

# **EPFA GUYANE**

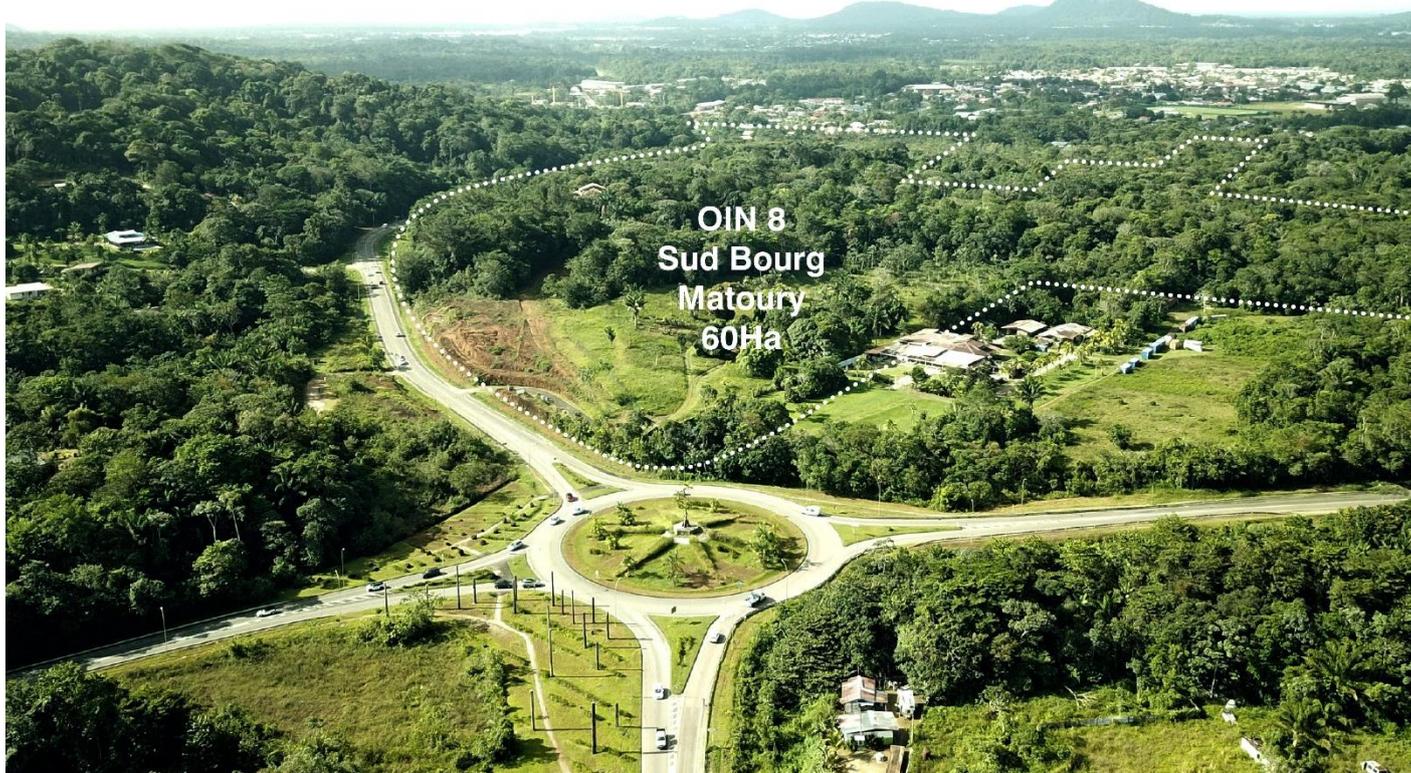
## **Commune de Matoury**

### **OIN 8 – Sud Bourg Matoury**

---

Dossier d'entrée de ville

4 Février 2021





# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>PREAMBULE.....</b>	<b>4</b>
Application de la loi Barnier / Amendement Dupont sur Matoury.....	4
Références juridiques.....	5
Loi Barnier / Amendement Dupont .....	5
Lever de l'inconstructibilité sur un secteur de projet.....	6
<b>I / CONTEXTE GENERAL.....</b>	<b>10</b>
Le projet OIN 8 .....	10
L'OAP en cours de création sur l'OIN8 .....	15
Mise en compatibilité du PLU .....	26
La RN2 et ses abords .....	29
Périmètre d'application de l'étude .....	35
<b>II / ANALYSE DU SECTEUR AU REGARD DES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT</b> <b>.....</b>	<b>37</b>
Les nuisances.....	37
La sécurité .....	42
Qualité paysagère et environnementale .....	49
Qualité architecturale et urbaine .....	60
Conclusion de l'analyse .....	63

# PREAMBULE

## Application de la loi Barnier / Amendement Dupont sur Matoury

La Route Nationale RN2 a été réalisée progressivement à partir des années 1970. Deuxième axe important de circulation avec la RN1, elle traverse la forêt primaire équatoriale dense et rejoint Cayenne à Saint-Georges de l'Oyapock à la frontière avec le Brésil. Elle a été construite par étapes et conçue à l'origine comme une simple piste latéritique. Elle a ensuite progressivement reçu un revêtement de chaussée. Elle supporte une grande partie du trafic de transit Est- Ouest.

La Route Nationale RN2 traverse la ville de Matoury d'Est en Ouest et affecte le secteur sud bourg.

Cette route est classée par arrêté préfectoral **comme étant une route à grande circulation**. Les abords de la RN2 sont soumis à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme relatif à leur inconstructibilité.

75 mètres de part et d'autre de l'axe de la chaussée sont rendus inconstructibles en dehors des espaces urbanisés, suite à l'application de l'Amendement Dupont en 1996.



Figure 1: Extrait IGN Tracé de la RN2 dans son ensemble

## Références juridiques

Le cadre réglementaire actuel concernant la protection de l'environnement et du paysage vis-à-vis de l'urbanisation et l'inconstructibilité de zones est le suivant :

- La loi du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dite « Loi Barnier » ;
- Les articles L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme relatif à l'amendement Dupont ;
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme sur l'amendement Dupont ;
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-5, L.152-1, L.152-2 du code de la voirie routière et l'article R1 du code de la route sur le classement des infrastructures routières.

## Loi Barnier / Amendement Dupont

L'objectif de l'amendement Dupont est d'inciter les collectivités publiques et en particuliers les communes, à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation.

Cette réflexion doit permettre de finaliser une réflexion urbaine qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux (Plan Local d'Urbanisme).

Les dispositions des articles L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie longe une autoroute, une route express, une déviation ou une route classée à grande circulation et notamment aux espaces non urbanisés situés le long des voies.

### **AINSI, L'ARTICLE L.111-6 STIPULE :**

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19. »

### **ARTICLE L.111-7 :**

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public. »



L'OIN8 Sud Bourg de Matoury est majoritairement classé par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Matoury en vigueur en zone IIAU ainsi qu'en zone N, et en zone NL 2. S'agissant d'un PLU en vigueur depuis 2005, cette zone IIAU de plus de 9 ans et n'ayant pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives dans ce laps de temps, est aujourd'hui fermée à l'urbanisation (tel que le prévoit l'article L.153-31 du code de l'urbanisme).

Afin de permettre l'ouverture à l'urbanisme de cette zone, il a été procédé à une **Déclaration de Projet (DP) valant mise en comptabilité du PLU de l'ensemble du secteur de l'OIN8 par la création d'un nouveau zonage.**

Ce nouveau zonage implique la :

- Configuration d'une nouvelle zone AUbd
- Reconfiguration et extension de la zone N conformément aux conclusions de l'étude environnementale et pour intégrer le projet d'intérêt général de la « Route du Centre »
- Suppression de la zone NL2 par une nouvelle zone AUbd

Cette DP s'inscrit dans la continuité des études de programmation urbaine multisectorielle menées par l'EPFAG avec la gouvernance de l'OIN sur la commune de Matoury en 2019 pour aboutir à un plan guide en novembre 2019.

Le dossier de présentation et de mise en conformité du PLU développé sur le l'OIN8 implique la réalisation d'une étude au titre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme pour le tronçon RN2 se situant en frange du secteur.

Le tronçon de la RN2 concerné se situe entre le rond-point de califourchon et l'entrée de ville au sud-ouest.

#### **ARTICLE L.111-8 :**

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La constructibilité de cet espace est donc soumise à la mise en œuvre d'une réflexion globale portant sur cinq domaines distincts :

- Les nuisances (bruit, traitement des eaux pluviales, perception visuelle, etc.) ;
- La sécurité (gestion des flux de circulation, desserte interne, sécurité incendie, etc.) ;
- La qualité architecturale (hauteur des constructions, volumétrie, colorimétrie, etc.) ;
- La qualité de l'urbanisme (accessibilité et liaisons externes, organisation interne, etc.) ;
- La qualité des paysages (insertion paysagère des sites dans leur contexte, etc.).

