surfaces impactées par le risque inondation ne sont pas concernées par les emprises dédiées à la construction.

Exemple de la prise en compte du PPRI sur le secteur Margot :



2 OAP Sectorielles

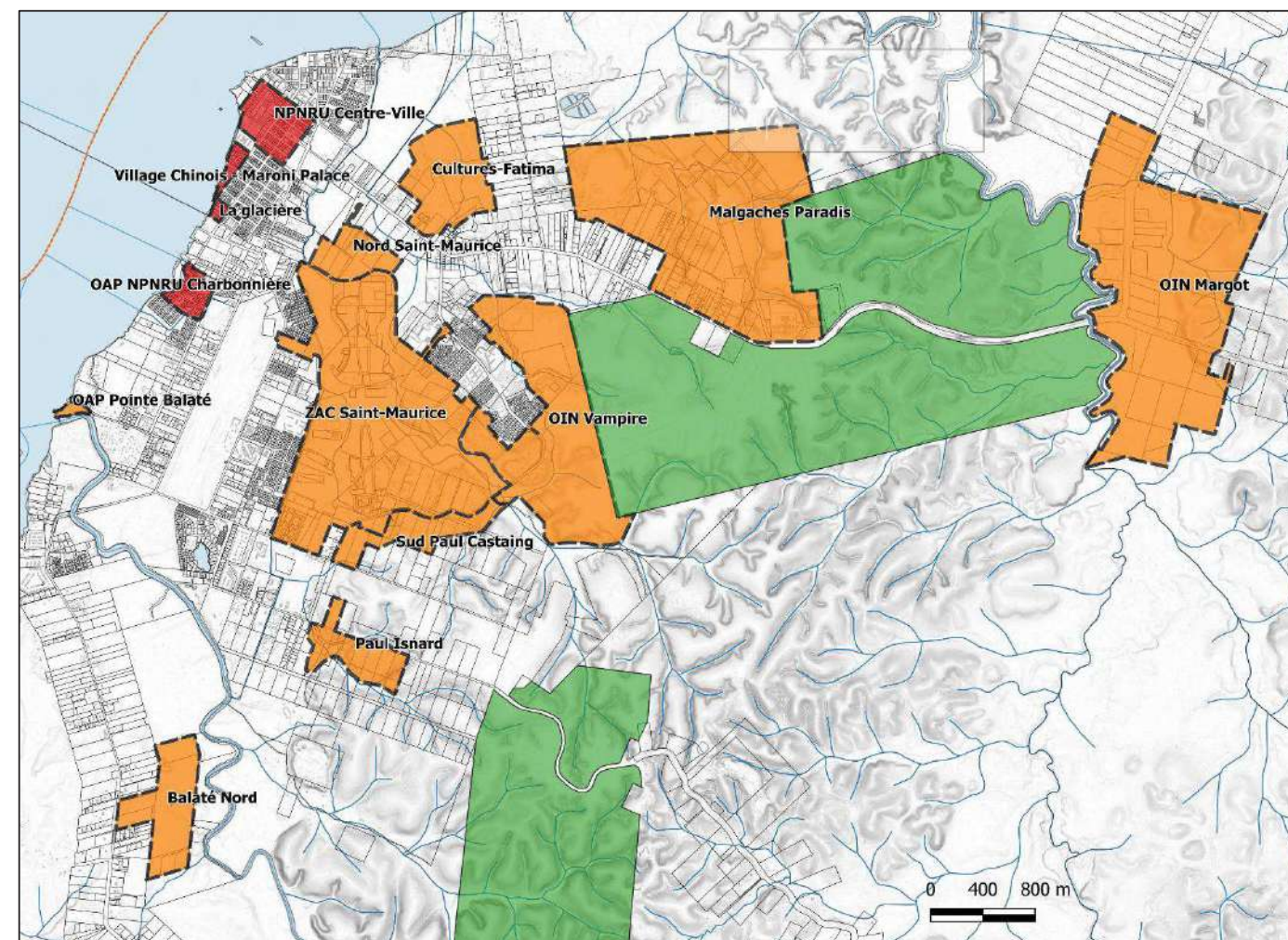
Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles portent chacune sur un secteur à enjeux identifiés au plan.

Ces sites se différencient de la façon suivante :

- ✓ Les secteurs de renouvellement urbain au sein de la ville ;
- ✓ Plusieurs OAP sectorielles au sens de l'article R.151-20 prévus pour les extensions urbaines. Elles concernent les zones 1AU ouvertes à l'urbanisation.

Nom de l'OAP	Type OAP
OAP Centre-Ville/ ancien hôpital	Renouvellement urbain
Village Chinois - Maroni Palace	Renouvellement urbain
La glacière	Renouvellement urbain
Charbonnière	Renouvellement urbain
Cultures-Fatima	Extension urbaine
Nord Saint-Maurice	Extension urbaine
ZAC Saint-Maurice	Extension urbaine
Sud Paul Castaing	Extension urbaine
Balaté Nord	Extension urbaine
OIN Vampire + Focus « Chekepatty »	Extension urbaine
Malgaches Paradis	Extension urbaine
OIN Margot	Extension urbaine
Extension St-Jean	Extension urbaine
OAP Pointe Balaté	Extension urbaine

Identification et localisation des OAP sectorielles :



2.1 OAP Renouvellement Urbain

OAP Centre-Ville/ ancien hôpital

Enjeux

Le centre-ville apparaît aujourd'hui en perte de dynamisme, cela se matérialise de diverses manières : dégradation progressive du cadre bâti et parfois d'intérêt patrimonial fort, manque de logement, une vitalité commerciale menacée par la délocalisation des services générateurs de flux etc...

Dans le cadre du Nouveau Projet de Rénovation Urbaine (NPNRU), il s'agit d'insuffler une nouvelle dynamique au centre-ville en agissant sur l'environnement urbain du centre. Le scénario d'intervention souhaité par la commune sur cet espace se donne pour objectifs d'engager :

- ✓ un effet d'entraînement global sur l'ensemble du périmètre du centre-ville (intégration de l'ancien CHOG, ouvertures sur le fleuve, entrée de ville) ;
- ✓ une diversification programmatique pour « faire centre » associée à des conditions de sécurité ;
- ✓ une unité de conception urbaine pour l'ensemble des interventions et d'une maîtrise de la qualité architecturale, urbaine et paysagère future (prescriptions) ;
- ✓ sur l'emprise du CHOG, une intervention mieux intégrée des constructions nouvelles et de la présence de l'hôpital classé aux monuments historiques

L'outil d'accompagnement en faveur de la réhabilitation du bâti est l'OPAG-RU.

Dispositions d'aménagement et de programmation

Plusieurs axes programmatiques se dégagent selon les objectifs du programme NPNRU et des lieux d'intervention sur les îlots prioritaires du centre-ville :

Les axes programmatiques pour les surfaces à vocation économique et culturelle

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.

Une programmation pour une mixité de public / utilisateurs :

- ✓ montée en gamme de l'offre commerciale,
- ✓ offre de petits tertiaires de centre-ville (bureau),
- ✓ offre hôtelière avec montée en gamme (3 à 4 étoiles),

La programmation privilégiée sur les îlots prioritaires du centre-ville sera la réalisation de commerces en RDC et du logement sur les étages. Le bâti comportera une hauteur maximum en R+2.

Les cœurs des îlots devront, dans la mesure du possible, être mobilisés pour des espaces verts récréatifs et des aires de stationnement.

Des aménagements plus localisés seront mis en œuvre sur :

- 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.

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 :

- d'un aménagement de l'espace public de qualité sur le secteur de la roche bleu ;

- de la création d'une liaison entre l'ancien hôpital et les berges du Maroni.

Habitat :

Il s'agit de décliner une offre diversifiée en locatif libre et intermédiaire pour répondre à l'importance des besoins :

- ✓ Locatif ;
- ✓ PLS ;
- ✓ LI/PLS pouvant être réalisé par les bailleurs et coupler avec la réhabilitation dans les îlots.

À l'accession, une diversification des cibles sera à privilégier :

- ✓ Locatif privé libre
- ✓ Acquéreurs en résidence principale en accession libre et accession sociale.

Sur l'ancien CHOG, des produits en accession plus haut de gamme visent à développer une offre « produits à réhabiliter + environnement fleuve » à destination des investisseurs.

Sur le logement social, il s'agira de limiter la programmation de logements locatifs sociaux :

- ✓ à de faible volume et sans programmation sur le locatif très social ;
- ✓ en complément sur la réhabilitation de quelques îlots ;
- ✓ à des besoins et cibles spécifiques (ex :étudiants, agents du ministère de la Justice).

Sur l'ancien hôpital :

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.

Les principes d'aménagements sont les suivants :

- ✓ 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 Gaulle ;
- ✓ démolition du bâtiment de l'hôpital de 1990 ;
- ✓ Continuité douce entre l'allée principale du camp de la Transportation et l'allée principale d'entrée dans l'ancien CHOG.

La programmation urbaine sur cet espace vise à développer :

- ✓ une offre commerciale ;
- ✓ une offre hôtelière ;
- ✓ une offre de logements de standing ;
- ✓ Un équipement dédié aux loisirs et divertissements.

OAP Village Chinois

Enjeux :

Le quartier du Village Chinois est un quartier historique du centre-ville qui se trouve aujourd'hui dans une situation pour le moins préoccupante en raison d'une dégradation avancée du bâti et de l'insalubrité qui y règne, et ce, à proximité directe du site de l'ancien hôpital concerné par le projet NPNRU. Par ailleurs, sa situation est stratégique en raison du lien fort qu'entretient le quartier avec le fleuve.

Au travers cette OAP, il s'agit de réaffirmer la volonté communale de restructurer le quartier du Village Chinois en appliquant les principes d'aménagement qui sous entendaient la création d'un périmètre de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur ce quartier en 2009. Ainsi, le périmètre de l'OAP reprend les contours de la concession de ZAC.

Dispositions d'aménagement :

Ce secteur offre un potentiel de densification conséquent à mobiliser par :

- ✓ des nombreux « vides » au sein de la trame urbaine : dents creuse et fonds de parcelles notamment ;
- ✓ la présence de bâtis dégradés à réhabiliter ;
- ✓ les possibilités de construction offertes par le règlement en R+2.

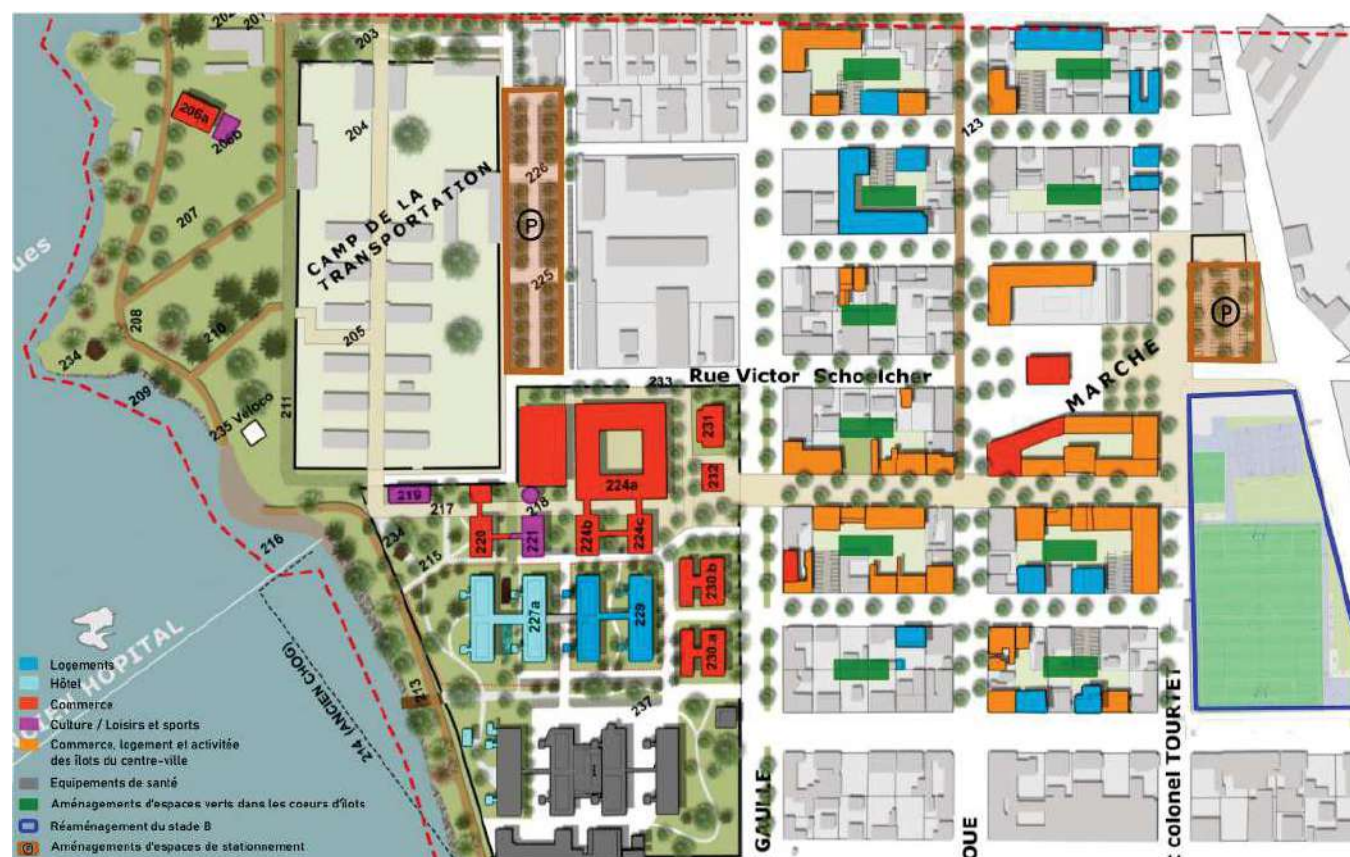
La présence de bâtiments remarquables dans le quartier est intéressante dans la perspective d'une mise en valeur du patrimoine architectural. Ces bâtiments devront faire l'objet d'une rénovation si nécessaire et d'une protection.

Il s'agira de proposer une offre de logements favorisant la mixité sociale par une offre orientée vers le locatif social en complément d'une offre de logements en accession ou en locatif du parc privé.

Par ailleurs, la densification du tissu urbain permettra d'encourager la mixité urbaine et notamment aux abords de la place centrale « Baudin » qui constitue un espace public fédérateur à l'échelle du quartier, et qui a vocation à être requalifié pour améliorer la qualité urbaine du site. Également, une réflexion sera engagée sur l'encadrement et la formalisation des usages autour de la vente de poissons (projet de marché au poisson) et l'accostage des pirogues sur l'espace public.

Le réaménagement de l'espace public visera à :

- ✓ organiser un front urbain 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 ;
- ✓ maintenir la trame urbaine des trois îlots à proximité de l'ancien hôpital ;
- ✓ 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) ;
- ✓ 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 ;
- ✓ agir sur le réseau viaire en travaillant l'accès du quartier à partir du Boulevard du Général de Gaulle ;
- ✓ permettre l'intégration d'un équipement de loisir touristique et de logements en tenant compte du paysage fluvial sur le secteur Maroni-Palace.



OAP Village Chinois



Contexte urbain

- Secteur d'intervention
- Bâti

Orientation d'aménagement sur le bâti

- Secteur de densification du tissu urbain et de mixité urbaine et sociale
- Bâti remarquables à réhabiliter et/ ou protéger
- Maintien de la trame des trois îlots
- Organiser un front urbain de qualité
- Secteurs d'intégration d'équipements de loisirs et touristiques et de logements

Principes de réaménagement de l'espace public

- Développement d'une centralité de proximité autour d'un espace public à requalifier
- Mise en valeur de cheminements pour les modes actifs le long des berges
- /// Porosité paysagère
- ← Percées visuelles à maintenir ou à créer

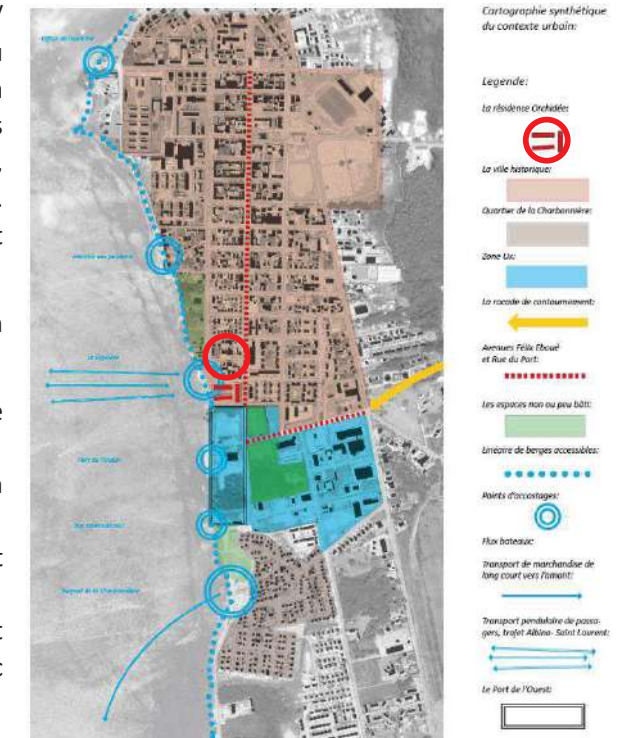
OAP La glacière

Enjeux :

Situé en bout du secteur dit « Maroni-Palace / Village chinois » ce site offre un accès direct au fleuve. L'accostage des nombreuses pirogues à cet endroit crée un certain nombre de nuisances pour les riverains (bruit, commerce informel, présence des taxis collectifs, trafic divers etc.). Les habitants de la résidence des Orchidées sont les premiers concernés par ces nuisances.