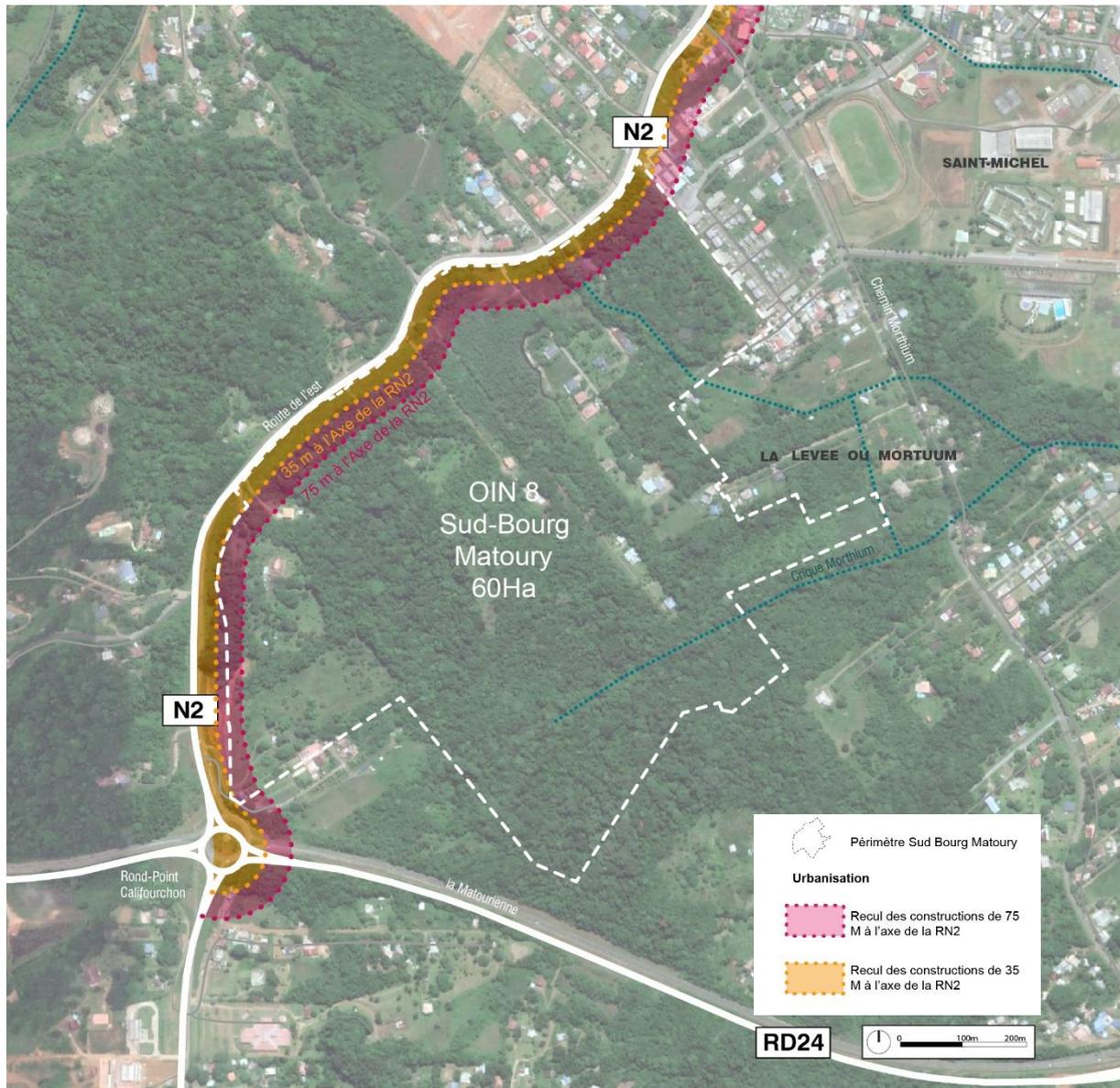


Figure 15 : Emprise des 150m et des 70m sur le tronçon RN2 en lien avec le secteur OIN8

Cette étude vise à analyser et à justifier que les règles régulant l'ouverture à l'urbanisation du secteur OIN8 décrites dans le dossier de présentation et de mise en compatibilité du PLU sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La présente étude se propose de présenter dans une première partie :

- L'OIN8 et l'OAP en cours sur la zone
- La demande de mise en conformité du PLU support de l'urbanisation de la zone
- La RN2 et le secteur concerné

Puis dans une seconde partie :

- L'analyse du secteur au regard des critères de l'amendement Dupont
- La compatibilité de la nouvelle règle de recul de 35 m minimum à l'axe de la RN2 sur la rive Est pour le secteur et les enjeux d'aménagement en découlant
- Leur traduction réglementaire

# I / CONTEXTE GENERAL

## Le projet OIN 8

### SITUATION GEOGRAPHIQUE

Le secteur concerné par le déclassement de la RN2 se situe sur la commune de Matoury plus précisément dans le secteur Sud Bourg le long de l'OIN8.

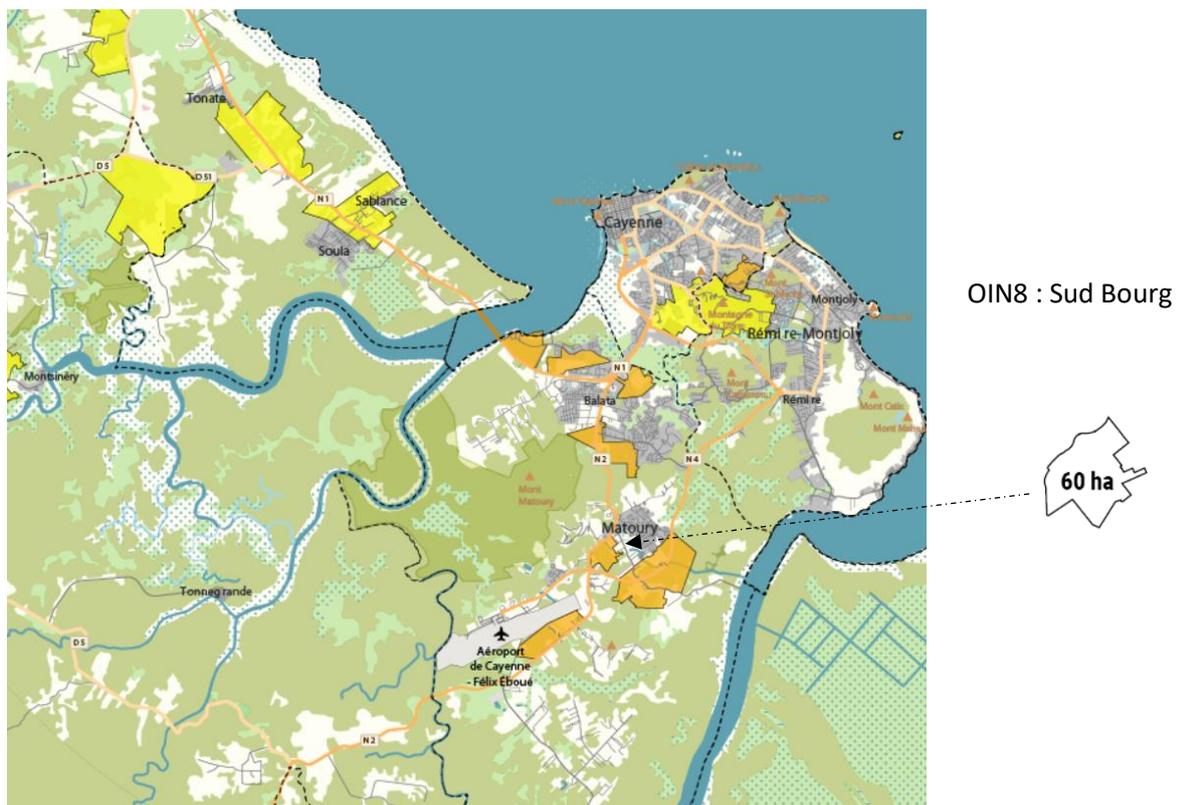


Figure 3: Repérage de la commune de Matoury vis-à-vis de Cayenne ainsi que le secteur OIN8

L'OIN 8 se situe sur le secteur Sud Bourg, en continuité urbaine du centre historique de la commune de Matoury, au nord-est de l'aéroport. Le territoire se développe au sud de la RN2 entre le rond-point de Califourchon et l'entrée de ville actuelle. La proximité de deux autres OIN (9 et 10) démontre l'intérêt de ces territoires sur le plan urbain.

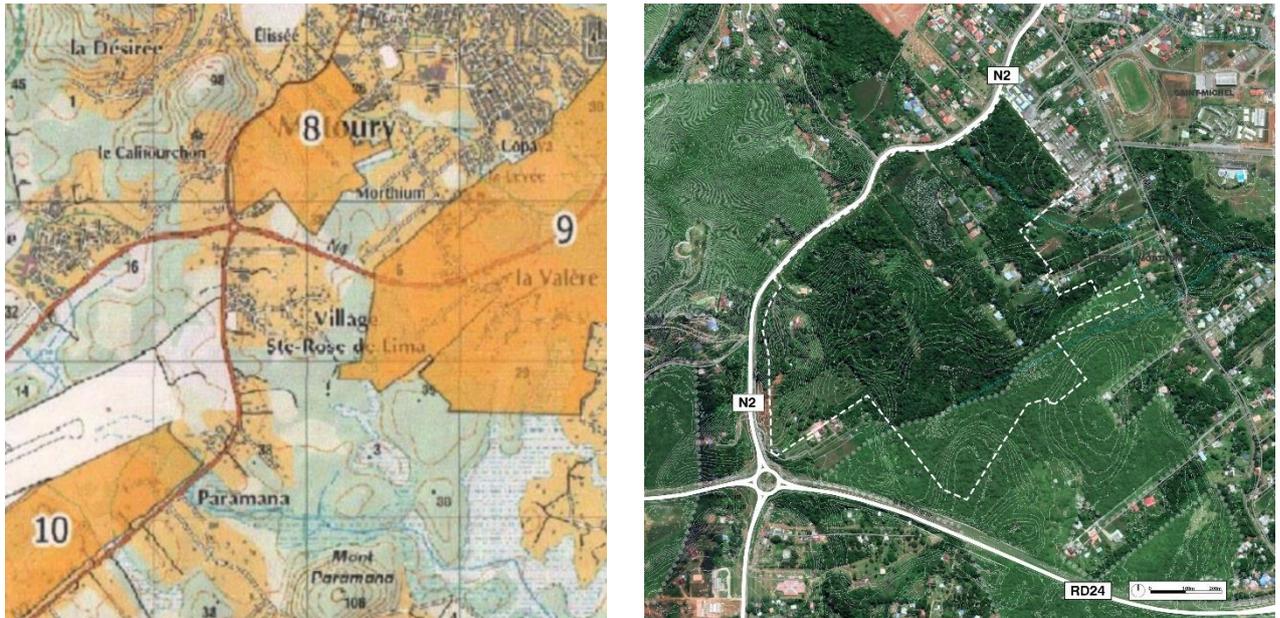


Figure 4: Repérage de l'OIN 8 sur la commune de Matoury et relation aux OIN 9 et 10.

### CARACTERISTIQUES TOPOGRAPHIQUES

D'une superficie de 60 hectares, le périmètre de l'OIN8 est situé intégralement sur la commune de Matoury, en situation péri-urbaine et centré sur la tête de crique Morthium. Il est bordé au sud par la RN4 (Matourienne qui permet de rejoindre l'aéroport) menant au giratoire Califourchon et se développe au sud de la RN2 (qui relie Balata Est au carrefour du Galion) vers le centre bourg de Matoury.

Le projet s'inscrit dans la plaine basse du bourg de Matoury au pied des reliefs de la Désirée.

Le Nord-Est du secteur est délimité par du parcellaire cadastral s'arrêtant avant le Chemin Morthium, reliant la RN2 à la RD24 par le sud du bourg. Au sein de l'OIN 8, les autres routes présentes sont des routes d'accès à des propriétés privées, qui ne peuvent être qualifiées de routes secondaires.



Figure 5 : Repérage parcellaire et topographique de la zone OIN8 (source A234)



Figure 6: Voies d'accès actuelles à l'OIN 8 (source Biotope)

## CARACTERISTIQUES PAYSAGERES ET ENVIRONNEMENTALES



Figure 7 : Une richesse environnementale sur laquelle appuyer un schéma d'urbanisation raisonné du secteur

L'OIN8 a la particularité d'être constituée par un boisement de forêt résiduel de la forêt de la plaine côtière ancienne, enclavé entre le sud bourg et les importants axes de circulations de l'île de Cayenne. Ce bloc forestier est plus ou moins bien conservé selon les secteurs, plusieurs défrichements ayant eu lieu pour l'installation de quelques habitations de type résidentiel. Le site est traversé par des trames vertes et bleues.

L'occupation des sols présentés ci-dessous est issue des données existantes (ONF, 2016) modifiée à la suite des constatations faite lors de la campagne de terrain ou des orthophotographies consultées.

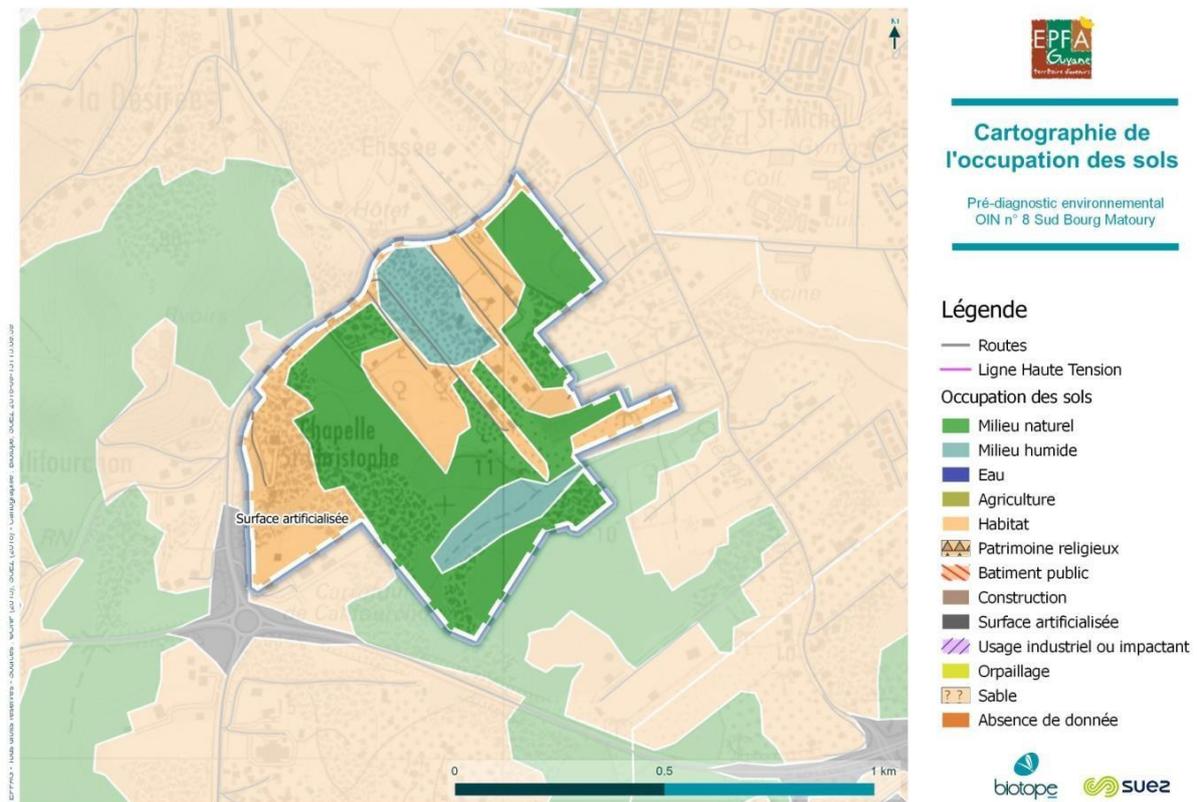


Figure 8: Cartographie de l'occupation des sols (source Biotope 2020)

De manière globale, l'OIN8 présente un caractère plutôt anthropisé. Il est occupé par une mosaïque de milieux naturels et de milieux artificiels.

**Végétation dégradée :** Végétation haute avec traces de déboisement ponctuel et plantations anciennes éparses.



**Habitat :** Habitat peu dense, isolé



**Zone humide** Secteurs à végétation moyenne inondés



## L'OAP en cours de création sur l'OIN8

Le PLU de Matoury comporte deux Orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Une première pour le secteur de Cogneau Lamirande et une seconde pour le secteur du Parkway. L'OAP est une pièce obligatoire du PLU depuis l'entrée en vigueur de la loi ENE dite Grenelle, en 2010 pour les secteurs ouverts à court terme à l'urbanisation (AU) et peuvent également concerner les zones urbaines (U). La déclaration de projet visant mise en compatibilité du PLU s'accompagne de la création d'une OAP du secteur Sud Bourg de Matoury qui viendra compléter les orientations d'aménagement du PLU.

Les OAP sont encadrées par les articles L-151-6 et L151-7 du Code de l'Urbanisme. En complément, l'article R-151-8 détaille les attendus des OAP des secteurs d'aménagement.