Ce constat amène à restructurer ce quartier en veillant à :

- ✓ offrir un cadre paisible et agréable aux habitants de la résidence ;
- ✓ permettre une mutation fonctionnelle du quartier ;
- ✓ gérer les flux automobiles et piétons autour de la résidence ;
- ✓ créer des espaces de rencontre et de jeux en lien avec l'aménagement des berges.



Dispositions d'aménagement :

Le projet urbain s'articule autour d'interventions de trois natures différentes pour reconquérir ce site sensible :

- ✓ 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.

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. Il s'agira alors d'aménager :

- ✓ la rue des Orchidées et les deux dernières sections du boulevard général de Gaulle en zone de circulation apaisée;
- ✓ la rue de la Glacière en sens unique de contournement ;
- ✓ de nouvelles poches de stationnement ;
- ✓ une bande cyclable ;
- ✓ la rue des bougainvilliers en cul-de-sac pour un simple accès au parking et dans la continuité de la promenade des berges.

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.

La résidentialisation est soutenue par la restructuration de son environnement. Le projet devra maîtriser ses accès pour éviter que la résidence n'accueille à nouveau des pratiques non souhaitées en

prévoyant notamment : le contrôle des accès, des clôtures, la qualification de l'espace central favorisant la présence des résidents.


Enfin, 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 :


- ✓ 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 contigües.


OAP La glacière




La priorité de ce projet est de pouvoir offrir un **CADRE PAISIBLE ET AGRÉABLE AUX HABITANTS DE LA RÉSIDENCE**.

 Résidentialiser les orchidées passe d'abord par une redéfinition des limites et des accès, pour plus de sécurité et d'intimité pour les habitants. L'apport d'équipements et d'une palette végétale d'ombrage et nourricier sera un moyen de faciliter l'appropriation des lieux.

 La résidence des Orchidées est un premier point dans la **mutation fonctionnelle de l'ensemble du quartier Orchidées/Glacière**. Le déplacement de l'activité fluviale contribuera à impulser une nouvelle dynamique attractive dans le quartier. Une occasion de diversifier l'offre de logement et de commerces ; de réorganiser les espaces publics des alentours de la résidence. Il sera nécessaire :

 - De gérer le flux automobile et organiser les aires de stationnement, afin de mieux optimiser l'espace et accorder plus de place aux piétons et cyclistes.

 - De créer des lieux conviviaux et ludiques dans ce maillon de la promenade des berges, et pouvoir profiter paisiblement du paysage fluviale du Maroni.

OAP Charbonnière

Enjeux :

La charbonnière est un quartier singulier à Saint-Laurent de par son histoire, son architecture et son dynamisme. Ceci étant, l'évolution du quartier depuis plusieurs années est source d'un certain nombre de dysfonctionnements et de nuisances.

Le développement des constructions informelles est source d'insalubrité et de dégradation du bâti. L'espace public reste quant à lui très peu valorisé nécessitant une restructuration forte. Dans le cadre d'une RHI, la réflexion d'ensemble sur le quartier s'articule autour de ces quatre grands axes :

- ✓ la sécurisation des déplacements piétonniers, en améliorant l'accessibilité aux équipements publics et aux commerces ;
- ✓ appréhender la très forte fréquentation de l'axe traversant du quartier ;
- ✓ l'amélioration du cadre de vie par la mise en valeur des espaces publics, les commerces, le patrimoine et par la prise en compte des activités culturelles, festives et sportives ;
- ✓ l'intégration d'une démarche d'auto-réhabilitation et de concertation avec la population tout en recherchant des solutions économiques adaptées aux moyens des habitants ;

Dispositions d'aménagement :

Sur l'espace public :

- ✓ Le réaménagement des carrefours visera autant à sécuriser les différents usages sur l'emprise publique qu'à créer du lien sur les espaces plus fréquentés du quartier : le cœur de quartier et les abords du fleuve.
- ✓ Aux abords de la salle polyvalente est identifié le cœur de quartier, pour lequel une intervention plus lourde sur l'espace public est préconisée.
- ✓ 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 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 :
 - parc de loisirs au sud
 - plaine des festivités à proximité du fleuve
 - chemin des traditions au nord/est.

Le potentiel constructible de ces espaces pourra être mobilisé en tant que besoin dans le cadre du projet de RHI.

Sur le bâti :

Une opération globale d'amélioration de l'habitat sera menée. Les bâtiments concernés sur le quartier sont ceux qualifiés d'insalubre ou en état de dégradation relativement avancée. Les travaux d'amélioration de l'habitat sur ces logements pourront faire l'objet d'accompagnement des propriétaires sur le plan administratif, technique et financier.

Le projet devra veiller à maintenir la forme architecturale des maisons héritées de la création du quartier des Bardeaux.



2.2 OAP Extension Urbaine

OAP Cultures-Fatima

Enjeux :

Le secteur de projet dénommé Cultures-Fatima est un secteur situé à la croisée de différents quartiers de la ville ayant chacun des dynamiques et des vocations différentes.

Au travers les grands enjeux de ce secteur, il s'agit notamment :

- ✓ d'intégrer un nouveau quartier d'habitat au sein de la ville, en coordonnant les initiatives privées et en résorbant l'habitat indigne se trouvant sur site ;
- ✓ de localiser des équipements de rayonnement au sein de la ville ;
- ✓ de programmer de nouvelles activités économiques en relation avec la RN1 ;
- ✓ de ménager le quartier de Paddock vis-à-vis des dynamiques urbaines environnantes.

Dispositions d'aménagement :

La trame viaire :

Il s'agit de mailler ce secteur en proposant des tracés de voirie se raccordant aux axes viaires structurants et environnants :

- ✓ 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.

L'organisation paysagère et urbaine :

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.

Sur la partie ouverte à l'urbanisation, un nouveau quartier mixte d'équipements, de logements et de commerces sera aménagé. Il s'articulera notamment par une polarité de quartier autour d'un écoulement hydraulique principal.

L'idée directrice du plan d'aménagement de secteur est la suivante: le parti urbain et paysager est d'adosser à la coulée verte centrale, une esplanade linéaire support d'usages et d'animations, mettant en scène un effet « front de rivière » et générateur d'un cadre de vie qualitatif. Cette esplanade, par sa qualité d'ambiance devient un lieu de destination pour des pratiques de loisirs (se promener, flâner, faire du sport...) et intègre le réseau de promenade du centre-ville, composant un parcours entre les quais, le village Paddock, le parc naturel urbain et le centre-ville.

La programmation urbaine :

La programmation des équipements publics comprendra :

- ✓ un parc sportif ;



- ✓ un collège ;
- ✓ deux groupes scolaires (GS sur le plan).

La programmation de logements prévoit plus 700 nouveaux logements dont une part majoritaire sera réalisée en collectif. Une partie des logements individuels sera localisée au sein d'un secteur dédié pour l'accès social à la propriété.

La programmation économique prévoit de constituer :

- ✓ 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.
- ✓ des linéaires commerciaux sur les espaces de polarité (bordure de l'esplanade verte de et cœur de quartier).

Le quartier d'habitation spontané « Malgache » est voué à muter au profit du projet d'aménagement d'ensemble du secteur. L'aménagement devra permettre le relogement des habitants occupant le foncier de manière illicite.

Les parcelles situées en bordure de RN1 présentent un enjeu fort de renouvellement urbain : logements insalubre, enjeux d'inondabilité de la zone et réalisation du prolongement de la rue Léa Chapelain à l'arrière de ces parcelles.

Emprise au sol maximale des constructions autorisées 65%
Hauteur maximale des constructions autorisée : R+2



Programmation des espaces

- | | |
|---|--|
| ■ Equipements publics | ■ Espaces naturels |
| ■ Habitats collectifs avec mixité à l'îlot | ■ Espaces publics de coeur de quartier à qualifier |
| ■ Secteur d'habitat individuel pour l'accession social à la propriété | ■ Zone de déblais et/ou bassin de compensation hydraulique |
| ■ Activité tertiaire | — Périmètre de SAG (Schéma d'Aménagement Global) |
| ■ Linéaires commerciaux | Réseau viaire |
| ■ Activité commerciales et artisanales | — Voiries existantes |
| ■ Vocation mixte (secteur Saint-Maurice Nord) | ■ Voiries primaires à créer |
| ■ Enjeux de renouvellement urbain en bordure de RN1 | ■ Voiries secondaires à créer |
| | --- Cheminements doux à créer |

OAP Nord Saint-Maurice

Enjeux

Situé à l'interface entre le centre-ville, la Route Nationale 1, la ZAC Saint-Maurice, et le projet Cultures-Fatima, ce secteur occupe une place stratégique dans la ville. Il représente 19 hectares dont une partie est concernée par des occupations illicites et d'autre part le risque inondation qui limite l'urbanisation sur la frange nord du secteur d'OAP.

Le projet de création d'une voie de liaison entre la route nationale et la route départementale constituera une première voie de contournement du centre-ville. Ce projet viaire permettra la desserte de la partie nord de la ZAC Saint-Maurice et du secteur d'aménagement objet de la présente OAP.

Dispositions d'aménagement :

Programmation

- ✓ 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 sera privilégiée.
- ✓ 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, restauration et autres loisirs).
- ✓ Les installations informelles n'ont pas vocation à perdurer sur ce secteur. L'aménagement devra permettre le relogement des habitants occupant le foncier de manière illicite.

Desserte viaire

- ✓ 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 :
 - 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.
- ✓ Des couloirs de végétation devront être préservés en lien avec la trame verte communale.

OAP ZAC Saint Maurice

Enjeux :

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Saint-Maurice constitue le projet urbain le plus structurant pour le développement de la ville à court/moyen terme. Le développement de la ville à partir des années 1990 s'est effectué le long d'axes structurants tels que l'avenue « Paul Castaing » et la route de Saint-Maurice, sans créer une continuité urbaine ainsi qu'en isolant ces quartiers des différents services publics. L'aménagement de la ZAC vise à reconnecter les quartiers entre eux afin de rapprocher les habitants des différents services et d'améliorer les déplacements.

Elle porte sur une superficie de 238 hectares pour répondre aux besoins de la ville en s'inscrivant dans une démarche de développement durable. Il s'agit d'édifier de nouveaux quartiers intégrés à la ville en prenant en compte les principes de mixité sociale et des usages, de densité du tissu urbain, de déplacement doux et de polarité de quartier.

Le périmètre de la ZAC connaît une croissance rapide de l'habitat spontané. En conséquence, le programme de la ZAC a été resserré à un périmètre opérationnel, une partie du secteur se trouvant en zone OIN.

Dispositions d'aménagement :

Desserte viaire :

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 :

- ✓ à 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.

Deux voies principales desservent la ZAC d'Est en Ouest créant des jonctions entre les quartiers de Sables-Blancs et le quartier des Ecoles.

Au sein du périmètre de ZAC seront aménagées des voies d'accès aux différents îlots constructibles et des voies de desserte au sein même de ces nouveaux quartiers.

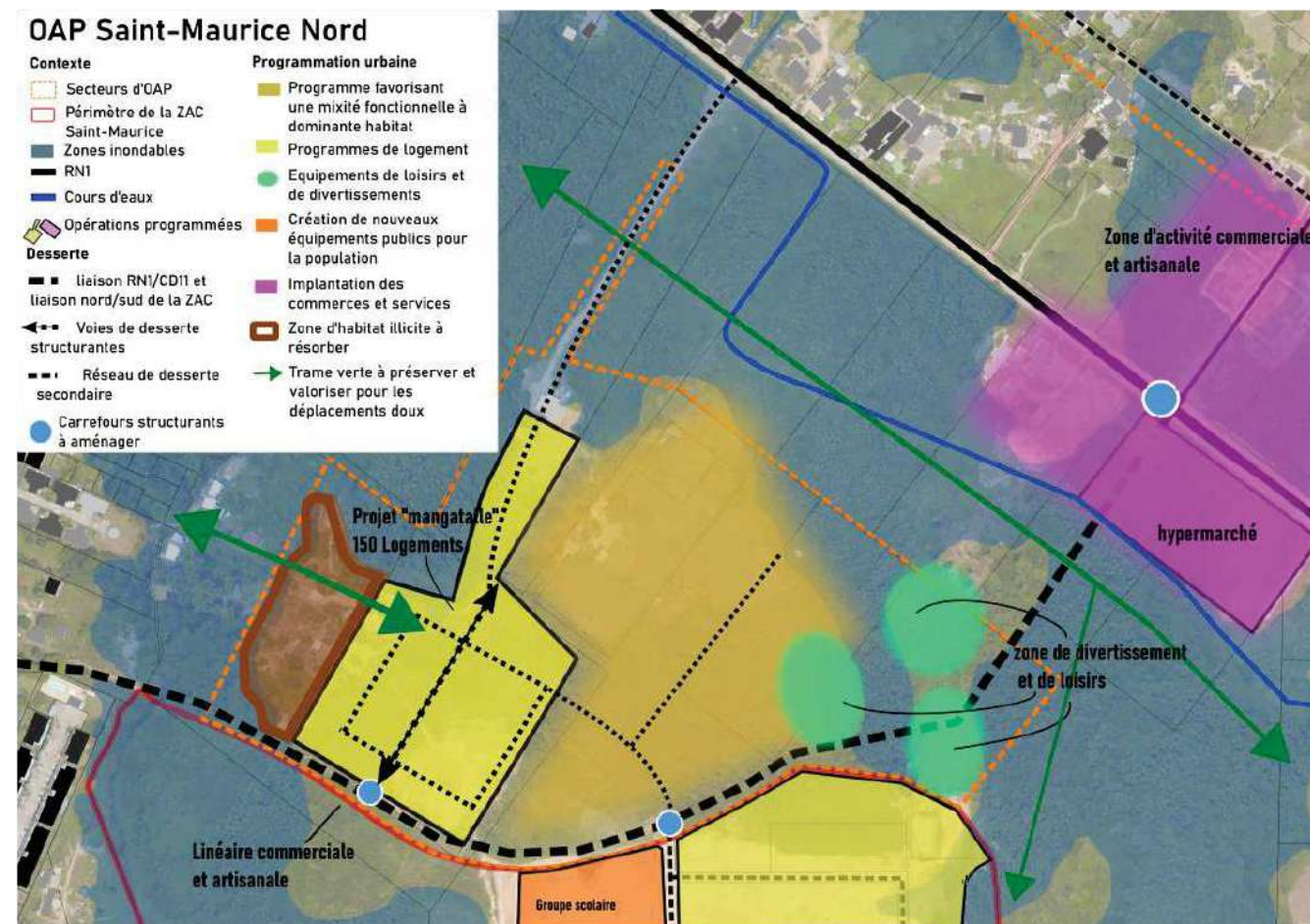
Orientation d'aménagement

3700 nouveaux logements sont programmés au sein du périmètre de la ZAC pour la ville. L'offre est orientée vers:

- ✓ un équilibre entre logements collectifs et logements individuels ;
- ✓ le locatif social en complément d'une offre de logements en accession ou en lot libre.

La production de logements étant principalement *ex nihilo*, l'image architecturale des constructions sera contemporaine en tenant compte du tissu urbain existant ou projeté et au paysage environnant. Une attention particulière sera portée à l'intégration d'une démarche environnementale dans les logements afin qu'ils soient adaptés au mieux au territoire guyanais.

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 sont répartis de manière à créer et consolider des polarités



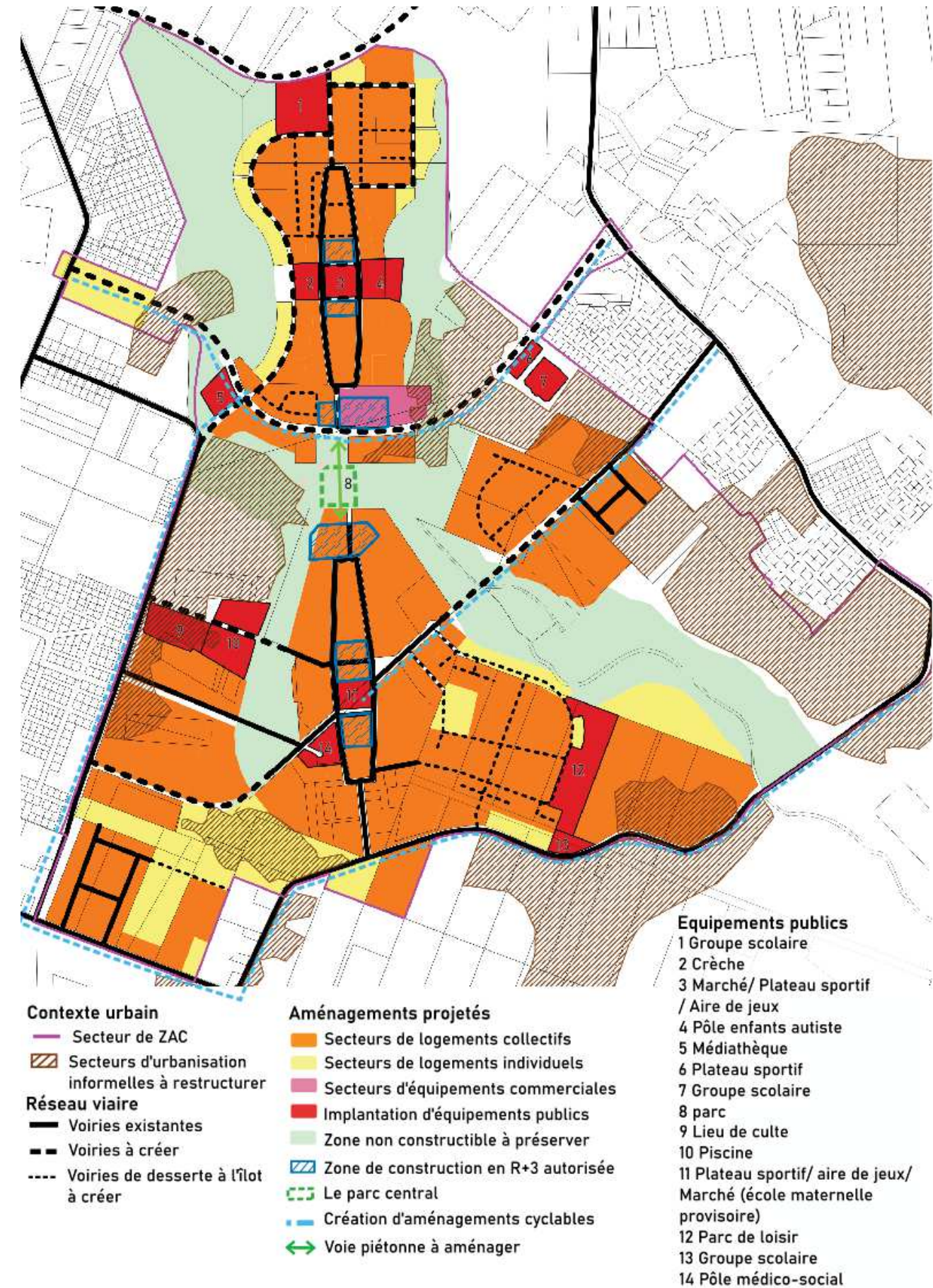
de quartier sur les parties nord et sud de la ZAC. La programmation en équipement est détaillée sur la carte de l'OAP.