### ARTICLE R151-8

*Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables. Elles portent au moins sur :*

1. *La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;*
2. *La mixité fonctionnelle et sociale ;*
3. *La qualité environnementale et la prévention des risques ;*
4. *Les besoins en matière de stationnement ;*

5. *La desserte par les transports en commun ;*
6. *La desserte des terrains par les voies et réseaux.*

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Les OAP sont opposables au tiers et ses orientations doivent être respectées dans un rapport de compatibilité. Elle se compose d'orientations écrites et graphiques.

## DEBUT DE L'OAP

### LES ORIENTATIONS ECRITES

#### 1. RESPECTER ET VALORISER LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE DU SECTEUR

##### ETAT DES LIEUX

Le territoire Matourien s'aborde en premier lieu par sa géographie. Marquant la limite communale, son paysage d'eau majeur (Fleuve du Mahuri, Rivière de Cayenne, crique Fouillée) souligne le lien étroit qu'exerce ce territoire avec son dense réseau hydraulique. Avec une inondabilité assez forte et l'importance des forêts inondées, marécageuses et de marais intérieurs sur le secteur, la prise en compte des milieux humides est fondamentale pour ce site. Situé au pied du Mont Grand Matoury et à proximité de Mont Paramana, le secteur et en particulier sa partie ouest présente à ce jour une végétation majoritairement préservée dont des parties de forêt haute. Cet entrelacs ville-nature est l'un des atouts à préserver sur le territoire qu'il s'agit de concilier avec les impératifs de développement démographique, de l'habitat et des activités économiques.

##### PRECONISATIONS

Ce patrimoine naturel exceptionnel doit être pris en compte, préservé mais également valorisé dans les opérations d'aménagement.



**Figure 9 : S'appuyer sur les paysages humides et y proposer des usages à destination des habitants – Exemple du Parc Morthium (source A234)**

Le projet sur le secteur s'attachera à :

- **Préserver le Corridor R8** du SCoT arrêté de la CACL et inscrit au SAR reliant les réservoirs de biodiversité du Mont Grand Matoury et les zones humides du mont Paramana. Il s'agit de préserver une bande forestière minimum de 150m prenant en compte les effets de lisières et devant préserver la forêt haute présente sur le secteur. Du fait du contexte et afin de ne pas favoriser le morcellement du bâti cette largeur minimum peut être augmentée et devenir la lisière de la polarité envisagée en lien avec le carrefour Califourchon. Venant à être traversé par une infrastructure centrale pour le secteur, il s'agit d'opter pour un aménagement préservant au maximum la richesse environnementale de ce secteur avec une section et un traitement spécifique pouvant être préconisé pour la portion de voirie traversant le corridor.
- **Préserver la continuité hydrobiologique avec la crique Morthium** regagnant le corridor R8 au sud du secteur. Afin de sauvegarder l'écosystème local une largeur minimum de 60m doit être conservée.
- **Valoriser et s'appuyer sur les paysages humides en lien avec la crique Morthium**

**des forêts inondées ou marécageuses et des marais intérieurs et marécage boisé** qui en plus d'être un paysage caractéristique du secteur pourront être potentiellement aménagés en offrant des futurs lieux supports d'usages pour les futurs habitants du quartier. Il s'agit pour ces aménagements de préserver la richesse d'espèces à fort enjeux de conservation de ces zones humides et de proposer des aménagements aux faibles impacts sur l'écosystème local (matériaux imperméables, stratégie d'éclairage, mobiliers de qualité...). Aussi, les continuités paysagères menant aux marais intérieurs devront présenter une largeur minimum de 30m pour préserver le biotope présent.

**Ces secteurs pourront être aménagés et constructibles sous condition d'études et de dispositions adéquates attestant de la non-dégradation de leur situation hydraulique. Au cas où le projet d'aménagement est accolé à une zone N forestière, le défrichement devra respecter une bande de recul de 25 m traitée en lisière étagée au contact du massif forestier de la zone N.**

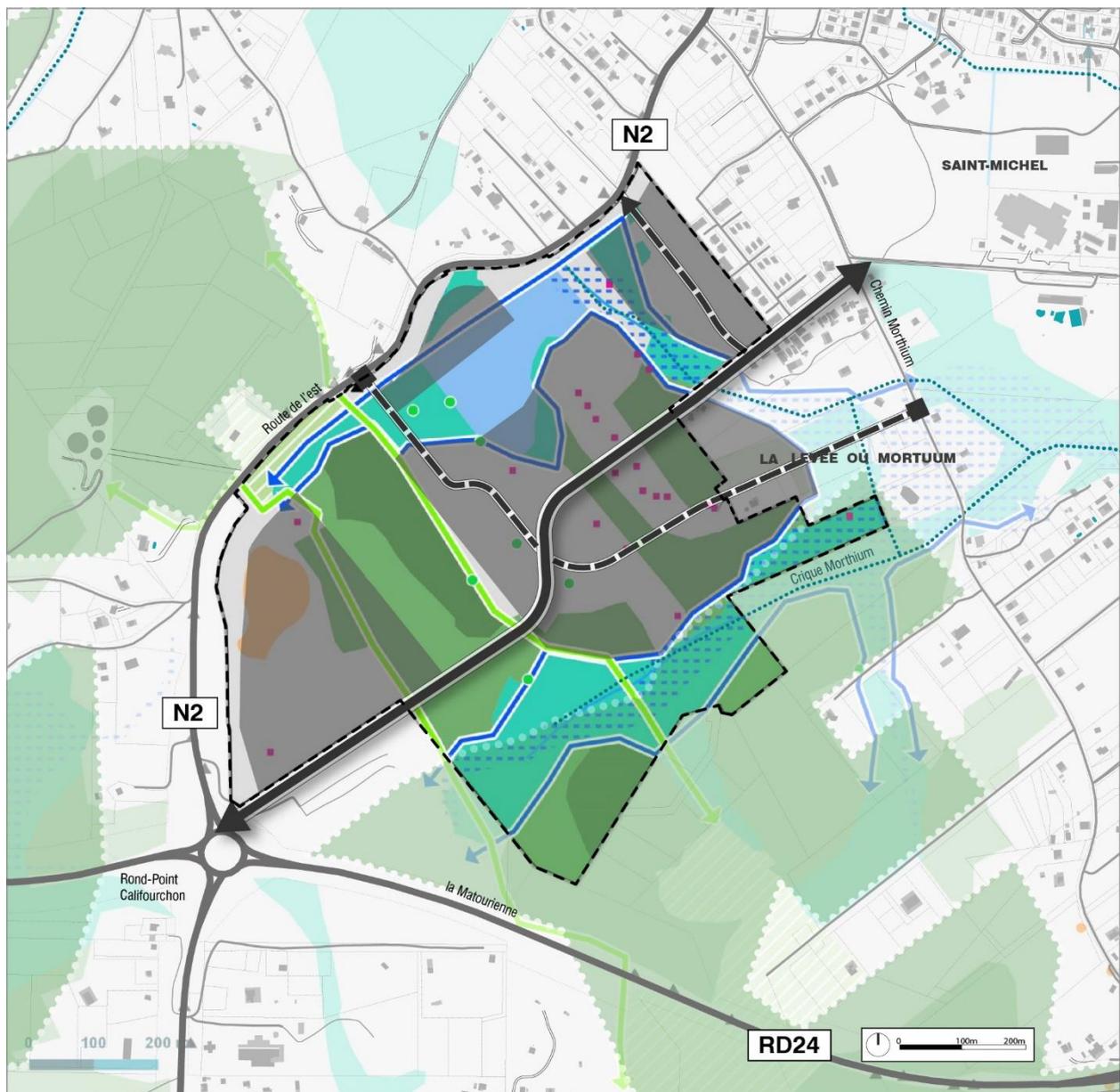


Figure 10 : Superposition synthèse des enjeux environnementaux / Secteurs urbanisés

**LIMITES DE PROJET**

□ OIN Sud bourg

**ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

**Eléments à prendre en compte**

- Réseau hydrographique
- ⋯ Zones inondables PPRI
- Altimétrie >40m
- Habitats non autorisés

**Habitats remarquables à conserver**

- Forêt haute (+)
- Forêt dégradée de terre ferme
- Forêt inondée ou marécageuse plus ou moins dégradée (+)
- Marais intérieur et marécage boisé (+)

**Zones humides**

**Continuités à préserver et à améliorer**

- ↔ Corridor boisé
- ↔ Continuité hydrobiologique
- ▲ Mortalité routière faunistique
- Coupures de connectivité à atténuer
- Zones à restaurer

**Espèces végétales à enjeu**

- Espèces exotiques envahissantes à surveiller
- Espèces à fort enjeu de conservation

**Urbanisation**

■ Secteurs urbanisés

## 2. AFFIRMER UN RESEAU D'ESPACE PUBLIC

### ETAT DES LIEUX

Les efforts en matière de renforcement de la mobilité sur le territoire sont nombreux et interrogent tout particulièrement le secteur Sud Bourg Matoury.

### LA ROUTE DU CENTRE

Cette voirie urbaine doit permettre à terme de composer, entre voies existantes et nouvelles séquences, un maillage secondaire capable de désenclaver les quartiers existants, de relier les futures opérations et désengorger les voies existantes. Future artère structurante du territoire Matourien, elle a vocation à devenir une colonne vertébrale pour l'opération OIN 8 Sud Bourg Matoury, traversant le centre-bourg, son impact sur le secteur est indéniable et permettra de recréer plus de cohérence en travaillant des **espaces publics bienveillants et inclusifs**.

### PRECONISATION POUR LA TRAME VIAIRE

La nouvelle mobilité permise sur le territoire est un véritable atout pour l'activation de ce nouveau quartier et de sa qualité de vie. Le projet sur le secteur s'attachera à :

- **Hierarchiser les différents trames viaires** (profils, traitement...) pour conforter la lisibilité urbaine. Proposer un aménagement de la route du centre valorisant la diversification des mobilités avec des aménagements prévus pour un TCSP, des pistes cyclables, de larges trottoirs arborés...) Intégrer des systèmes de gestion des eaux alternatives type noues valorisant le paysage de rue et participant à la gestion des eaux de ruissellement du nouveau quartier
- **Privilegier un bouclage viaire**, les situations en impasse sont à éviter. Il s'agit pour le nouveau quartier de fabriquer des interconnexions, de mailler et connecter les différents secteurs urbanisés. Les nouvelles trames seront accompagnées de circulations douces.
- **Un recul de 35 m à l'axe de la RN2 sur la rive Est est préconisé** pour l'urbanisation en lien avec la RN2. Cette bande forestière à préserver créera une barrière naturelle et sonore entre la voie et les secteurs urbanisés à proximité.
- **Les deux principaux accès du secteur se feront via la route du centre** en lien avec le chemin Morthium et le giratoire de Calfourchon.
- **Deux accès véhicules sont envisagés sur la RN2**. Le premier en lien le projet Mélodies de Morthium, le second pour desservir le projet des Hauts de Diocléas. Le traitement de ces deux carrefours sera à déterminer en lien avec les services de la DGTM.

### PRECONISATION POUR LE TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS

Il y a là un enjeu majeur sur la constitution d'un nouveau mode de fabrication de la ville en Guyane : l'inclusion du paysage dans la trame urbaine ; et qu'il soit en continuité de la trame d'espaces naturels périphériques à l'urbanisation ; harmoniser le tissu urbain autour de ces structures paysagères et naturelles fortes et identitaires (la trame forestière et la zone humide) en préservant les spécificités des quartiers et leur biotope. La nature comme élément structurel de la ville et des espaces publics.

Retrouver une matrice « verte » en ville, combinée à des moyens de déplacement plus doux, sur d'autres rythmes et à l'échelle du piéton.

Le projet sur le secteur s'attachera à :

- **Création d'une place fédératrice au caractère urbain**, permettant une diversité d'usages en lien avec la centralité de proximité et l'offre commerciale.
- **Valorisation et mise en valeur de la biodiversité du secteur**, par la densification raisonnée du bâti, préservant les biotopes présents (marais, forêts inondées) et une composition du bâti préservant des ouvertures sur les milieux naturels préservés.
- **Prise en compte, dans les opérations d'aménagement, de la gestion hydraulique avec des modes de gestion intégrés dans le paysagement du quartier**
- **Une attention soutenue à proposer des espaces publics qualitatifs prenant en compte les facteurs bioclimatiques tendant à améliorer l'usage des lieux publics**, en apportant plus de confort aux usagers (vents dominants, ombrage, rafraîchissement...), sans négliger les aspects inhérents à leur entretien.
- **Favoriser des liaisons douces** au sein de la trame urbaine permettant des connexions qualitatives aux centralités du quartier et aux espaces paysagers aménagés.
- **Adaptation des aménagements des espaces publics aux caractéristiques du climat guyanais** avec l'utilisation de matériaux de surface à albédo élevé, de matériaux locaux et proposant une bonne gestion dans le temps, opter pour une stratégie végétale adaptée au mode d'entretien des végétaux et de développement par le choix d'essences adaptées
- **Recours privilégié à des aménagements drainants afin de limiter l'imperméabilisation des sols** tout en prenant en considération les difficultés d'entretien imposées par le milieu amazonien.

### 3. FABRIQUER UN QUARTIER AUX AMBIANCES VARIEES INTEGRE AU CENTRE-BOURG

#### ETAT DES LIEUX

Secteur stratégique à proximité immédiate du centre-bourg et de ses aménités urbaines. Il s'agit de venir urbaniser ce secteur en cohérence avec le centre-bourg présentant un tissu urbain mixte et multifonctionnel, une concentration de l'offre équipée communale dont des lieux de proximité (écoles, crèches, nombreuses équipements sportifs...) et de rayonnement communal voir plus large (mairie, police, office du tourisme, musée, bibliothèque, collège, centre aquatique...), des services de santé (Cabinets médicaux, laboratoires, CCAS...).

#### PRECONISATIONS

Dans un contexte de forte croissance démographique de la commune, l'enjeu central pour le secteur Sud Bourg est d'édifier un nouveau quartier, en cohérence et complémentarité avec le centre-bourg, présentant une diversité typologique d'habitat, des équipements, commerces et services ainsi qu'une trame d'espaces publics qualitative et riche offrant des lieux de vie de quartiers tout en soulignant la spécificité géographique du site.

Le projet sur le secteur s'attachera à :

- **Equiper le quartier.** L'urbanisation du secteur doit se structurer autour de l'axe majeur à venir sur le territoire Matourien soit la route du Centre. Il s'agit de s'appuyer sur l'amélioration et la diversification de la mobilité permise par cette infrastructure pour équiper le nouveau quartier par une offre de centralité de proximité en cœur de secteur et d'une polarité à plus fort rayonnement en lien avec le carrefour Califourchon. Une certaine densité doit être recherchée le long de cet axe et sera accompagnée par une intensité des usages via la présence des équipements et de commerces en RDC. En lien avec la qualité des espaces publics à mettre en œuvre sur le secteur il s'agira de travailler une place publique en cœur de secteur marquant la présence de la centralité de quartier ainsi que les commerces associés.
- **Une mixité à atteindre.** Il s'agit d'édifier un quartier mixte tant en termes de typologies d'habitats déployés, de programmation envisagée que de mixité sociale privilégiée. Il s'agit de proposer une diversité des modes d'habiter et permettre des parcours résidentiels ascendants.
- **En lien avec la RN2 une offre d'activité économique peut être envisagée au Nord du secteur.** Les aménagements devront prendre en compte le recul urbain de 35m à l'axe de la RN2 sur la rive Est. La bande forestière devra être préservée pouvant potentiellement intégrer du stationnement intégré dans un paysagement spécifique.
- **Urbaniser en cohérence avec le contexte existant.** Une attention poussée doit être portée sur le type d'urbanisation et la densité a préconisé sur le secteur. Aussi la densité des secteurs urbanisés devra être adaptée en fonction des centralités mises en œuvre, du rapport à la topographie importante du site ainsi qu'aux espaces paysagers humides à valoriser sur le secteur. Les formes bâties doivent s'organiser et découler des intensités urbaines et usages prédéfinis. Les hauteurs bâties seront plus importantes dans les zones d'intensité bâties élevées, mettant ainsi en valeur et soulignant les espaces publics majeurs à venir de la route du centre.
- **Respecter les typologies guyanaises.** La spécificité principale de l'architecture guyanaise est de construire avec le climat : humidité, températures et ensoleillement élevés, pluies torrentielles... Aussi un certain nombre de dispositif font partie intégrante

du vocabulaire architectural guyanais (les larges débords de toiture, les systèmes de résilles ou de jalousies, l'usage du bois, l'usage de la couleur) mais plus fondamentalement il s'agit de produire des logements respectant une démarche bioclimatiques intégrant la ventilation traversante naturelle des logements. Afin de répondre à ces exigences de performance,

l'implantation des masses bâties et l'orientation des trames de logement doivent respecter des orientations optimales (vents, gabarits, topographie...).

- **Adaptation des projets aux caractéristiques topographiques des terrains**, notamment par l'intégration douce des constructions dans les dénivelés.

Une densité programmatique envisageable par cette AOP pourrait être développée comme ci-dessous. Cette densité s'inscrit dans la continuité et le respect des principes évoqués dans le plan guide de 2019 validé.