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.

Les différents quartiers informels se trouvant sur le périmètre de la ZAC feront l'objet d'un traitement adapté selon leurs situations :

- ✓ restructuration sur place du quartier de « Chekepatty » se trouvant dans le périmètre de la ZAC mais étant intégré dans la programmation de l'OIN Vampire;
- ✓ résorption progressive des installations illicites pour la mise en œuvre du programme de la ZAC.

L'aménagement de la ZAC prend en compte le risque inondation par la préservation de vastes zones humides afin de limiter l'impact de l'imperméabilisation des sols sur les milieux naturels et les habitants. 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.



OAP Sud Paul Castaing

Enjeux :

Le périmètre de ce secteur désigne une bande constructible le long de la rue Paul Castaing, juste au sud du périmètre de la ZAC Saint-Maurice. Ce secteur d'aménagement est pour sa quasi-totalité occupé par de l'habitat informel.

Un des principaux enjeux de ce secteur sera de contenir et de restructurer l'urbanisation au regard de l'activité agricole notamment.

Dispositions d'aménagement¹

La bande constructible au sud de l'avenue Paul Castaing devra faire l'objet d'un programme global de résorption de l'habitat insalubre ou spontané.

Le foncier occupé au sud de la zone 1AU devra être libéré pour l'activité agricole.

La restructuration du foncier s'appuiera sur un principe de parcellisation du foncier afin de régulariser l'occupation des parcelles.

La taille des parcelles permettra une densité moyenne de 24 logements à l'hectare. Le nombre et la taille moyenne des parcelles ne sont pas figés et la taille pourra en réalité fortement varier pour s'adapter aux besoins des ménages mais aussi aux contraintes de la topographie. Les parcelles situées en forte pente seront nécessairement plus grandes.

Au sud de la crique des Vampire est programmé réservé un espace pour l'implantation d'un futur cimetière.

Principe de parcellisation du secteur



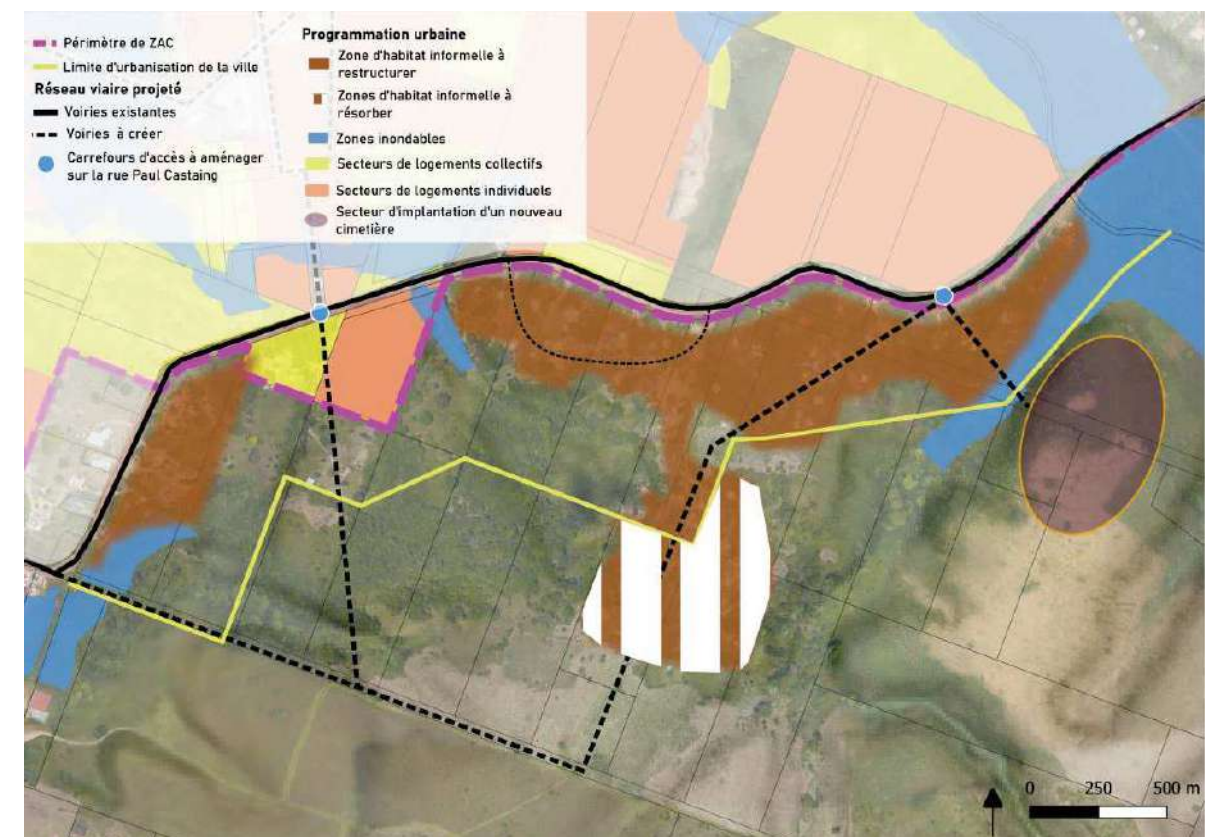
Paul Castaing Ouest (de la crique)

La desserte viaire du secteur sera intégrée dans le schéma de déplacement de la ville de telle manière :

- 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.

Il s'agit d'une projection à long terme du réseau viaire qui n'a pas vocation à être réalisée s'ici 10/15 ans.

¹ L'illustration présente le principe d'aménagement qui devra être retenu pour la restructuration du quartier. Elle ne constitue pas une orientation d'aménagement en tant que telle sur le réseau viaire, le découpage parcellaire ou la taille des parcelles.



OAP Balaté Nord

Enjeux

L'opération « Balaté nord » constitue un projet d'aménagement d'ensemble au sud de la ville. Il correspond à un nouveau quartier mixte à vocation principale d'habitations et d'équipements structurants. Ce projet global s'étend sur plus de 33.5 ha composés de 7 parcelles accessibles via la route de Saint-Jean. Ce secteur a également été retenu par la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) pour l'implantation du futur Lycée IV de Saint-Laurent du Maroni.

Ce projet d'aménagement relève d'une volonté forte de proposer un nouveau quartier adapté aux besoins et à l'extension urbaine de la ville de Saint-Laurent du Maroni, mais aussi de conférer à cette zone une réelle qualité urbaine et paysagère.

À cet égard, ce secteur d'aménagement constitue un projet urbain d'envergure devant faire l'objet d'une intégration spécifique au Plan Local d'Urbanisme.

Dispositions d'aménagement :

Le parti pris d'aménagement du secteur se décline de telle manière :

L'accessibilité du site :

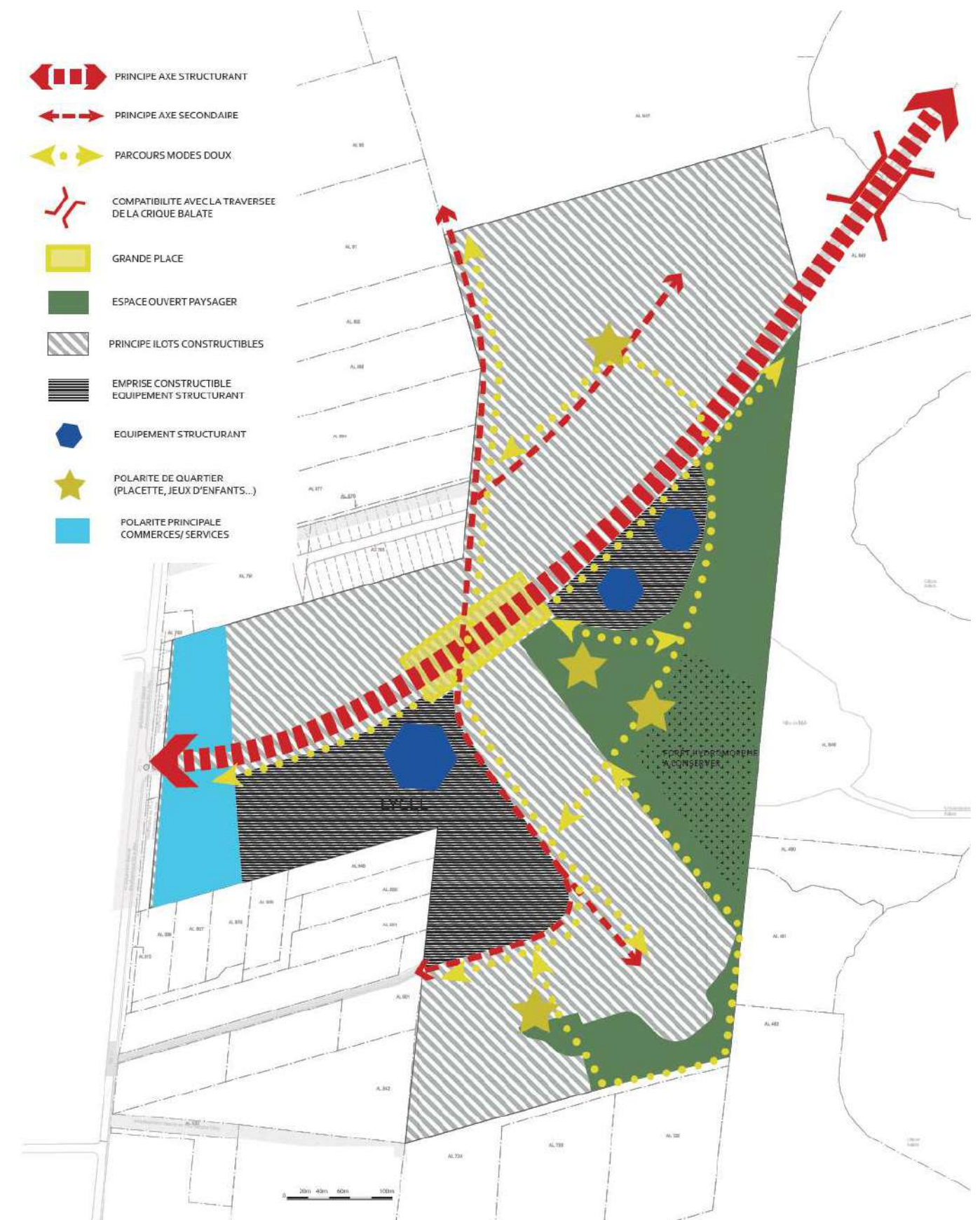
- ✓ L'aménagement d'un axe structurant principal qui innerve le projet depuis un seul accès nouveau sur la RD11. Cet axe constituera la voie de passage pour le deuxième franchissement de la Balaté. Il sera dimensionné de façon à supporter le trafic routier en conséquence.
- ✓ L'axe de desserte primaire 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.

La programmation en équipement, commerce et habitat :

- ✓ 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.

Espaces verts, cadre de vie, environnement :

- ✓ 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.



OAP Vampire

Enjeux :

Le secteur OIN de Vampire représente un périmètre d'environ 150 hectares. Il est fortement impacté par l'habitat informel. Trois sous-secteurs au sein du périmètre OIN sont identifiés :

- ✓ deux quartiers informels dénommés Colombie et Chekepatty ;
- ✓ un secteur à ouvrir à l'urbanisation dénommé « Château d'eau ».
- ✓ En termes de connexion viaire, le positionnement de ce secteur OIN est stratégique vis-à-vis du projet de contournement de la ville agglomérée, dans la continuité du chemin de Fatima.

Par ailleurs, il présente un potentiel paysagé non négligeable à valoriser avec la présence de la crique Vampire et de la forêt des Malgaches. Enfin, une nouvelle zone autour du nouveau château d'eau sera ouverte à l'urbanisation pour la construction de logements et d'équipements.

Dispositions d'aménagement

Principes d'organisation urbaine

- ✓ 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.

Implantation des voiries : l'axe de desserte Nord-Sud sera l'axe viaire structurant du secteur qui reliera à terme la RN1 à la route de Paul Isnard. Il devra être séquencé selon les singularités géographiques et paysagères.

- ✓ 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 ».

Programmation logement :

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 :

- ✓ Gestion du foncier par le macro lot avec regroupement des habitants en copropriété ;
- ✓ Acheminement des réseaux le long de voiries jusqu'à des polarités identifiées auxquelles sont raccordées plusieurs macro lots ;
- ✓ Définition de règles pour accompagner le développement des macro lots.

Sur l'offre de logements neufs, un prévisionnel d'environ 750 logements est identifié. La programmation logements se décline de telle manière :

- 50% de logements individuels ;
- 25% de logements collectifs ;
- 25% de intermédiaires.

Principe de structuration viaire :



Programmation des équipements publics:

La programmation en équipements comprendra :

- ✓ 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.

Cette programmation d'équipements est axée principalement sur les secteurs extension des Sables-Blancs et le secteur Château d'eau. Des équipements de proximité complémentaires seront positionnés au sein des deux secteurs informels au cours de leurs restructurations.

Programmation économique :

L'implantation d'activités commerciales est orientée sur deux secteurs préférentiels :

- ✓ une cité artisanale au nord du quartier Colombie ;
- ✓ des locaux d'activité sur le secteur du château d'eau.

Le parc Vampire :

Le versant nord de la crique Vampire sera réservé pour la constitution d'un parc ouvert selon les principes d'aménagement suivants:

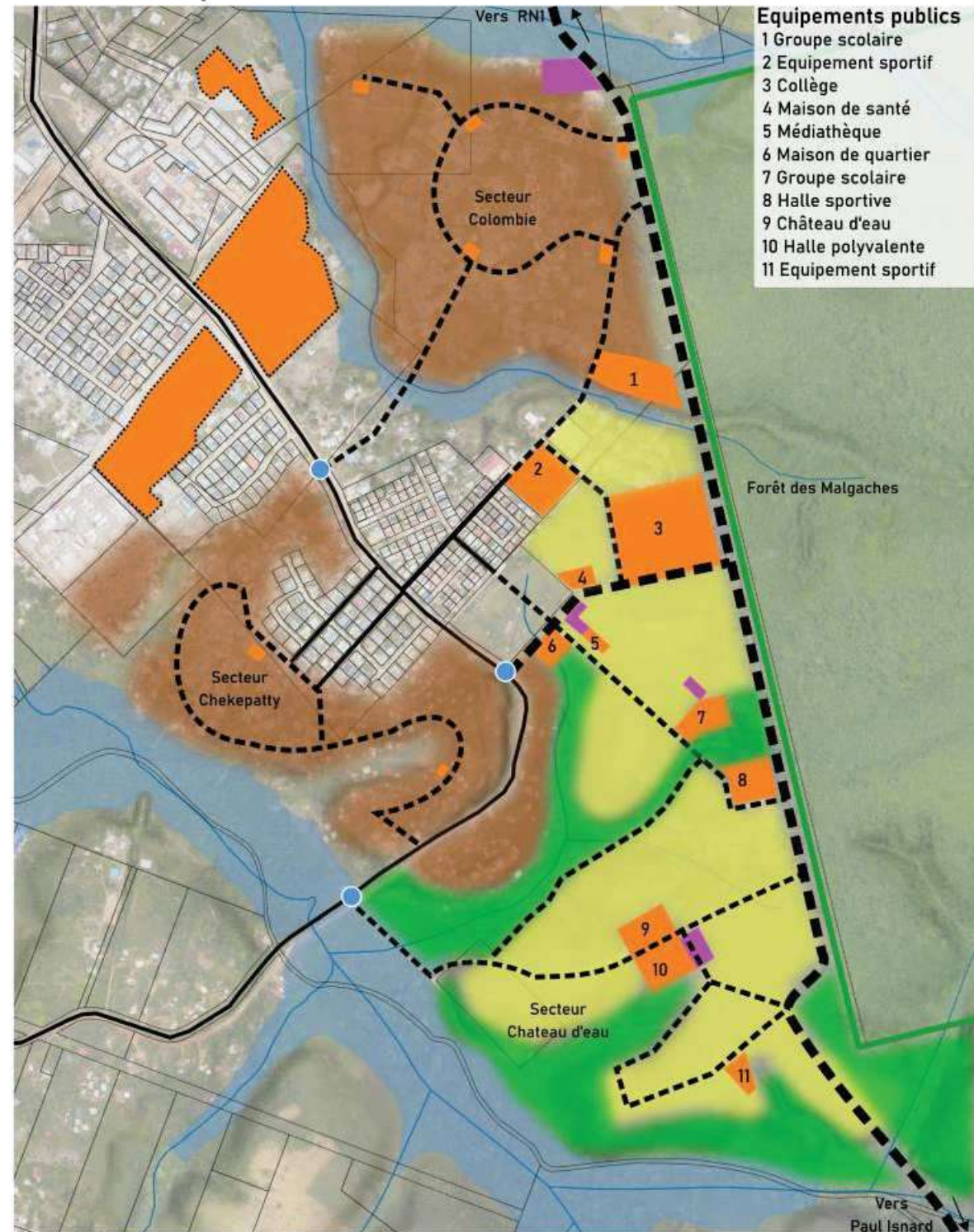
- ✓ versants urbanisés sur des pentes moyennes à fortes ;
- ✓ micro-polarité autour du château d'eau ;
- ✓ espaces publics accompagnant l'interface entre le parc Vampires, le parc forestier, et le tissu urbain ;
- ✓ ouvrages hydrauliques pour une gestion des eaux pluviales en surface sur une partie des milieux ouverts.