			SDP	Logements	
Logement collectif	Accession libre	Neuf	Entre 3 000 et 4 000 m <sup>2</sup>	Entre 45 et 55	
		Existant ou réhabilité		-	
	Accession sociale	Neuf	Entre 4 000 et 5 000 m <sup>2</sup>	Entre 55 et 70	
		Existant ou réhabilité		-	
	Locatif social	Neuf	Entre 10 000 et 11 000 m <sup>2</sup>	Entre 140 et 160	
		Existant ou réhabilité		-	
Logement intermédiaire	Accession libre	Neuf	Entre 13 000 et 14 000 m <sup>2</sup>	Entre 150 et 165	
		Existant ou réhabilité		-	
	Accession sociale	Neuf	Entre 8 000 et 9 000 m <sup>2</sup>	Entre 95 et 105	
		Existant ou réhabilité		-	
	Locatif social	Neuf	Entre 4 000 et 5 000 m <sup>2</sup>	Entre 45 et 60	
		Existant ou réhabilité		-	
Logement individuel compact	Accession libre	Neuf	Entre 8 000 et 9 000 m <sup>2</sup>	Entre 80 et 90	
		Existant ou réhabilité		-	
	Accession sociale	Neuf	Entre 1 000 et 2 000 m <sup>2</sup>	Entre 10 et 20	
		Existant ou réhabilité		-	
	Locatif social	Neuf		-	
		Existant ou réhabilité		-	
Activité	Neuf	Entre 4 000 et 6 000 m			
	En restructuration				
Commerce	Neuf	Environ 1 000m <sup>2</sup>			
	En restructuration				
Equipements publics	Neuf	Entre 15 000 et 20 000 m <sup>2</sup>			
	En restructuration				
<b>TOTAL</b>				<b>Entre 71 000 et 86 000m<sup>2</sup></b>	<b>Entre 620 et 725</b>

## 4. RESPECTER LA GEOGRAPHIE DU SECTEUR

### ETAT DES LIEUX

Situé au pied du Mont Grand Matoury avec ses variations topographiques se déployant en interface avec la RN2, le secteur présente d'importantes variations de reliefs. L'aménagement du site doit prendre en compte ces caractéristiques dans un souci d'intégration des programmes de construction et de préservation du paysage.

### PRECONISATION

Une attention accrue sur l'intégration du projet dans la géographie existante doit être portée afin d'éviter les écueils d'une mauvaise gestion de la topographie tant en termes d'instabilité du terrain, des problèmes de ruissellement que d'économie de projets (déblais / remblais). Pour ce faire, il est privilégié :

- **D'implanter la voirie en respectant, autant que possible, le sens du dénivelé.** Par conséquent, il est préconisé de limiter les voies perpendiculaires aux courbes de niveaux mais privilégier des routes épousant le terrain de manière longitudinale.
- **De s'appuyer sur la géographie et en tenir compte pour la gestion des eaux de ruissellements**
- **D'implanter les bâtiments en harmonie avec la topographie,** de limiter les vis-à-vis directs et de valoriser des logements offrant une pluralité de points de vue sur le paysage.
- **D'équilibrer la balance des déblais et remblais dans les projets d'aménagement,** en privilégiant au maximum les matériaux excavés sur place.

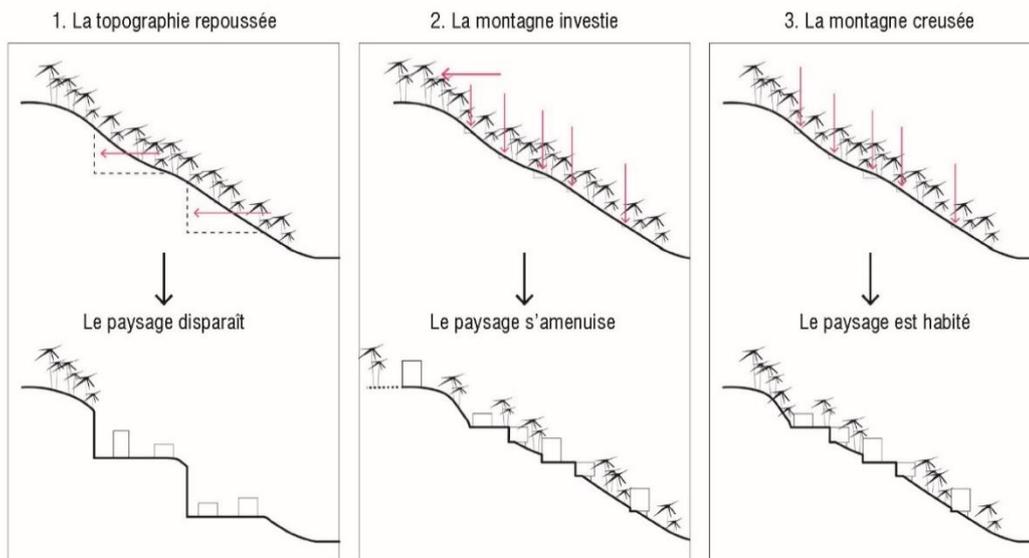


Figure 11 : S'inscrire dans la topographie et préserver la végétation

## 5. FABRIQUER DES LIMITES INTEGREES AU PAYSAGE

### ETAT DES LIEUX

Si le plus souvent le rôle des clôtures se résume à un rôle de protection contre les nuisances et intrusion extérieures, en tant que première interface visible depuis la rue, elles ont un rôle prépondérant dans le paysage urbain et participent pleinement à la qualité du cadre de vie du nouveau quartier. Trop souvent minorée en termes de qualité et de finition, il s'agit pourtant d'un élément clef devant prendre en compte les ambiances urbaines recherchées, trouver une harmonie avec le contexte et les traitements des interfaces existants et plus largement tenir compte des paysages contiguës. Aussi, les limites en interface direct avec le paysage pourront présenter un traitement différencié des interfaces en lien avec le paysage de rue. Il s'agit par-là de favoriser les porosités urbaines, d'offrir de larges percées visuelles et d'appuyer les liens entre les nouveaux îlots habités et leur paysage de proximité en respectant le caractère ouvert ou fermé du milieu

### PRECONISATION

Faire des limites des transitions qualitatives entre espace public et propriété privée par :

- **Travailler les limites comme un projet d'ensemble** intégré dans son contexte existant et dans l'ambiance recherchée pour la rue / Rechercher une harmonie à l'échelle du quartier
- **Utiliser des matériaux de qualité et du végétal** et non l'emploi d'éléments de récupération (tôles,...)
- **S'intégrer dans la géographie du secteur**, une limite à intégrer au relief du terrain et non l'inverse
- **Travailler le traitement des interfaces** en lien avec le projet de construction de manière à favoriser la réflexion architecturale, l'intégration si besoin de locaux d'ordures ménagères et leur intégration dans le paysagement de l'opération immobilière.
- **Favoriser les porosités**, inviter à la transparence avec une interdiction du mur plein en façade sur rue
- **Travailler des clôtures qualitatives inscrites dans leur milieu** mais prenant aussi en compte le besoin d'intimité des habitants de manière à éviter les initiatives individuelles préjudiciables à l'harmonie du paysage de rue global.
- **Travailler des limites ouvertes** pour les interfaces en contact direct avec les paysages du quartier

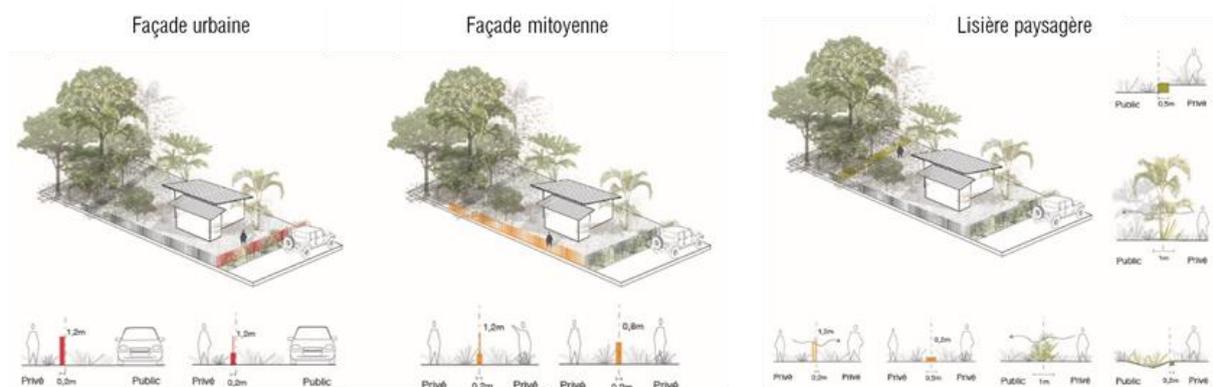


Figure 12 : Exemple de traitement des interfaces pour le tissu

## LES ORIENTATIONS GRAPHIQUES



Périmètre Sud Bourg Matoury

### Mailler le territoire

- Trame principale existante
- Trame principale  
La route du centre :  
Tracé à affiner / développer
- Trame secondaire  
Accès ou liaison à déterminer /  
Retisser avec le maillage existant
- Accès principaux au secteur
- Accès de desserte  
Carrefour à déterminer

Bande d'inconstructibilité 35M à l'axe de la route

### Préserver la biodiversité du secteur

- Préserver le Corridor R8  
**Largeur minimum 150m :**  
100m de préservation  
25m de bande tampon de part et d'autre pour les effets de lisières
- Préserver la continuité hydrobiologique  
**Largeur minimum : 60m**
- Préserver la continuité paysagère de la crique Morthium et les marais intérieurs jusqu'au corridor R8  
**Largeur minimum : 30m**
- Préserver les paysages des criques et des marais intérieurs mais potentiellement aménagés

### Aménager des secteurs aux ambiances variées

- Centralité de quartier et équipement structurant
- RDC commerciaux
- Activité économique à dominante tertiaire
- Dominante Logement Collectif
- Dominante Logement Intermédiaire
- Dominante Logement Individuel

FIN DE  
L'OAP

## Mise en compatibilité du PLU

La ville de Matoury est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération du Conseil Municipal du 07/09/2005.

Il a subi plusieurs modifications :

- Modification 1 approuvée le 27/06/2007,
- Révisions simplifiées 1 & 2 approuvées le 08/10/2008,
- Modifications 2, 3, 4 et 5 et révisions simplifiées 3, 4, et 5 approuvées le 07/10/2009,
- Modification Zac Concorde et ZAC de Copaya approuvées le 30/01/2012,
- Modifications Secteur IIAU Ouest Bourg et secteur IIAU PROGT approuvées le 07/11/2012,
- Modification Zac Cotonnière approuvée le 05/02/2013

### LE PLAN DE ZONAGE ACTUEL

Les terrains concernés par l'étude sont actuellement en zone IIAU dans le PLU pour les terrains situés au sud de la RN2.

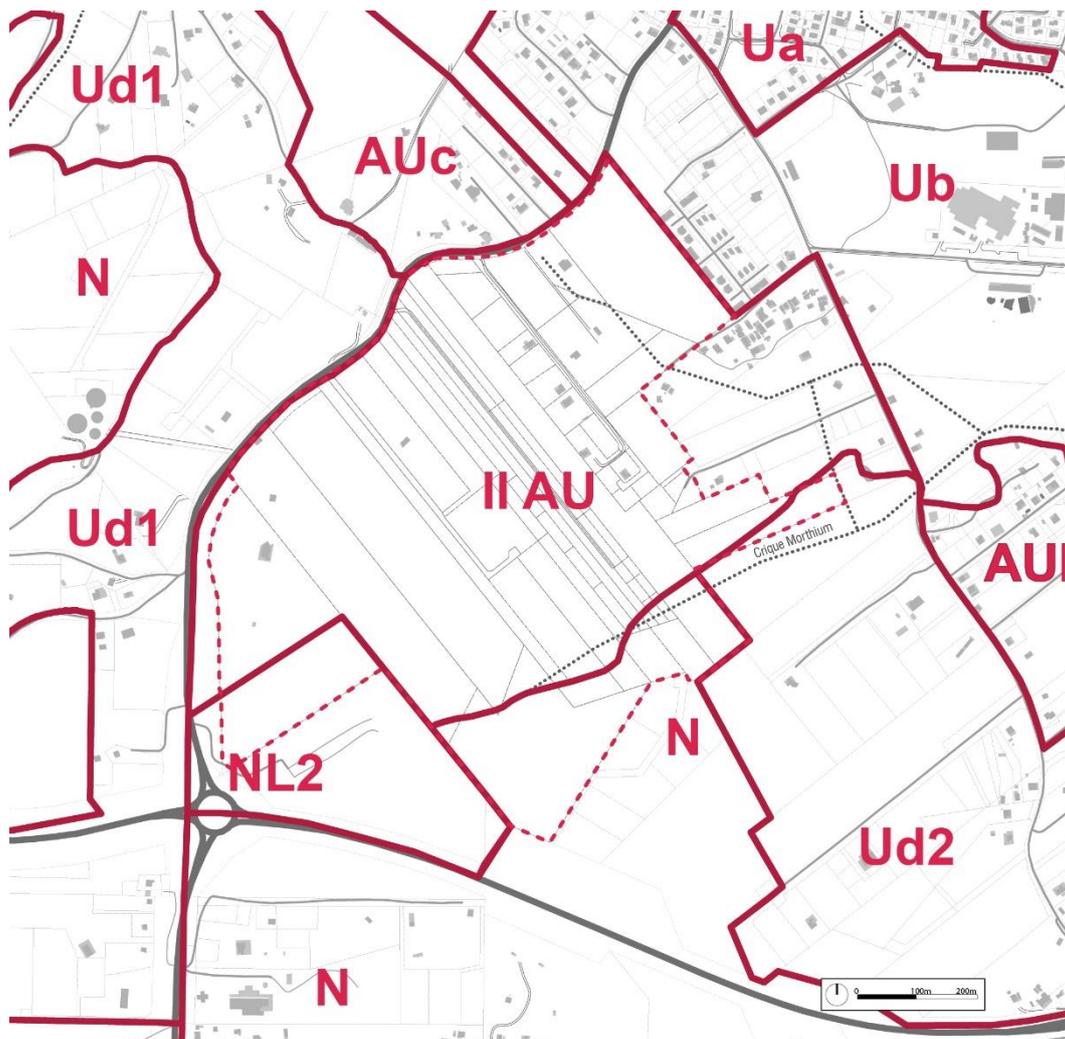


Figure 13 : Extrait du zonage PLU actuel incluant le repérage de l'OIN8 et les corridors écologiques à préserver R8 et crique de Morthium

S'agissant d'un PLU en vigueur depuis 2005, cette zone IIAU de plus de 9 ans et n'ayant pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives dans ce laps de temps, est aujourd'hui fermée à l'urbanisation (tel que le prévoit l'article L.153-31 du code de l'urbanisme). L'urbanisation envisagée répond aux enjeux identifiés sur Matoury dans le cadre de son PADD et qui ont conduit au classement OIN du secteur.

La demande de changement de zonage repose sur les objectifs suivants :

- Etendre la zone N pour préserver et assurer les continuités écologiques identifiées par l'étude environnementale sur le secteur et limiter l'impact sur l'environnement
- Modifier le règlement de la zone N afin de permettre la création et l'implantation du projet d'intérêt général de « La route du centre »
- Déclarer un nouveau zonage de la zone IIAU pour lutter contre les constructions non autorisées et autoriser la construction de logements et la création de polarités économiques vivantes et animées
- Revoir le classement NL 2 pour permettre l'intégration d'un équipement structurant et l'urbanisation du secteur à proximité du rond-point de Califourchon.

### PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS APPORTEES AU PLU

Le zonage modifié est le suivant.