Le secteur de Chekepatty :

Le quartier informel de Chekepatty compris et intégré dans la programmation OIN du secteur fait l'objet de dispositions particulières en raison de l'état des réflexions plus poussées sur ce quartier.

Ces dispositions sont détaillées dans la partie suivante : « focus quartier Chekepatty »

OAP OIN Vampire



Focus quartier « Chekepatty »

Enjeux :

Situé dans le secteur des Sables-Blancs, le quartier de Chekepatty est un des quartiers informels les plus importants de la ville. Il détient la particularité d'être à la fois concerné par le périmètre de la concession de la ZAC St-Maurice et le périmètre OIN de Vampire.

Ce plan d'intervention poursuit trois principaux objectifs d'intégration du quartier :

- ✓ **l'intégration urbaine** (garantir l'accessibilité interne et externe du quartier et sécuriser l'occupation foncière) ;
- ✓ **l'intégration sociale** (développer les pratiques associatives, culturelles, sportives et de loisirs) ;
- ✓ **l'intégration environnementale** (améliorer l'accès aux services essentiels et réduire les risques sanitaires et environnementaux).

Les orientations proposées visent, entre autres, à alimenter la réflexion autour du **renouvellement d'un modèle d'éco-quartier**.

Pour chaque thème, des actions sont prévues suivant un phasage à court, moyen et long terme. À court terme, des aménagements « transitoires » permettent de répondre à des urgences immédiates tout en s'insérant dans une stratégie globale à long terme, visant l'intégration complète du quartier au reste de la ville. Les orientations proposées s'appuient sur les pratiques existantes ainsi que sur la mise en place de **solides dispositifs de concertation et d'accompagnement social** des habitants.

Localisation du quartier vis à vis des périmètres OIN et ZAC



Dispositions d'aménagement :**Intégration urbaine :**

Les voies principales seront matérialisées en premier lieu et les cheminements piétons seront stabilisés par l'emploi de matériaux innovants. La voirie carrossable nécessitera, tout au long de son exécution, la démolition ou le déplacement de quelques habitations situées sur l'emprise des voies prévues.

Des espaces de stationnement et les entrées du quartier seront davantage aménagés. Des rampes et escaliers, ainsi que des passerelles traversant les bras de criques pourront être mis en place.

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 fonciers adaptés : bail à construction² ou bail réel solidaire.

Intégration sociale :

La place principale ainsi que des placettes secondaires seront aménagées pour favoriser l'accès aux services et l'appropriation par la population. Ces espaces favorisent le développement d'activités de formation et d'insertion professionnelle, en parallèle des programmes d'activité et de services pourront être amenés à se développer.

Des emplacements en bord de crique pourront progressivement être aménagés en zones de loisirs intégrées au paysage. Une solution transitoire pour l'éclairage public est proposée (installations aériennes) dans l'attente du raccordement du quartier au réseau électrique.

Intégration environnementale :

L'objectif sera de raccorder le quartier aux réseaux d'eau et d'électricité de la ville afin de répondre à l'urgence environnementale et sanitaire. Ces raccordements pourront intervenir après la mise en place de solutions transitoires et écologiques.

Des filtres plantés ou système de pédo-épuration assainissent les rejets d'eaux usées et constituent, à long terme, une frange paysagère autour des cours d'eau, améliorant la résilience du quartier. Les mares existantes sont dépolluées et des lieux de dépôt des ordures ménagères sont aménagés au carrefour des cheminements.

OAP Paul Isnard**Enjeux :**

Ce secteur d'aménagement à proximité directe de la zone économique de Saint-Maurice, se caractérise par un mitage important du foncier agricole. La future voie de contournement de la ville aura pour conséquence d'accroître le trafic sur la route de Paul Isnard.

Par ailleurs, un besoin accru en équipement scolaire existe sur cette partie du territoire.

Dispositions d'aménagement :

La programmation urbaine comprend :

- 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.

Accessibilité :

Plusieurs voiries seront à réaliser sur cette partie du territoire (voir carte ci-dessous) :

- La liaison de la voie de contournement ;
- Le franchissement de la crique Balaté ;
- La liaison entre Paul Castaing et Paul Isnard.

La réalisation de ces voies concourt au désenclavement de plusieurs quartiers périphériques de la ville.



OAP Malgaches Paradis

Enjeux

Cette OAP vise à réglementer la première phase des aménagements prévus sur le secteur OIN Malgache-Paradis. Ce large secteur d'aménagement couvre une superficie de plus de 700 hectares. Le périmètre identifié au titre de cette OAP porte sur près de 200 hectares dont la moitié reste néanmoins réservée pour l'activité agricole.

Les enjeux d'aménagement sur ce secteur sont multiples et variés. Ils portent aussi bien sur la préservation des zones inondables, les pratiques agricoles prégnantes sur le secteur, l'implantation d'activités économiques, la formalisation des occupations spontanées du site, la préservation de corridors écologiques et la présence des populations coutumières aux abords du secteur OIN.

La seconde phase d'aménagement sur ce périmètre OIN portera, entre autres, sur les secteurs au nord du périmètre agricole.

Dispositions d'aménagement :

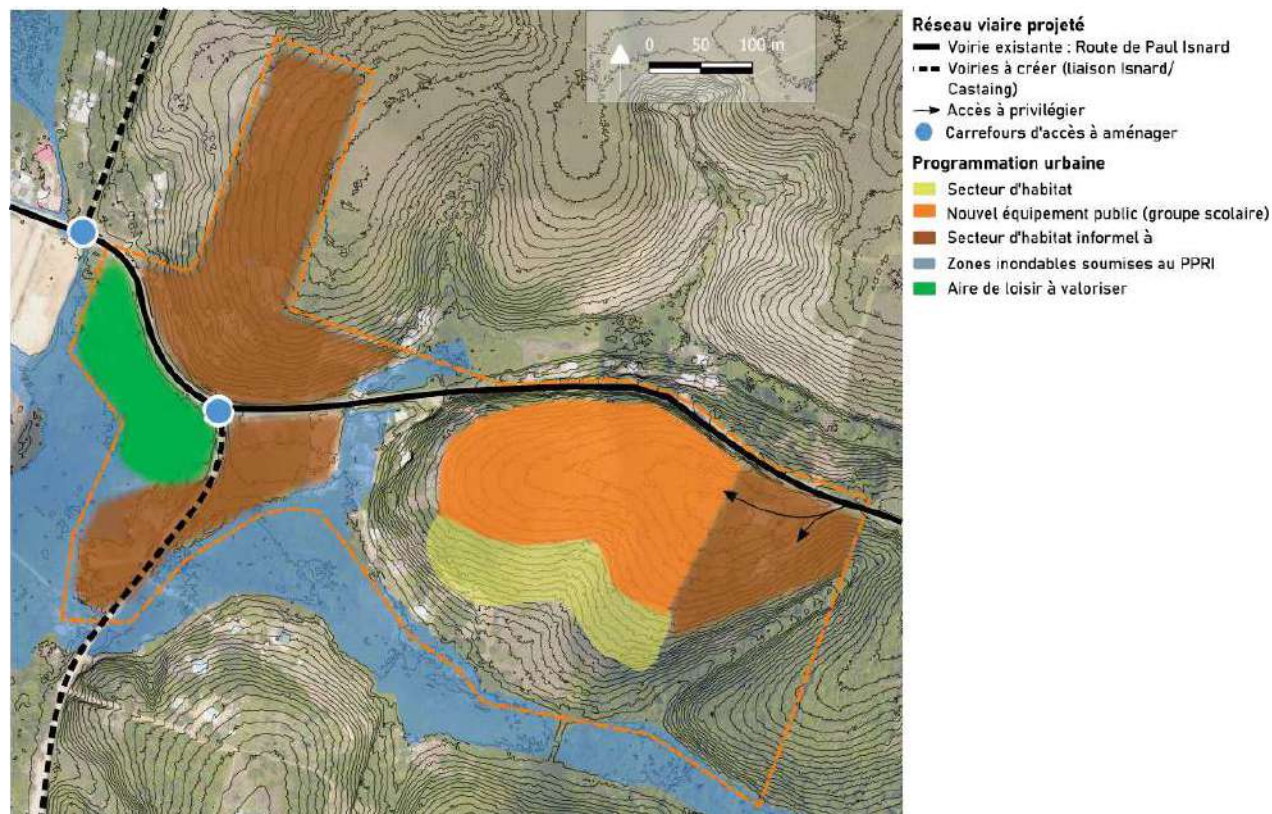
Réseau viaire :

- ✓ Plusieurs dessertes principales permettront le maillage du secteur :
 - ➔ 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 » ;
 - ➔ La desserte du secteur « Tarcy ».
- ✓ Les voies secondaires complèteront 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.

Programmation urbaine² :

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.

² Attention : Les cartes programmatiques présentées ci-dessous n'ont qu'un titre indicatif sur l'intention d'aménagement des 3 sous-secteurs en question. Elles ne constituent pas le schéma de l'OAP présenté en page 36 du présent document. Elles doivent être appréhendées comme des propositions de programmation urbaine des secteurs mais ne constituent pas des pièces opposables de l'OAP.

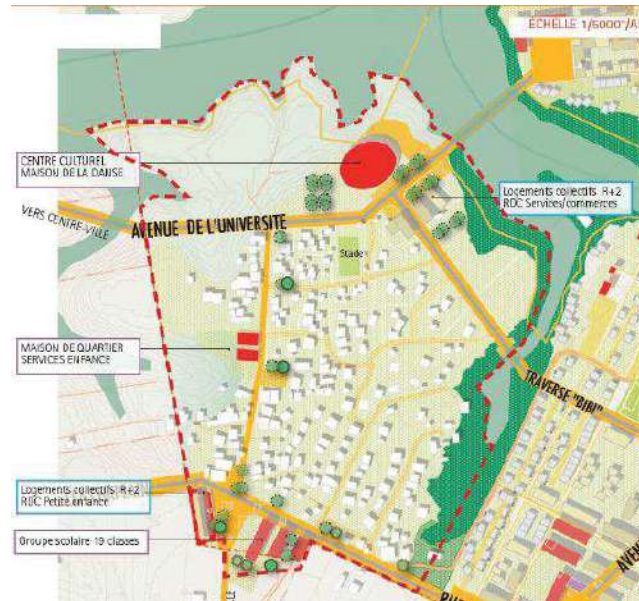


✓ Le quartier Bibi, aussi dénommé « AZ02 » constitue un quartier d'habitat à équiper et à ouvrir sur l'OIN, le chemin de Fatima et Monnerville. L'implantation d'une polarité de quartier autour d'un équipement culturel s'effectuera au nord du quartier.

La programmation porte sur :

- La régularisation des occupations au sein du quartier.
- L'introduction de logements collectifs dans le quartier
- Des équipements publics de proximité

Principe d'aménagement du Quartier Bibi



Principe d'aménagement du secteur Tarcy

Secteur Tarcy, la vocation résidentielle de cet espace compris entre la crique Tafia et la forêt des Malgaches est affirmée avec la recherche d'une mixité des typologies de logements entre habitat individuel et logements collectifs.

La programmation porte sur :

- Un mix 50/50 de logements collectifs et individuels pour environ 300 logements ;
- 3 équipements de proximité.



✓ La Zone économique industrielle porte sur trois quartiers identifiés sur le plan : Montoute, Tafia et Descannes.

Il s'agit d'une entrée majeure pour l'ensemble du secteur OIN.

Le secteur Descannes est un secteur habité de la ville. Sa mutation vers de l'activité économique s'effectuera de façon progressive dans le temps.

Le secteur Montoute est identifié pour l'implantation d'une nouvelle piscine.

La programmation porte sur :

- 19 hectares de foncier économique pour l'accueil d'activités industrielles ;
- Une zone d'activités tertiaires ;
- Un EHPAD ;
- Une nouvelle piscine.

Plans d'aménagement de principe des secteurs Montoute et Descannes

✓ 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.



OAP Margot

Enjeux :

Dans la perspective de l'extension du réseau viaire, le secteur du carrefour Margot se situe à la croisée d'axes routiers majeurs à l'échelle du bassin de vie de l'ouest Guyanais. L'aménagement mettra notamment l'accent sur le traitement des abords des axes routiers du CD9 et de la RN1 puisque le secteur OIN Margot sera considéré comme l'entrée de ville majeur de Saint-Laurent du Maroni dans les années à venir.

L'habitat sur site présente un enjeu de restructuration fort. La recherche d'un équilibre entre l'habitat, des équipements publics d'envergure et de proximité ainsi que le développement économique, est une des composantes fortes de l'urbanisation de ce quartier.

Dispositions d'aménagement :

Le réseau viaire :

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. Cette jonction s'effectuera à long terme. Un aménagement hydraulique sera à prévoir au niveau de la crique Blanche.

A partir de la voie primaire, un réseau viaire secondaire permettra le maillage interne à l'OIN :

- 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.

Deux carrefours seront aménagés sur la RN1 : un pour la jonction avec le CD9 et le second pour la jonction avec la voirie structurante Nord/Sud du secteur OIN.

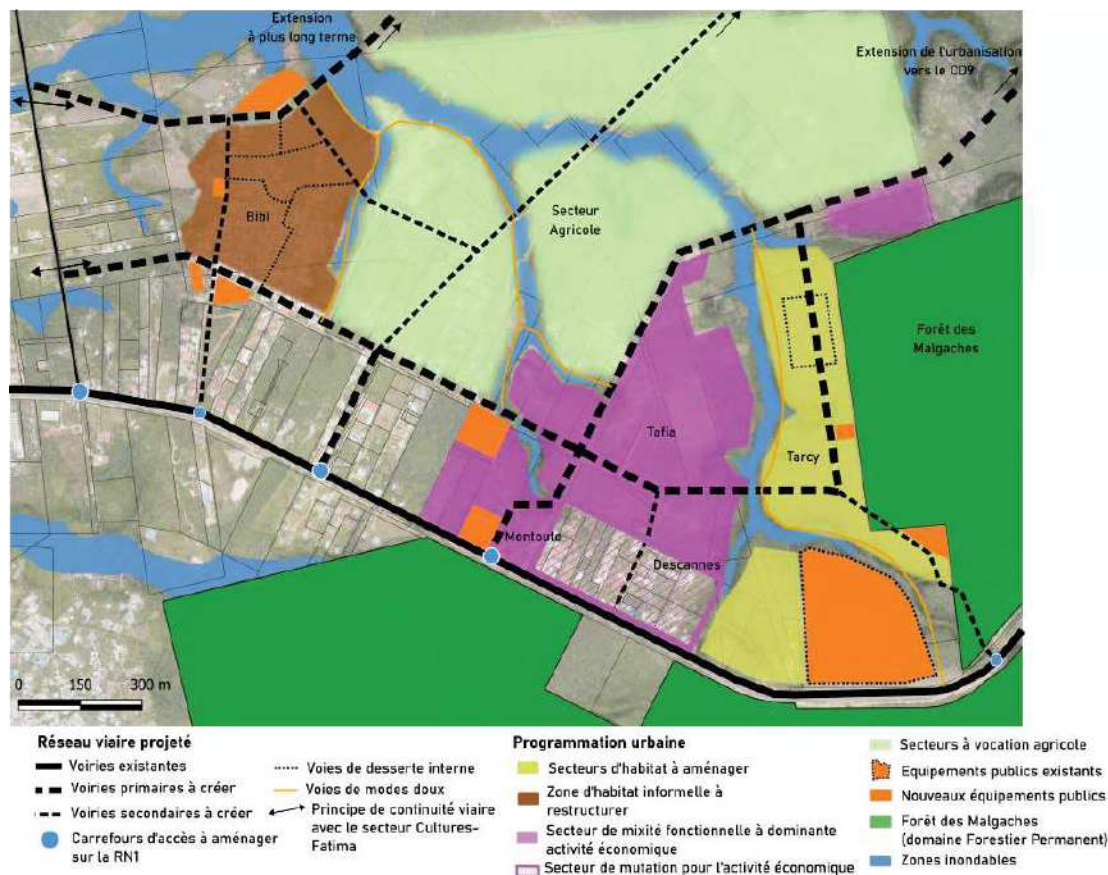
Programmation urbaine :

Equipements publics :

- 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.

Activités économiques :

- L'installation d'activités économiques est privilégiée aux abords du futur pôle judiciaire pour de l'activité commerciale, industrielle.
- L'implantation d'activités tertiaires est également prévue en bordure de RN1 avec à proximité une cité artisanale qui sera située derrière le poste source de Margot.
- Au nord de la crique Blanche : l'implantation d'activités économiques se fera en bordure de la RD9.



Habitat :

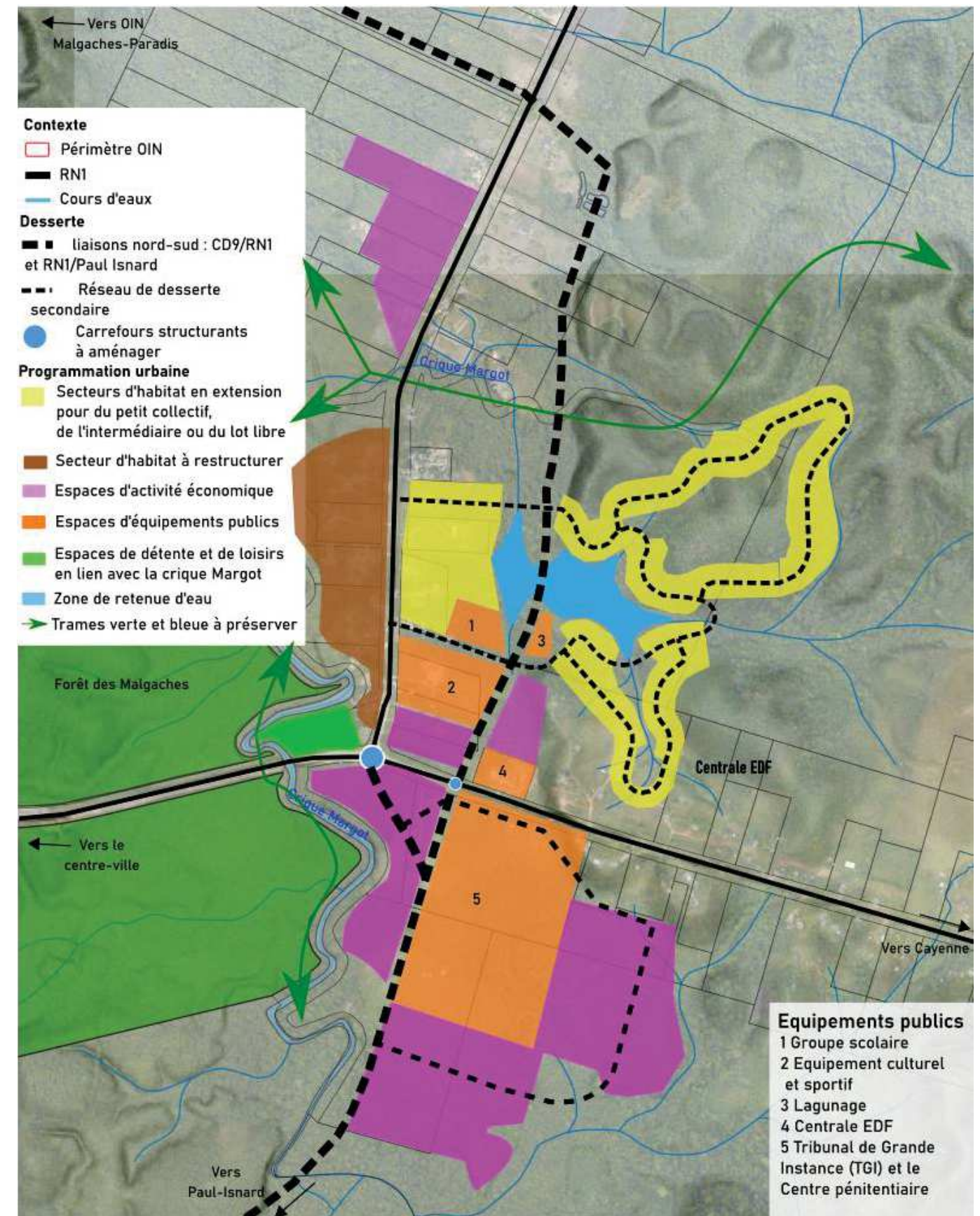
- De part et d'autre le CD9, la restructuration des zones d'habitat se fera par la mise en œuvre d'opérations d'aménagement d'ensemble (exemple : RHI ou RHS).
- En extension de l'urbanisation, sur la partie nord-est du secteur OIN, de nouveaux logements seront édifiés en lien étroit avec l'environnement existant : prise en compte et maintien de la topographie du site notamment.

L'aménagement d'un espace de détente et de loisir s'effectuera à la jonction entre la crique Margot et le carrefour RN1/CD9. Il permettra une mise en valeur récréative ainsi qu'une accessibilité renforcée de la crique Margot.

La centrale thermique sera prise en compte dans l'aménagement de la zone et notamment pour une possible extension de cet équipement.

Une zone d'extension de l'urbanisation au nord du périmètre OIN sera prévue de façon à :

- aménager des secteurs d'habitation à plus long terme ;
- permettre l'implantation de nouvelles activités économiques à court terme;
- permettre un aménagement du secteur en cohérence avec la jonction viaire OIN Margot/ OIN Malgaches-Paradis, tout en préservant un couloir écologique identifié dans la trame verte et bleue de la ville (cf. OAP Trame verte et bleue).



OAP Extension Saint-Jean

Enjeux :

Le village de Saint-Jean est contraint dans sa forme par le quartier militaire Nemo. De plus, les zones inondables, la topographie du site et la forêt Saint-Jean réduisent les possibilités d'extension sur la frange nord du village.

Dispositions d'aménagement :

Programmation urbaine

Habitat :

Deux secteurs à vocation d'habitat sont ciblés:

- ✓ Un premier secteur à l'Est du Groupe scolaire, où dans la continuité des habitations déjà présentes, il s'agira de 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 au maximum.
- ✓ Le deuxième secteur présente quant à lui un potentiel foncier mobilisable d'environ 1,5 hectares répartis sur deux espaces de 1100 m² et de 14500 m² sur la partie entre le fleuve et le groupe scolaire. Ce foncier est identifié pour un lotissement de lots à bâtir. Le nombre de lots à bâtir se situera entre 17 et 25 selon la superficie des lots : 400, 500 ou 600 m².
- ✓ Une partie de la parcelle de l'ancienne scierie ciblée pour l'aménagement du lotissement sera réservée pour la régularisation des occupants sans titre sur place.

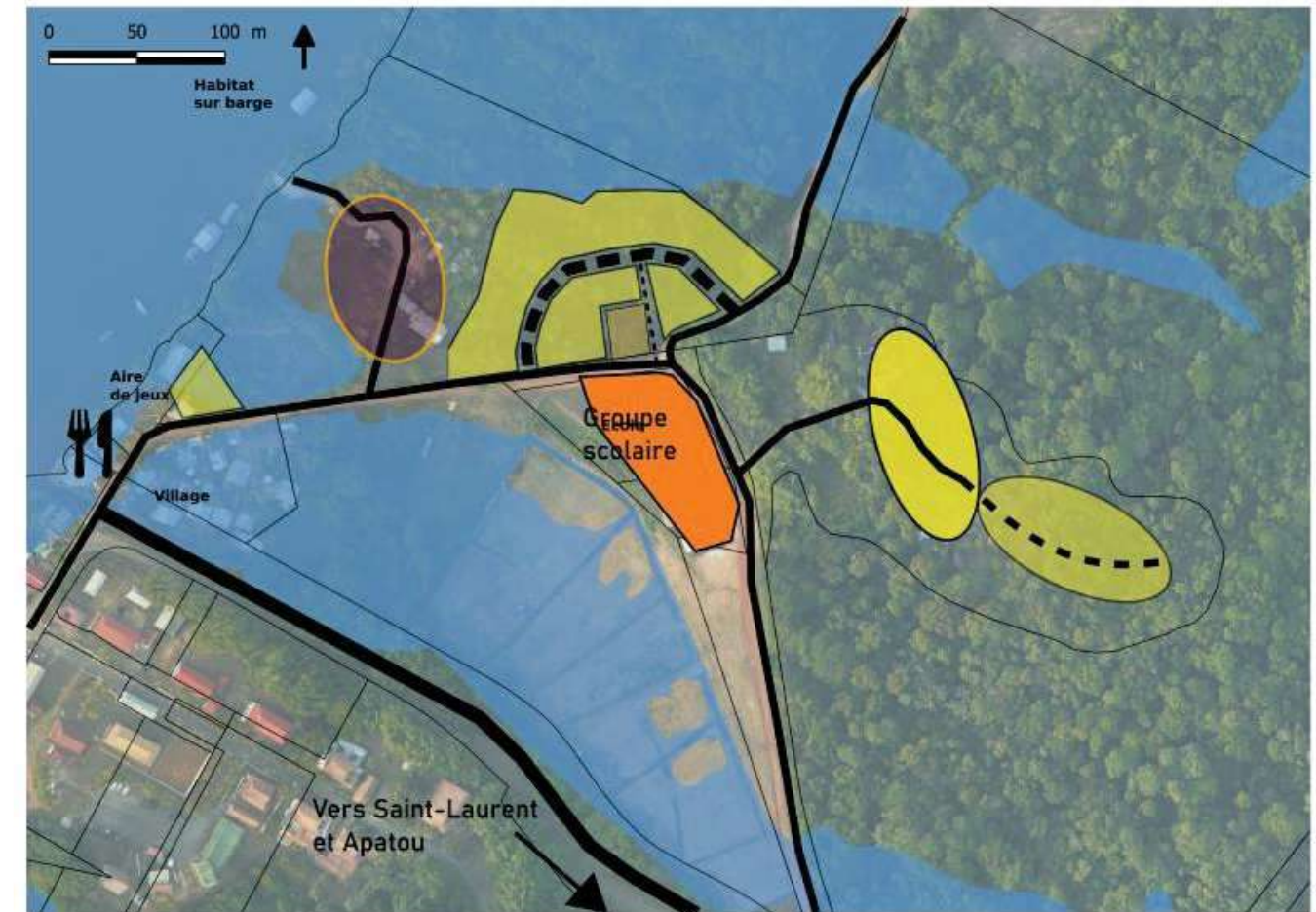
Equipement :

- ✓ Un équipement multisports sera aménagé pour les besoins du quartier et du groupe scolaire.

Accès :

- ✓ La desserte viaire de ce secteur s'effectuera par le prolongement de la voie d'accès existante à l'Est du groupe scolaire et par la création d'une nouvelle voirie pour la desserte des lots à bâtir.

OAP Extension Village Saint-Jean



Contexte urbain

- Secteur d'OAP
- Desserte viaire principale du secteur: RD11
- Desserte viaire du secteur
- Equipement public: Groupe scolaire de St-Jean
- Espace de restauration
- Zone inondable

Orientation d'aménagement

- Secteur d'habitat de faible densité
- Zone d'extension de l'habitat
- Voies de dessertes à créer
- Voie piétonne
- Terrain de sport / aire de jeux
- Secteurs à aménager pour des lots à bâtir
- Terrain de l'ancienne scierie: régularisation des occupants à mener

OAP Pointe Balaté

Enjeux :

Le caractère préservé de la pointe Balaté confère à ce lieu un cadre paysagé très attractif. En raison de cette qualité paysagère du secteur de la pointe, le site est identifié comme stratégique pour la mise en valeur des espaces naturels contribuant à l'amélioration du cadre de vie et au développement de l'économie touristique.

Le site accueille une activité de bar/restaurant et des activités nautiques (présence d'un club de kayak). Ces activités sont situées en bord de fleuve. Sur le secteur, il reste environ 1,5 hectares aménageables. Ce terrain, en partie boisé, forme une pointe au niveau de laquelle, la crique Balaté rejoint le Maroni.

Disposition d'aménagements :

- ✓ 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.

OAP Pointe Balaté



Contexte urbain

--- Secteur d'OAP

— Desserte viaire principale : Boulevard du Maroni

— Desserte viaire du secteur

🚣 Espace d'activité nautique

🍴 Espace de restauration

Orientation d'aménagement

🟡 Espace de stationnement

🟦 Préservation des berges du Maroni et de la Balaté pour l'accueil du public

🟢 Site d'accueil d'activités touristiques, de loisirs et d'hébergement

➔ Possibilités d'extensions viaires

3 OAP Thématiques

Les OAP thématiques portent ici sur deux thématiques principales: les déplacements et le cadre de vie.

La question des déplacements et des mobilités est d'autant plus prépondérante ici que la question des déplacements doux et du maillage viaire sont des enjeux fort du développement de la ville. Concernant les déplacements, plusieurs axes viaires à restructurer ou à créer sont ici ciblés d'une part et la thématique des déplacements doux est également abordée. Les OAP portant sur cette thématique concernent :

- ✓ Les deux axes d'entrées de ville « Est » et sud : l'avenue Gaston Monnerville et la RD11.
- ✓ La création de nouvelles voies structurantes : la voie de contournement et la nouvelle route « margot ».
- ✓ Les déplacements doux avec une OAP spécifique à cette problématique ;

Au travers la thématique cadre de vie/ environnement, il s'agit avant tout d'introduire une approche intégrée de l'environnement dans la démarche de planification en identifiant la trame verte et bleue de la commune et en mettant en avant le potentiel de valorisation de la crique Saint-Laurent pour la ville.

Une OAP Patrimoniale est également introduite ici. Elle a pour objectif d'assurer la conservation et la valorisation du patrimoine architectural, urbain et paysager du centre-ville.

3.1 OAP Déplacement

OAP Entrée de ville « Est »

Enjeux :

Juxtant, plusieurs secteurs de la ville engagés dans de profondes mutations urbaines à court, moyen et long terme, l'avenue Gaston Monnerville fait 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, Malgaches et Margot). 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 circulations 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 privées juxtant 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 les phénomènes de « pollution visuelle ».

OAP RD11

Enjeux :

La Route Départementale 11 dessert le sud du pôle aggloméré. De part et d'autre de la route une dynamique urbaine est enclenchée depuis quelques années, rendant cet axe de plus en plus fréquenté. Des problématiques de congestion de la circulation et de conflit d'usage apparaissent et risquent de s'accroître dans un avenir proche.

Les enjeux d'aménagement de cette voie portent sur :

- ✓ la sécurisation des différents modes de transport ;
- ✓ la desserte de nouveaux secteurs de projet en lien avec l'extension du réseau viaire de la commune ;
- ✓ la mise en valeur paysagère de l'entrée de ville sud.

Dispositions d'aménagement :

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. Par ailleurs, une réflexion sera menée sur la circulation des piétons de part et d'autre de la voie routière, en lien avec la construction de nouveaux quartiers d'habitation.

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". En parallèle, 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.

La réflexion engagée sur les entrées de ville, conduira à reconsidérer l'entrée d'agglomération au niveau du village de Terre-Rouge en raison du développement de ce secteur à moyen terme et du futur franchissement de la Balaté. Le maintien d'une continuité écologique en lien avec la « ceinture verte » de l'agglomération permet de matérialiser l'enveloppe urbaine future de la ville.

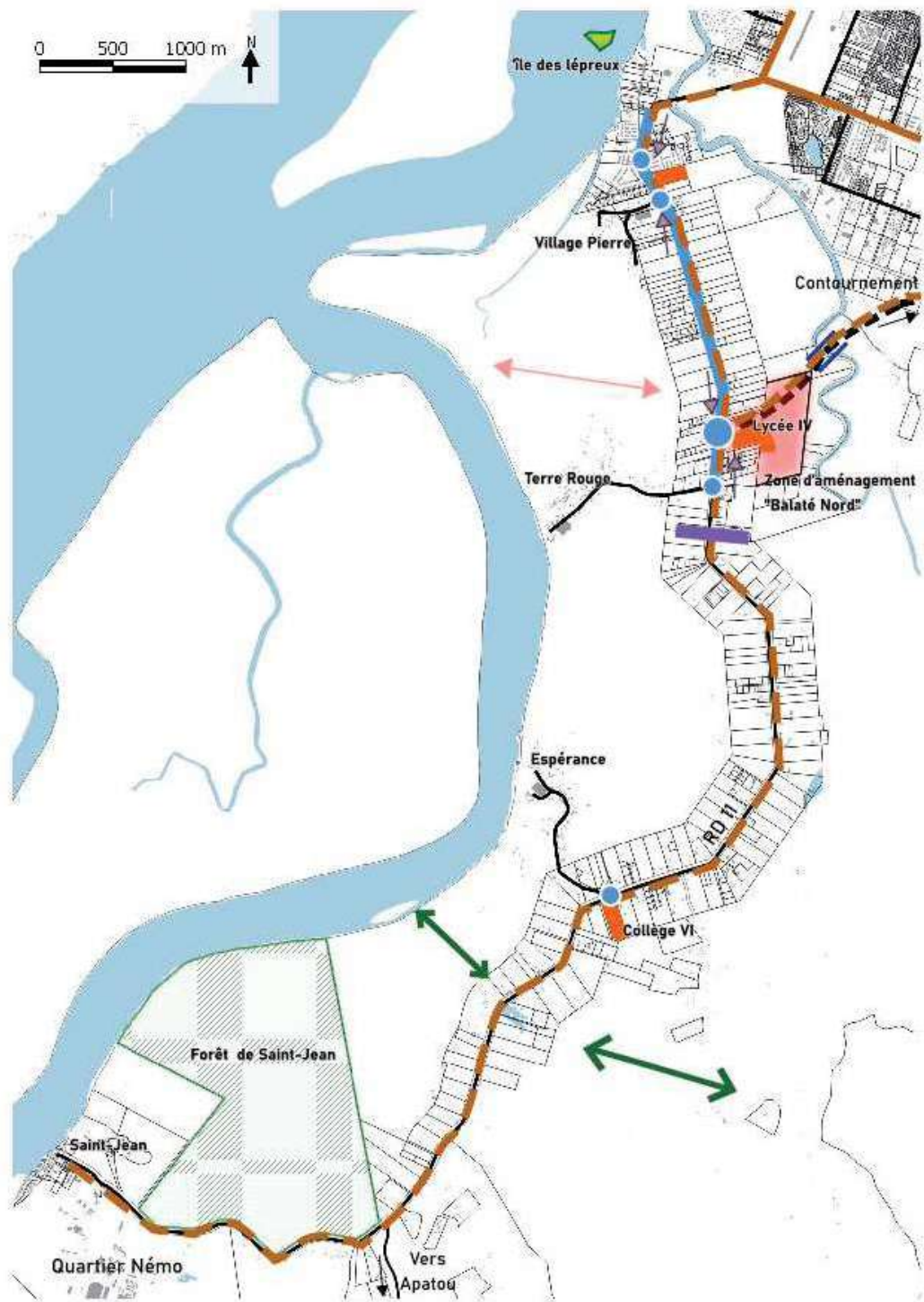
De la même manière que le long de l'avenue Monnerville, la commune veillera, à encadrer les implantations publicitaires ainsi qu'à améliorer la signalétique urbaine pour l'ensemble des usagers.

OAP Entrée de ville Est

- | | | |
|---|---|--|
| <p>Contexte urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Secteurs de projet ■ Equipements structurants existants et programmés ■ Forêt des Malgaches <p>Paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> ▬▬▬ Organiser un front bâti de qualité au niveau de la RNI ▬▬▬ Maintien de trames vertes et bleues | <p>Desserte automobile</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 parcellaires privées en fond de parcelle (dans la mesure du possible) | <p>Mobilité durable</p> <ul style="list-style-type: none"> ▬ Sécurisation et des aménagements cyclables actuels - - - Extension de la voie cyclable <p>Signalétique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▬ Améliorer la signalisation urbaine et encadrer les implantations publicitaires ▬ Matérialisation des entrées et sorties de la ville |
|---|---|--|



OAP RD 11



Contexte urbain

- Secteurs de projet
- Equipements structurants existants et programmés
- Forêt de St-Jean
- ▲ Secteurs touristique et de loisirs
- Paysage**
- ← Maintien de continuités écologiques

Desserte automobile

- Réseau viaire actuel
- - - Voirie primaire à aménager
- Requalification de la voirie "
- Franchissement de la Balaté à réaliser
- Carrefours structurant à aménager
- Carrefours à aménager de desserte de quartiers
- ← Anticiper l'hypothèse de franchissement du Maroni

Mobilité durable

- voies cyclables existantes
- - - Création d'aménagements cyclables
- Signalétique**
- ↑ Améliorer la signalisation urbaine et encadrer les implantations publicitaires
- Matérialisation des entrées et sorties de la ville

OAP Voie de contournement

Enjeux :

Le projet urbain de Saint-Laurent du Maroni implique l'urbanisation de nouveaux espaces en extension du tissu urbain existant. Ce développement urbain trouve sa cohérence par la définition d'un maillage viaire structurant et suffisamment hiérarchisé pour assurer une desserte optimum des différents quartiers. Le projet de contournement du pôle urbain s'inscrit dans cette optique, à savoir qu'il permettra d'accompagner l'extension urbaine de Saint-Laurent en reliant de nouvelles polarités de la ville, tout en définissant les contours de l'enveloppe urbaine de la ville à plus long terme.

Dispositions d'aménagement :

Cette liaison structurera les déplacements au sud de l'agglomération. De cette façon, elle permettra de fluidifier la circulation sur la route de Saint-Jean et **de desservir le projet « Balaté Nord » par la route de Paul Isnard**. Dans un second temps, elle reliera, ce secteur sud de la RD11, relativement dynamique, au secteur d'Opération d'Intérêt National « Vampire » concerné par d'importantes mutations dans les années à venir.

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.

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.

Enfin, **ce tracé a du sens vis-à-vis de l'hypothèse de franchissement du Maroni par l'île de la Quarantaine** qui s'avère être l'hypothèse préférentielle envisagée.

Du point de vue de la programmation, la réalisation de ce contournement peut être définie en trois phases liées à la réalisation des différents projets urbains :

- ✓ 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 Malgache 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).

En définitif, 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.

Ce tracé provisoire de la voie de contournement constitue un tracé de principe qui n'a rien de définitif. La mise en œuvre de ce projet de contournement nécessitera la réalisation d'études pré-opérationnelles permettant d'ajuster le tracé optimum des emprises des voiries futures en fonction des critères d'impact environnementaux, de coût et de faisabilité technique.

OAP Route "Margot"

Enjeux :

Ce projet de voie vise à créer une liaison directe entre la RN1 au niveau du carrefour Margot et la route de Paul Isnard.

Le secteur est concerné par des enjeux différents : le développement urbain, la préservation de continuités écologiques, le développement de l'activité agricole et d'un secteur d'énergie renouvelable. En outre, le projet de création de cet axe viarie permettra d'améliorer la desserte de futurs pôles de développement économiques de la commune, ainsi que celle des terrains agricoles du secteur de Paul Isnard.

Au travers cette OAP, il s'agit de définir un tracé de principe de la voie, les points de raccordement et les fonctions attribuées à ce futur axe viarie.

Dispositions d'aménagement :

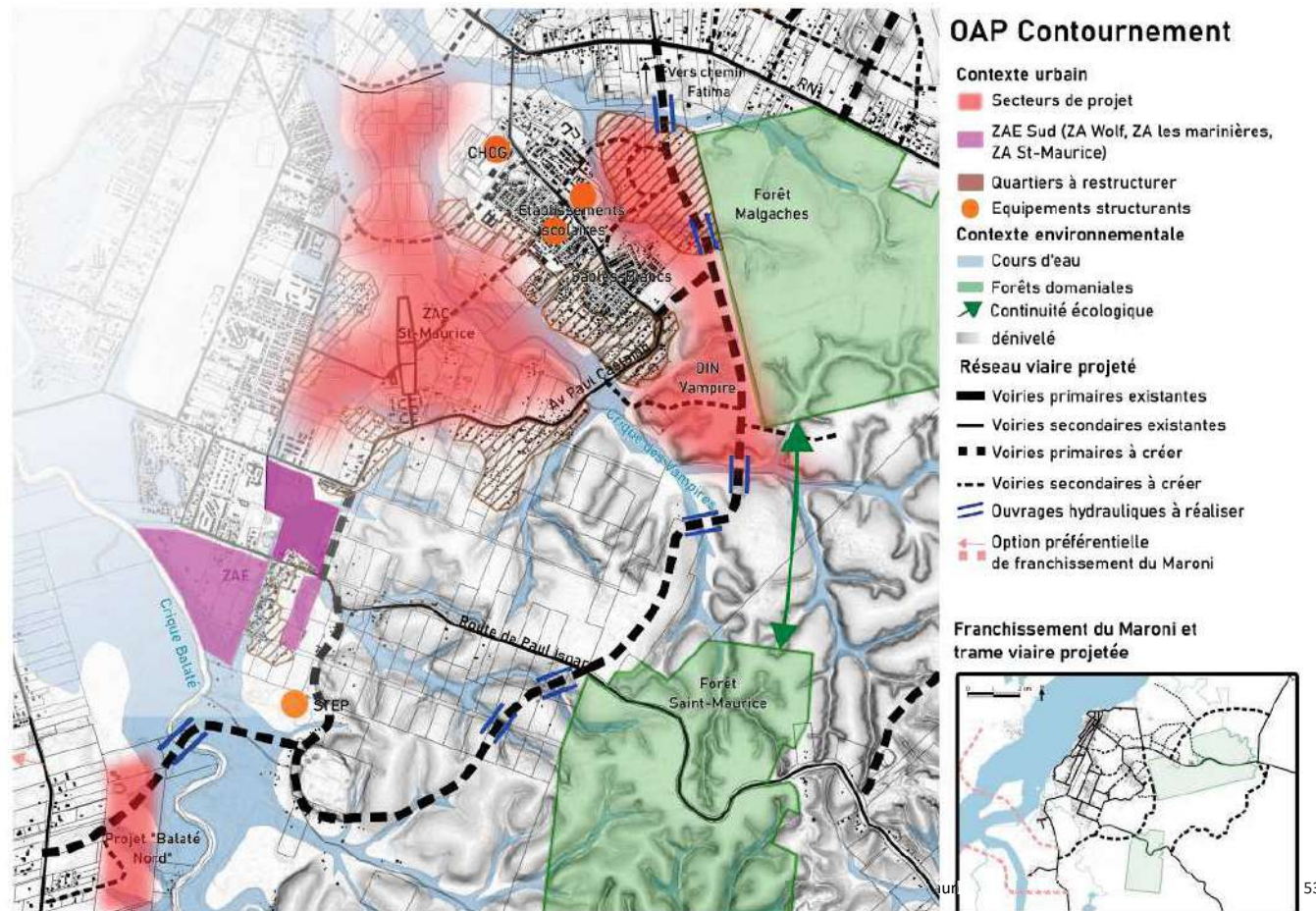
La viabilisation du secteur OIN du carrefour Margot prendra pour support cette voie structurante pour la desserte des équipements prévus au sud de la RN1.

En outre, la réalisation de la route respectera le maintien d'une continuité écologique entre la forêt des Malgaches et celle de Paul Isnard.

Un secteur dédié à la production d'énergie renouvelable (de type photovoltaïque notamment) sera desservi par cette route.

Enfin la réalisation de cet axe pourra bénéficier à l'activité agricole sur le secteur en améliorant la desserte des différentes concessions agricoles.

Le tracé de principe de la voie se raccorde au sud sur la route de Paul Isnard, au niveau de l'actuel centre de stockage des déchets et sur la RN1 au niveau du carrefour Margot par l'aménagement d'un carrefour RD9/RN1/ « Route Margot ».



OAP Déplacements doux

Enjeux :

Saint-Laurent bénéficie d'un réseau de pistes et voies cyclables important comparativement aux autres agglomérations de Guyane mais qui souffre d'un manque d'entretien et est parfois inadapté aux usages.

Saint-Laurent du Maroni présente un potentiel de développement des déplacements doux relativement important et ce, pour deux raisons :

- ✓ le développement urbain à venir offre des possibilités importantes en termes d'aménagement doux ;
- ✓ une part importante de la population n'est pas motorisée.

Dispositions d'aménagement :

Il convient dans un premier temps de :

- ✓ requalifier les axes cyclables présentant le plus de dysfonctionnements (RN1 et CD53 notamment) ;
- ✓ adopter des actions visant à sécuriser et à inciter à l'usage du vélo au quotidien ;
- ✓ engager une réflexion sur l'aménagement des zones 30 pour les cyclistes.

Ensuite, l'extension du réseau cyclable accompagnera l'extension du tissu urbain. Il s'agira notamment :

- ✓ d'étendre la piste cyclable bidirectionnelle en bordure de RN1 pour desservir le secteur du carrefour Margot ;
- ✓ de réaliser un aménagement cyclable le long de la RD11 pour desservir le village d'Espérance et le collège VI ;
- ✓ de réaliser des aménagements favorisant l'usage du vélo dans la nouvelle ZAC St-Maurice, le long de l'avenue Paul-Castaing et sur le cheminement doux de la crique Saint-Laurent.

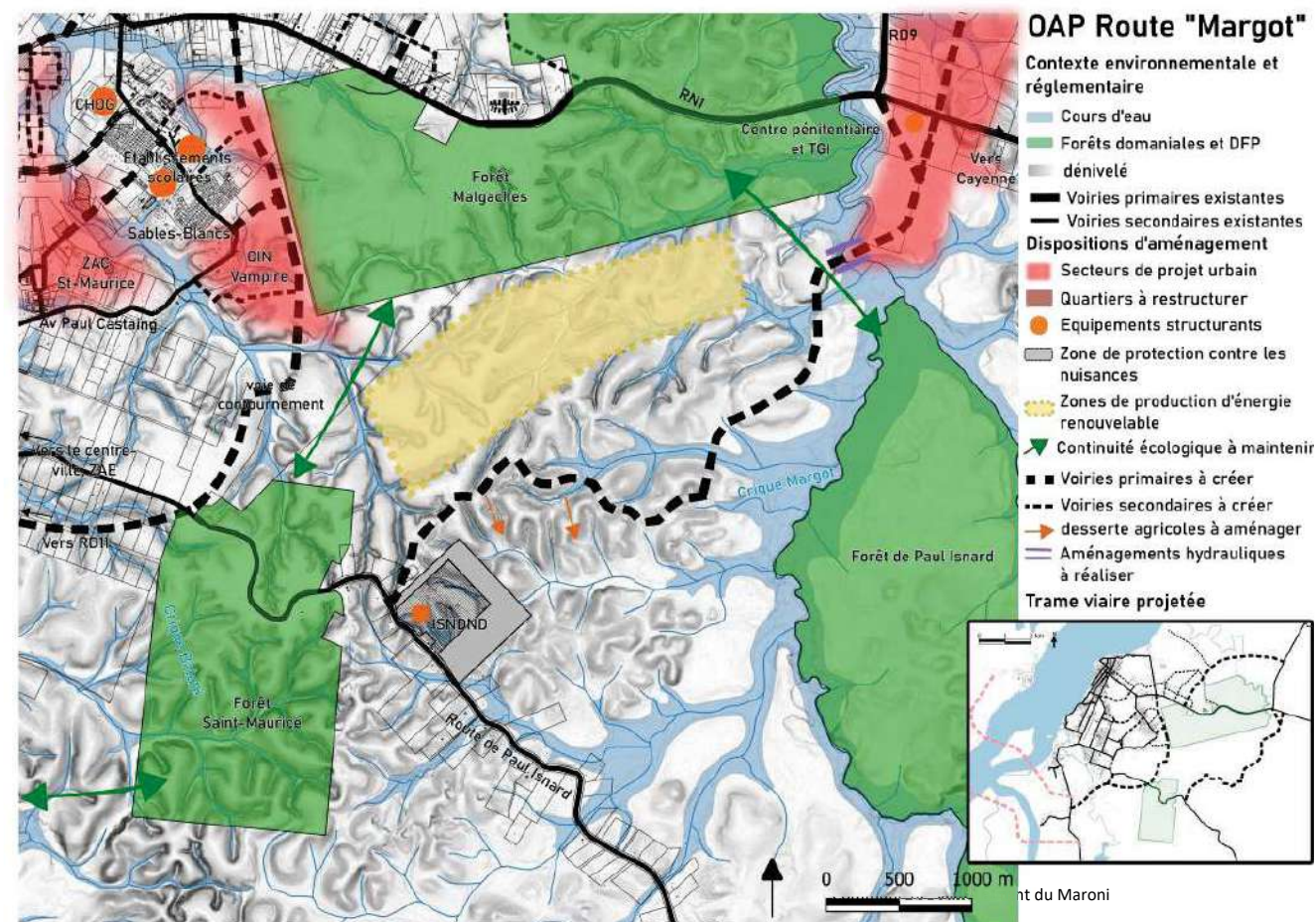
Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des équipements scolaires dans l'optique de sécuriser l'usage du vélo chez les plus jeunes.

La politique de déplacement en faveur des modes doux visera, entre autres, à valoriser la place du piéton. Deux axes sont identifiés pour l'aménagement de promenades piétonnes :

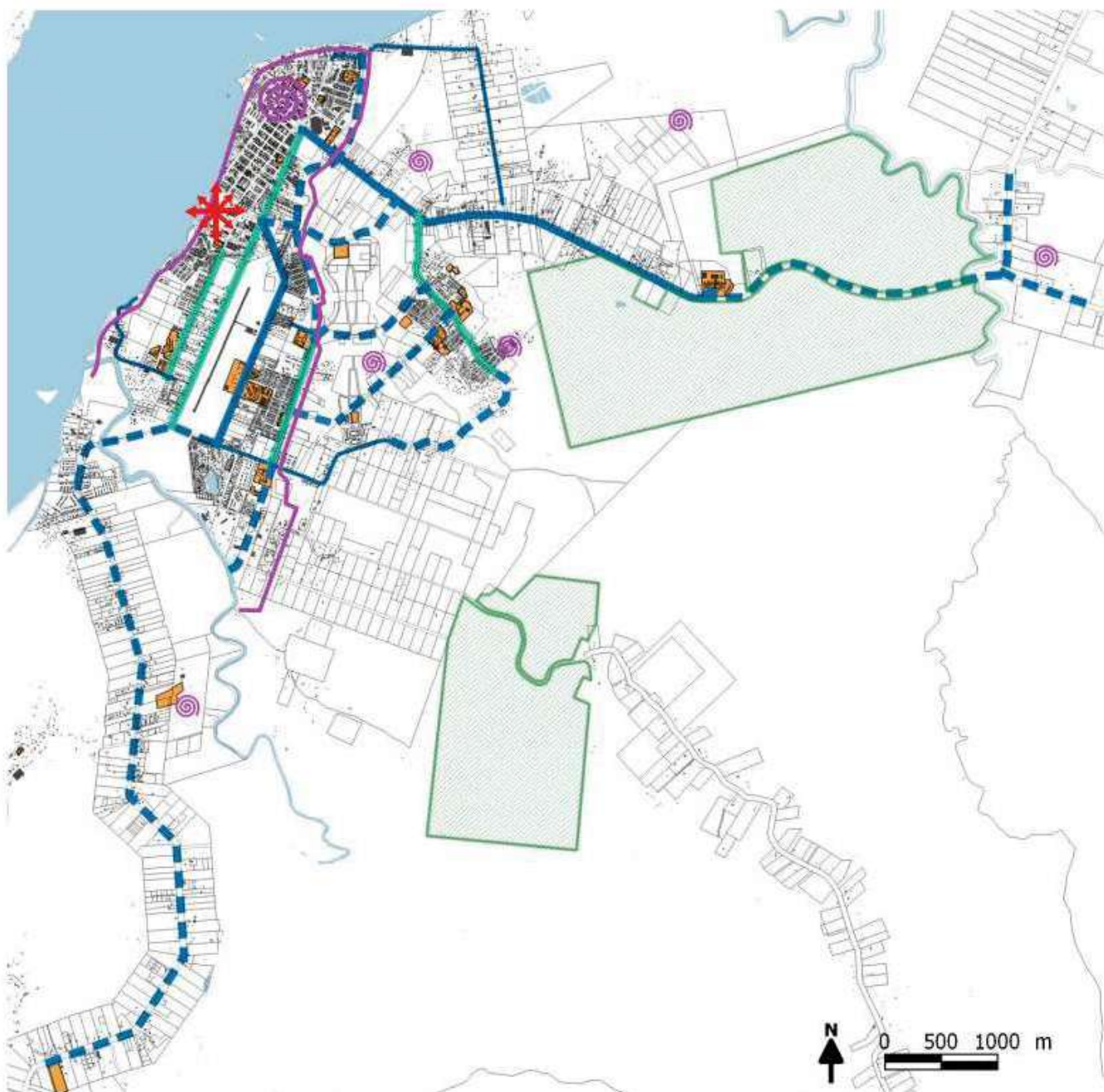
- ✓ la balade urbaine le long des berges du Maroni en lien avec le NPNRU et les prescriptions du schéma directeur d'aménagement des berges (cf. OAP Aménagement des Berges) ;
- ✓ le cheminement doux le long de la crique Saint-Laurent en lien avec la requalification de la crique.

Par ailleurs, la commune veillera à favoriser la place des piétons dans les projets urbains futurs par l'aménagement d'espaces publics, l'accessibilité des équipements publics et la 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.

Enfin, la mise en place d'un pôle multimodal 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 Déplacements doux



Contexte urbain

- Equipements scolaires (existants et en projet)
- Forêts domaniales

Aménagement cyclable

- Aménagements cyclables existants (voies réservées ou pistes cyclables)
- Zones 30
- Aménagements cyclables à améliorer
- - - Aménagements cyclables à réaliser

Aménagements piétons

- Promenades piétonnes à aménager (le long des berges du Maroni et de la crique Saint-Laurent)
- ⊙ Favoriser la place du piéton dans les secteurs de projets ainsi que dans le centre urbain

Multimodalité

- ✱ Mise en place d'un pôle multimodal centralisant les différents modes de transport en un même lieu

3.2 OAP Cadre de vie

OAP Patrimoine

Enjeux :

Le centre-ville de Saint-Laurent présente un patrimoine architectural et urbain remarquable hérité en grande partie de la ville pénitentiaire. Il convient, à travers cette OAP, de promouvoir la conservation et la restauration de ce patrimoine. Cela participe à la mise en valeur de l'identité saint-laurentaise et du cadre de vie dans le centre-ville.

Dispositions d'aménagement :

Les édifices classés aux monuments historiques :

La gestion règlementaire des édifices classés ou inscrits relève de l'application des dispositions propres aux Monuments Historiques. Les travaux sur les édifices classés au titre des Monuments Historiques sont régis par le code de l'urbanisme.

Les édifices contribuant à l'identité de Saint-Laurent du Maroni (en rouge) :

Il s'agit d'ensembles homogènes comprenant parcelle, clôture et bâtiments ou de bâtiments seuls, pour lesquels l'organisation, la morphologie ainsi que les éléments de modénature et de composition architecturale sont suffisamment conservés et suffisamment intéressants pour permettre soit une conservation, soit une éventuelle restitution architecturale progressive.

Pour ces immeubles, bâtis ou non bâtis, il est demandé soit une conservation en l'état si celui-ci est satisfaisant, soit un retour progressif à l'état d'origine avec restitution des éléments d'origine (décor architectural par exemple pour les bâtiments les plus altérés). Mais la volonté claire pour les immeubles ainsi repérés est d'assurer leur préservation en l'état au niveau de la composition et de la volumétrie, en encourageant un effort de revalorisation progressive de leurs caractéristiques initiales.

Les édifices comportant des éléments d'intérêt patrimonial contribuant à l'identité de Saint-Laurent du Maroni (en rouge et bleu) :

Les immeubles colorés en rouge et bleu sur le plan comportent des éléments d'intérêt patrimonial. La règle générale concernant ces bâtiments est la conservation, voire la restitution des parties altérées ou modifiées par l'usage. Ils ne peuvent être conservés en totalité en raison d'un état de délabrement dûment expertisé, ou de modifications trop importantes qui en altèrent l'intégrité, où qu'ils doivent être modifiés pour permettre la mise en valeur de la séquence architecturale dans laquelle ils s'inscrivent, une conservation partielle pourra être envisagée.

Les assiettes foncières

Les assiettes foncières à protéger sont identifiées en rouge sur le plan. Elles portent sur des parcelles d'intérêt patrimonial particulier.

Le petit patrimoine et les éléments architecturaux particuliers :

Indépendamment des ensembles immobiliers complets, le paysage urbain étudié comprend aussi un certain nombre d'édicules ponctuels : murs de clôture, porches et portails, puits, caniveaux et canaux, ou autres qui contribuent fortement à la qualité générale du paysage. Au même titre que les édifices plus importants, ils ont fait l'objet d'un repérage spécifique en rouge. Ils justifient des mesures de protection.

Mur de clôture, portail remarquable, dont la conservation est exigée.

Ces clôtures font partie du patrimoine remarquable de la ville. Elles sont constituées de briques de couleur orangée.

Les éléments paysagers remarquables :

Le document graphique de l'OAP indique les espaces paysagers, les vues et perspectives significatives et remarquables qui devront être conservés, dégagés et mis en valeur par des aménagements appropriés.

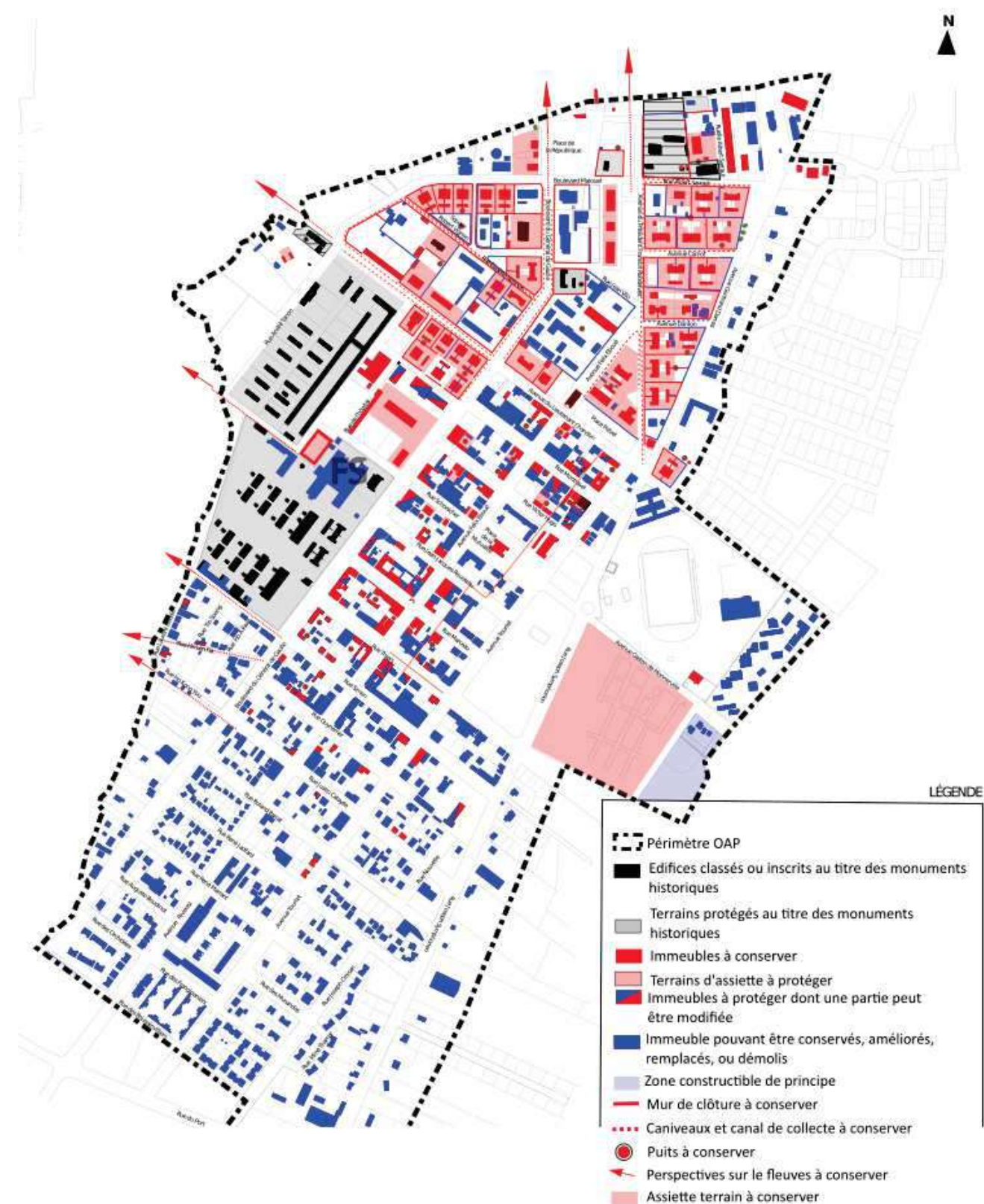
✓ Les vues et perspectives significatives et remarquables :

Tout aménagement projeté dans les cônes de vues repérés ne doivent pas faire obstacle à la perspective existante ou à mettre en valeur. Les vues et perspectives remarquables devront être dégagés et dans la mesure du possible, mis en valeur par des aménagements appropriés.

✓ Les alignements d'arbres et les terres-pleins centraux :

Il s'agit d'ensembles végétaux situés sur des espaces publics et qui par leur impact visuel contribuent à la qualité et la personnalité du paysage général. Ils sont qualifiés comme remarquables dans les cas suivants :

- position dans le jardin ou dans l'espace public ;
- positionnement spécifique en rapport avec la valeur historique du lieu, la composition particulière selon l'époque où le jardin a été constitué.



OAP Valorisation de la crique Saint-Laurent

Enjeux :

La crique Saint-Laurent traverse la ville du nord au sud sur six kilomètres, reliant le fleuve Maroni au niveau du village de Paddock à la crique Balaté derrière le secteur dit de « Saint-Maurice ». Elle traverse une diversité de quartiers, des quartiers historiques de la ville, aux nouveaux secteurs de mutation en passant par un certain nombre de quartiers informels. Elle constitue en ce sens, un potentiel intéressant pour la mise en œuvre d'un projet urbain fédérateur s'appuyant sur une mise en valeur du patrimoine naturel et hydraulique.

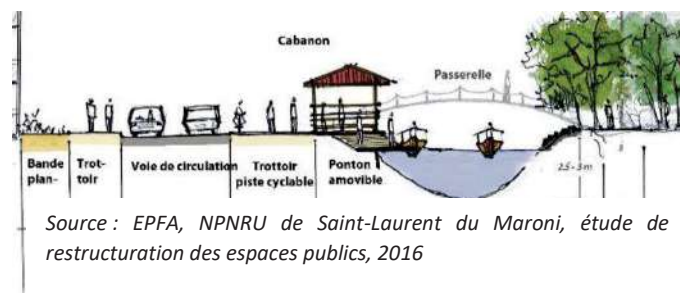
Dispositions d'aménagement :

L'opportunité de rendre la crique navigable sera étudiée. 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 transport fluvial de la ville. Le passage de la crique à proximité d'établissements scolaires renforce cette vocation.

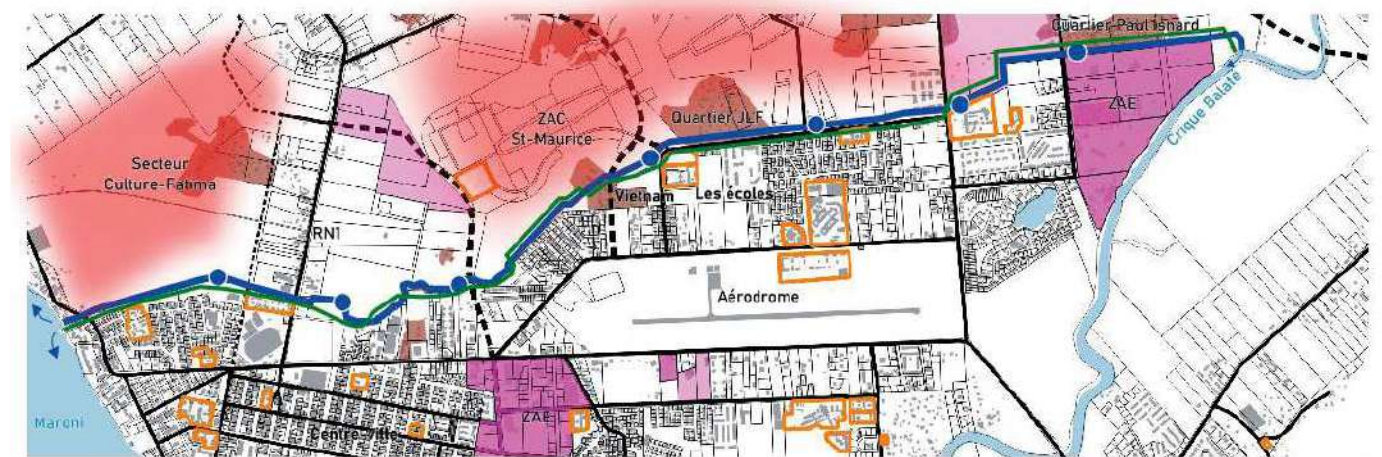
En parallèle, l'aménagement de cheminements piétons et cyclables en bordure de crique constituera un maillage essentiel du réseau de déplacement doux de la ville en recréant des connexions entre les différents quartiers traversés par la crique.

L'aménagement d'espaces publics aux emplacements de certains « nœuds » de circulation renforcera l'interface entre le réseau viaire projeté et la crique Saint-Laurent support de mobilités nouvelles.

Esquisses et propositions d'aménagement d'espaces publics en lien avec la crique Saint-Laurent rendue navigable :



OAP Crique Saint-Laurent



Contexte urbain	Projet d'aménagement autour de la crique	Desserte viaire
<ul style="list-style-type: none"> Secteurs de projet Equipements scolaires Zones d'activités économiques Quartiers informels 	<ul style="list-style-type: none"> Crique Saint-Laurent à rendre navigable Raccordement au Maroni et la Balaté Lieux d'arrêt des pirogues Cheminements modes actifs 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau viaire actuel Voirie primaire à aménager Voirie secondaire à aménager

OAP Trame Verte et bleue

Zone de la ville Agglomérée

Enjeux :

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. Outre la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques et la mise en valeur du paysage, l'intérêt est aussi de développer des cheminements doux reliant les différents quartiers de la ville entre eux et ainsi créer du lien entre les zones d'habitation et les sites naturels.

Dispositions d'aménagement :

L'objectif sera de préserver et valoriser les différents espaces structurants de cette trame verte et bleu. Cela se décline de telle manière :

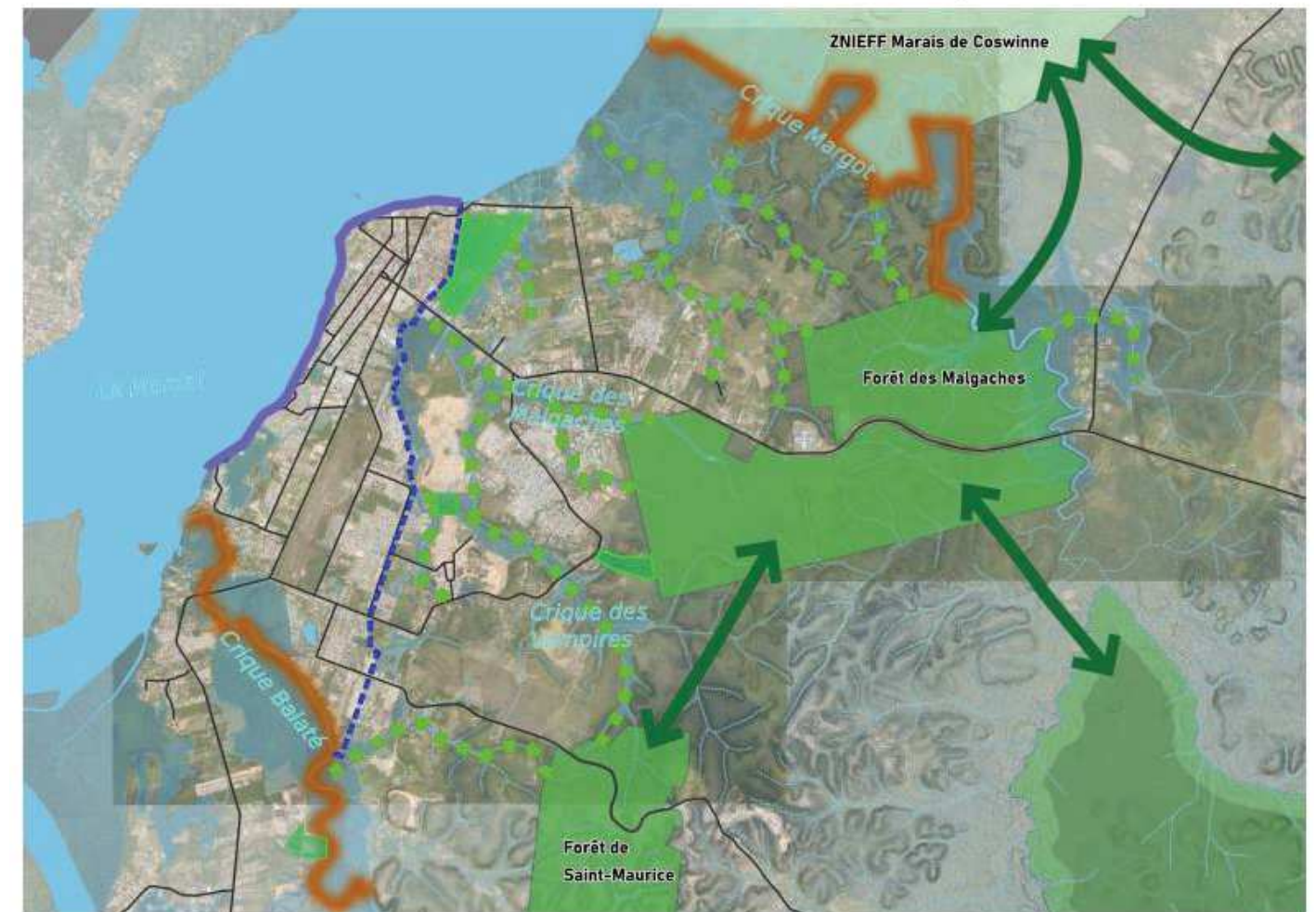
- ✓ Maintenir les continuités écologiques entre la forêt des Malgaches et la ZNIEFF des marais de Coswinne, la forêt de Saint-Maurice, le reste du Domaine Forestier Permanent ;
- ✓ Préserver les coulées vertes en lien avec les cheminements des criques jalonnant la ville (crique Balaté, Vampire, Malgaches Margot et leurs différents affluents);
- ✓ Permettre des aménagements de détente et de loisir aux abords des criques Margot, Balaté et Vampire;
- ✓ Valoriser la crique Saint-Laurent par l'aménagement d'un cheminement piéton à ses abords;
- ✓ 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 ».

Les projets d'aménagement devront participer au développement de cette trame verte et bleue. Ils doivent garantir soit la sauvegarde, soit la restitution des continuités écologiques, et proposer des éléments garants d'une diversité et d'une richesse naturelle.

Lors de l'analyse initiale du site et du contexte, il sera nécessaire de :

- ✓ 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.

OAP Trame Verte et Bleue (secteur de la ville agglomérée)



Espaces naturels identifiés

- Forêts domaniales et Domaine Forestier Permanent
- ZNIEFF des marais de Coswinne
- ⋯⋯⋯ Réseau hydrographique
- Aléas inondation

Trame verte et bleue

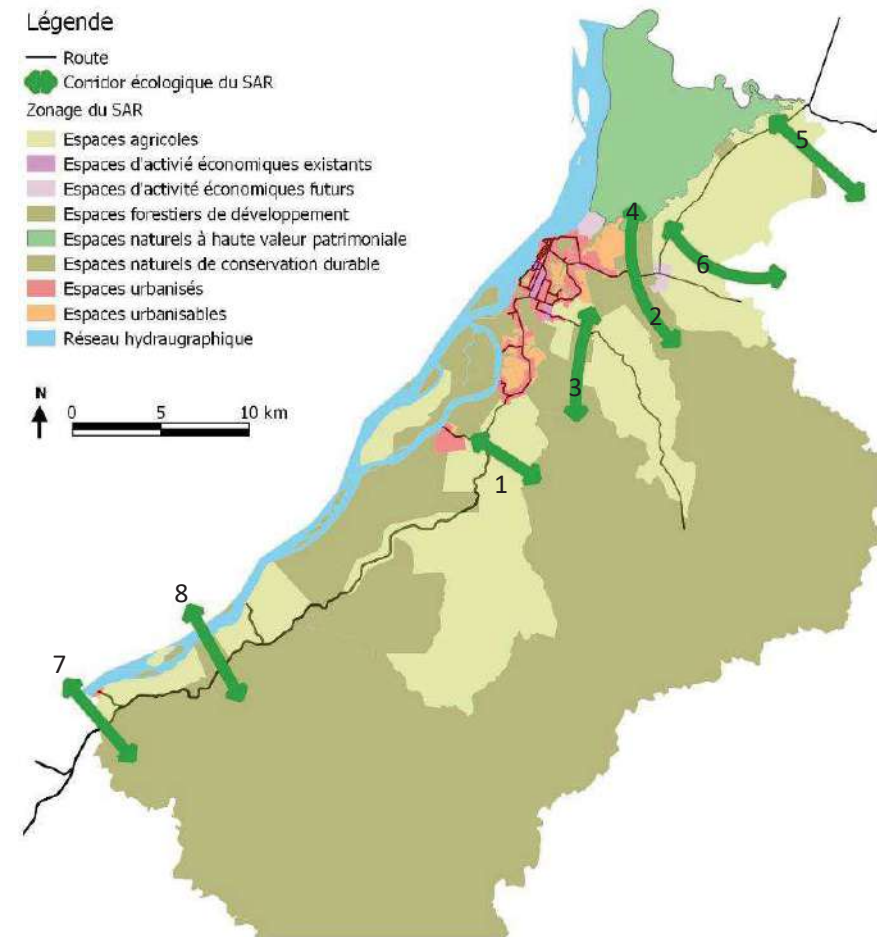
- ↔ Maintien des continuités écologiques identifiées au SAR
- ⋯⋯⋯ Zones de coulées vertes à préserver / valoriser
- Espaces de détente et de loisirs en bord de crique
- ▲ Parc urbain à aménager/ zones de loisirs
- ⋯⋯⋯ Valorisation de la crique Saint-Laurent
- Aménagement des berges du Maroni

Hors ville agglomérée

Au travers cette OAP, il s'agit de préserver les continuités écologiques identifiées au SAR (Schéma d'Aménagement Régional de Guyane). Ces continuités sont au nombre de sept pour Saint-Laurent du Maroni et se répartissent en deux groupes :

- ✓ Les corridors écologiques sous pression concernent les différentes continuités à préserver entre les forêts domaniales St-Jean, Malgaches, St-Maurice, les marais de Coswine 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.

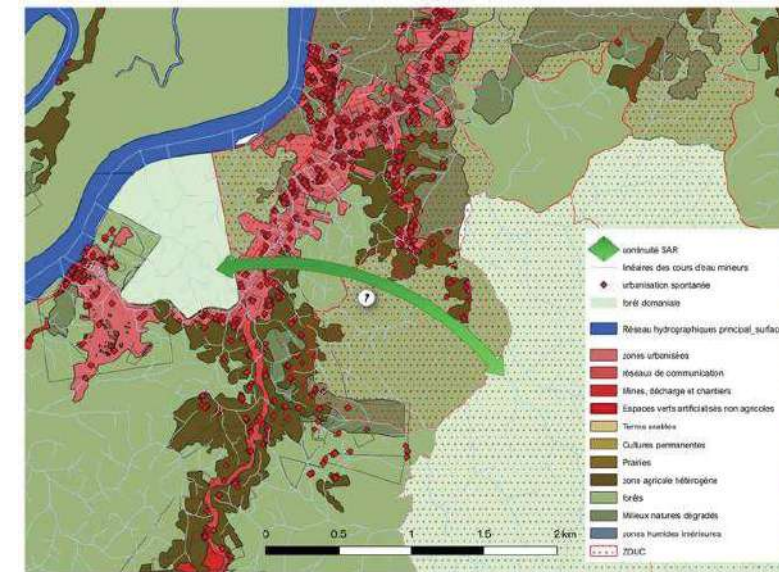
Extrait du SAR valant SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)



Continuité 1 (secteur Saint-Jean):

Enjeux : Le secteur est marqué par une urbanisation informelle relativement intense. Ces occupations sont associées à une activité agricole de subsistance source de défrichements pouvant nuire à la continuité écologique

Dispositions d'aménagement : Préserver un couloir écologique entre le Domaine Forestier Permanent et la forêt domaniale de Saint-Jean.

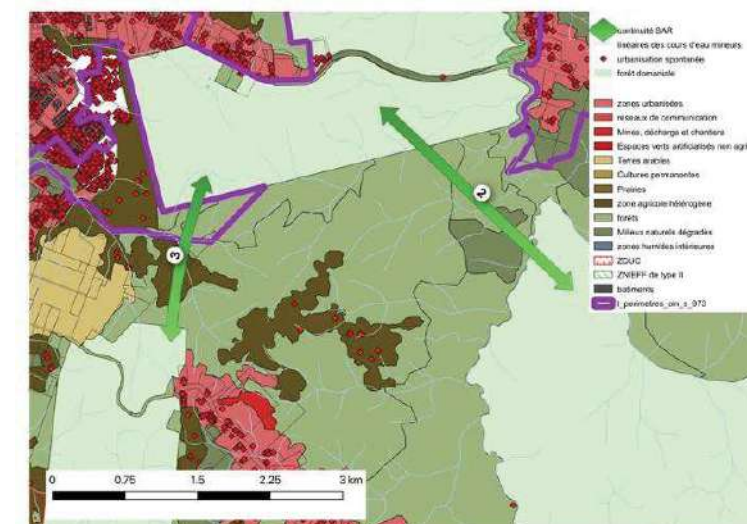


Continuité 2 et 3 (sud forêt Malgaches) :

Enjeux : Le secteur est marqué par une urbanisation informelle relativement intense. Ces occupations sont associées à une activité agricole de subsistance, source de défrichements pouvant nuire à la continuité écologique.

Dispositions d'aménagement : Préserver un couloir écologique entre la forêt des Malgaches et :

- ✓ le domaine forestier Permanent à l'Est (n°2) ;
- ✓ la forêt de Saint-Maurice au sud (n°3).

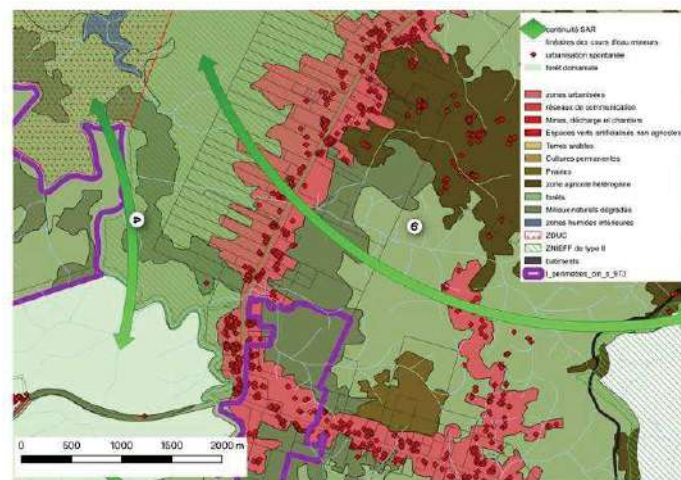


Continuité 4 et 6 (nord forêt Malgaches):

Enjeux : Les continuités ont été définies de manière à assurer une connexion écologique entre les secteurs protégés du Parc Régional sur la commune de Mana, la forêt domaniale des Malgaches et Les zones d'intérêt écologiques (ZNIEFF) en aval de la crique Margot qui constitue un corridor important. Outre l'urbanisation informelle le long du CD9, la mise en place de ces corridors doit composer avec le chevauchement de périmètres OIN Malgaches-Paradis et Margot.

Dispositions d'aménagement : Préserver un couloir écologique entre la ZNIEFF de type 1 des marais de Coswine avec :

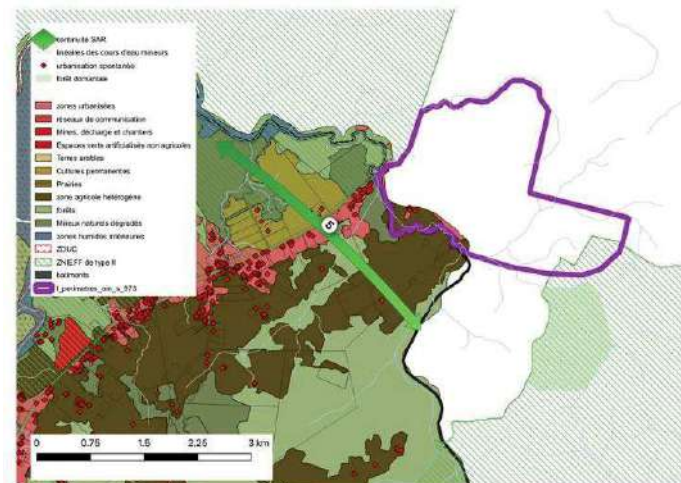
- ✓ d'une part, la forêt des Malgaches (n°4) ;
- ✓ d'autre part, le Domaine Forestier Permanent sur la commune de Mana (commune du Parc Naturel Régional) au sud du CD9 (n°6).



Continuité 5 (nord CD9):

Enjeux : Le secteur subit une pression agricole manifeste avec de nombreux espaces défrichés. Ils s'accompagnent d'un nombre croissant d'habitats informels le long de la route. À noter la présence du périmètre OIN Charvein.

Dispositions d'aménagement : Préserver un couloir écologique entre la ZNIEFF de type 1 de la crique et des marais de Coswine avec le Domaine Forestier Permanent sur la commune de Mana (commune du Parc Naturel Régional) à l'approche du village de Charvein.

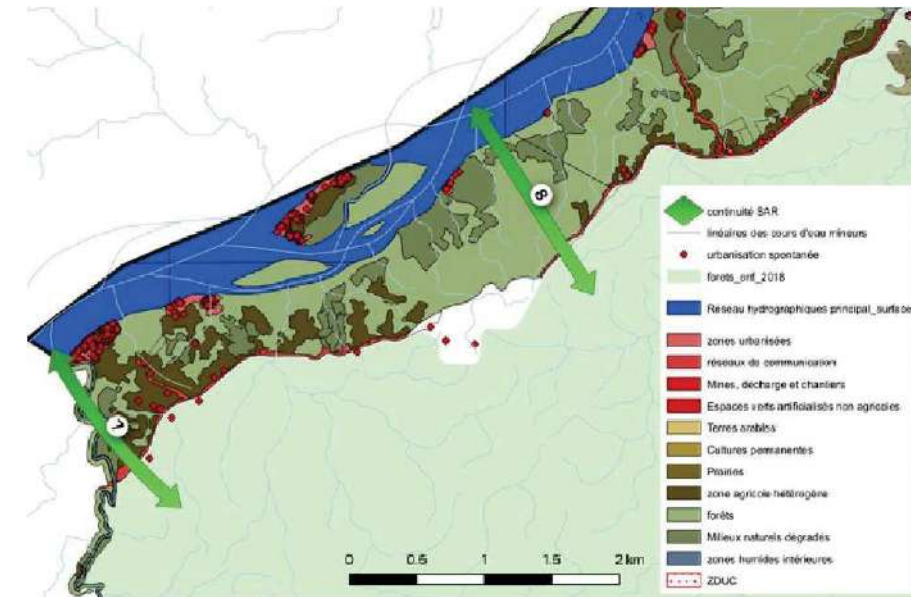


Continuité 7 et 8 (secteur Sparouine, Pimpin) :

Enjeux : L'activité humaine étant moins intense dans ces secteurs, peu d'enjeux viennent contraindre la mise en place de la trame vert et bleu dans ces secteurs. Il faudra tout de même rester vigilant à l'embouchure du corridor de Sparouine donnant sur le Maroni.

Dispositions d'aménagement : Préserver un couloir écologique :

- ✓ le long du lit de la crique Sparouine qui prend son embouchure près du village du même nom d'une part ;
- ✓ plus au nord, entre le fleuve Maroni et le Domaine Forestier Permanent et entre l'île Bastien et le village Pimpin.



OAP Aménagement des berges du Maroni

Enjeux :

Le fleuve Maroni est un élément extrêmement marquant de l'histoire et des cultures du territoire. D'une manière générale, les espaces d'interface entre la ville et le fleuve restent peu ou mal valorisés. À titre d'exemple, le quartier officiel reste un des rares endroits de la ville où la population bénéficie d'espaces publics fédérateurs et ouverts sur le fleuve. L'aménagement des berges du fleuve Maroni est une opportunité pour la ville d'apporter des espaces publics valorisés dans un cadre paysager attractif et constitutif de l'identité de la ville.

Il s'agit là d'une OAP thématique qui se complète avec les OAP sectorielles des secteurs d'intervention du NPNRU. C'est notamment un des axes de la stratégie globale d'intervention de ce programme d'aménagement.

Dispositions d'aménagement :

Deux types de dispositions d'aménagement devront être mise en œuvre pour faciliter l'appropriation des berges du Maroni :

- ✓ l'aménagement d'une continuité piétonne ;
- ✓ le réaménagement des berges à des points particuliers identifiés

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) :

- ✓ de la résidence de l'ancien directeur du bague ;
- ✓ derrière l'ancien hôpital ;
- ✓ du quartier « Maroni Palace » ;
- ✓ des rives du Maroni en direction du village Balaté.

Au niveau du port de l'ouest la continuité piétonne devra être assurée par l'avenue Félix Eboué, en contournant cet équipement à partir de la résidence des orchidées.

Aménagements paysagers ciblés : les lieux identifiés pour des aménagements paysagers mettant en valeur les berges et leur environnement fluvial sont (du nord au sud) :

- ✓ l'ancienne gare ferroviaire : réhabilitation de ce bâtiment emblématique de la ville pénitentiaire ;
- ✓ la roche bleue : aménagement paysagé pour rendre ce lieu attractif pour les habitants ;
- ✓ l'ancien hôpital : création d'une ouverture de l'ancien hôpital sur le fleuve ;
- ✓ la place Baudin au Village Chinois ;
- ✓ le secteur de la Glacière : réaménagement de l'espace public avec une réorientation de l'accostage des pirogues dans la ville ;
- ✓ place de la Charbonnière : aménagement d'un espace public de qualité à l'emplacement de l'actuelle plage de la Charbonnière.