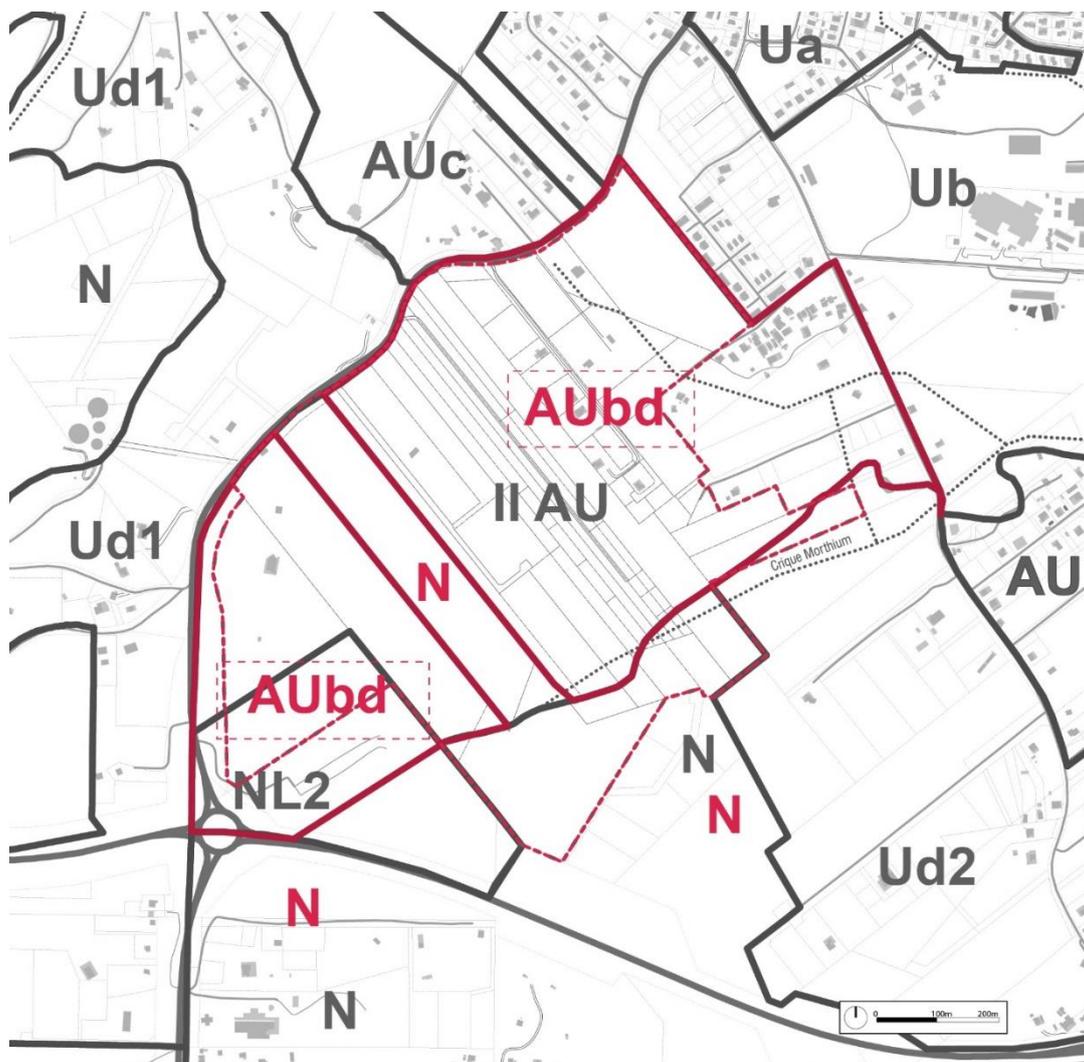


Figure 14 : Proposition de nouveau zonage pour l'OIN8

La modification de zonage réglementaires vise :

- D'une part à préserver les enjeux environnementaux du secteur par une reconfiguration de la zone N existante avec intégration du corridor R8 du SCOT arrêté de la CACL
- D'autre part d'éviter le morcellement de l'urbanisation avec la volonté via un nouveau zonage AUbd de poursuivre la mixité urbaine engagée par le zonage AUb en y autorisant de nouveaux programmes

## **LE REGLEMENT DU PLU**

Le cadre réglementaire proposé vise la création d'un nouveau secteur AUbd et à la reconfiguration graphique et écrite des articles de la zone N.

Le choix de la création d'un nouveau secteur AUbd s'appuie sur l'inexistence d'un zonage AU se rapprochant des caractéristiques tant en termes de mixité programmatique et de mixité typologique ambitionnées pour le nouveau quartier projeté. Le secteur s'y rapprochant le plus à ce jour inscrit au PLU est le secteur AUb.

La zone AUb est constituée, au PLU, à partir d'une zone naturelle située dans la continuité de la trame urbaine. Elle se situe à proximité du centre-ville de Matoury sur sa partie ouest (les Ecart de la Désirée) à Concorde et aux Loussais. Elle vise à mettre en œuvre les principes de mixité et de diversité dans l'objectif d'un renforcement du pôle de vie du Centre-ville et du quartier de Concorde. Avec sa déclinaison de secteur (AUbc), le secteur AUb concerne les zones d'extensions urbaines.

Les clauses applicables à ce zonage sont celles affectées aux zones Ub présentant un zonage au caractère urbain plus important ayant pour vocation à devenir une zone urbaine à forte densité à destination d'habitats mais pouvant recevoir une activité de commerces et de services pour favoriser la mixité urbaine.

Afin de pouvoir autoriser l'implantation d'activités artisanales sur le territoire à urbaniser de l'OIN8, nous proposons de créer une nouvelle déclinaison AUbd du secteur AUb. Ce nouveau zonage présentera les dérogations et variations exposées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU.

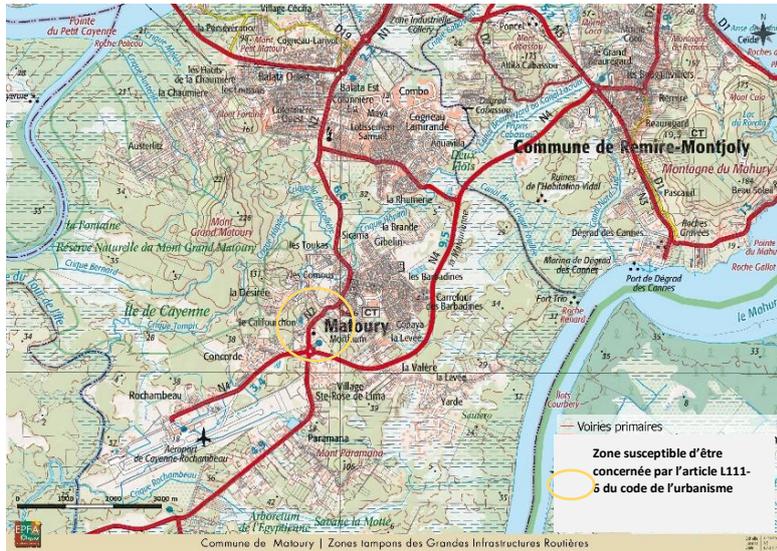
Afin de pouvoir autoriser l'implantation de l'opération d'intérêt général de la « Route du Centre », il est également proposé de reconfigurer certains articles de la zone N détaillés dans le dossier de mise en compatibilité du PLU.

## La RN2 et ses abords

Comme vu précédemment, la Route Nationale RN2 est un axe majeur du réseau viarie guyanais. Elle rejoint dans sa partie nord la ville de Cayenne en traversant les territoires de la commune de Matoury.

### LA RN2 ET SES MUTATIONS EN ETUDE

Elle affecte le secteur sud bourg et longe l'OIN8 dans sa partie nord entre le rond-point de Califourchon et l'entrée de ville actuelle.



Un projet de « route du centre » est envisagé avec le lancement d'études préliminaires en 2020 et vise à améliorer les liaisons et renforcer le maillage viarie existant de l'agglomération de l'île de Cayenne. A terme cet axe routier incluant transport en commun et modes doux desservira les parcelles à aménager sur le secteur OIN8.

Le secteur de l'OIN8 sera maillé par :

- La RN2, dont la fonction de transit sera à garantir par la limitation des carrefours (éviter les trafics de cisaillement) et la possibilité d'aménagements ultérieurs.

- La route du centre, valant nouvel itinéraire de desserte inter-quartiers vers Cayenne, support de transports collectifs et artère centrale du secteur OIN. Cette voirie urbaine doit permettre à terme de composer, entre voies existantes et nouvelles séquences, un maillage secondaire capable de désenclaver les quartiers existants et de relier les futures opérations.

- Ainsi que par un ensemble de voies douces et motorisées, de profil en travers réduit, permettant les dessertes internes dans une logique de destination logements/services (donc en direction du bourg centre).

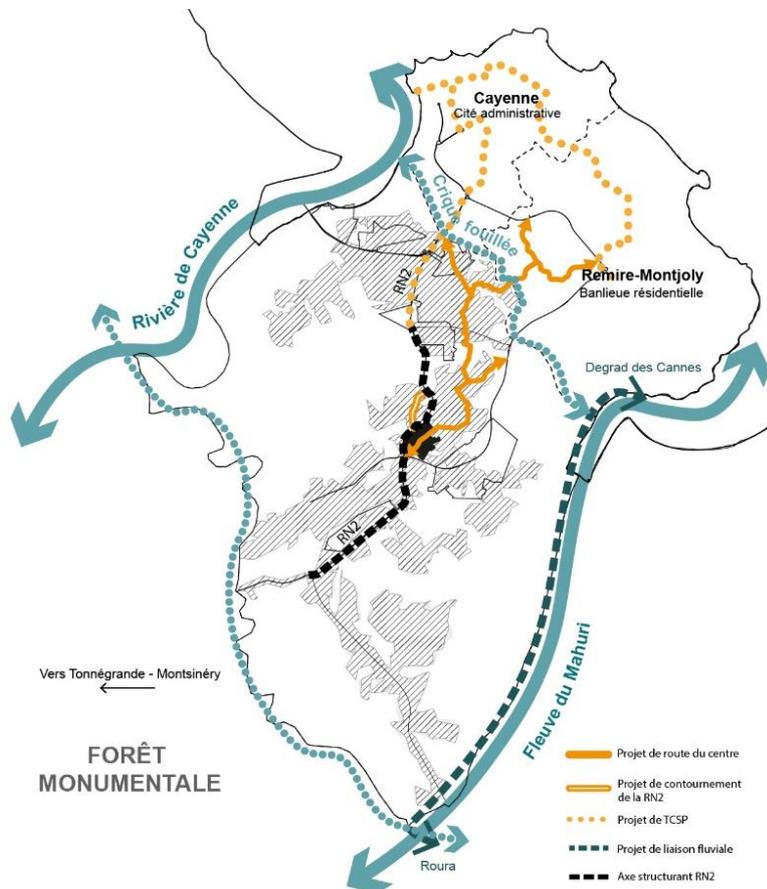


Figure 15 : Tracé de la RN2 à travers Matoury et jusqu'à Cayenne

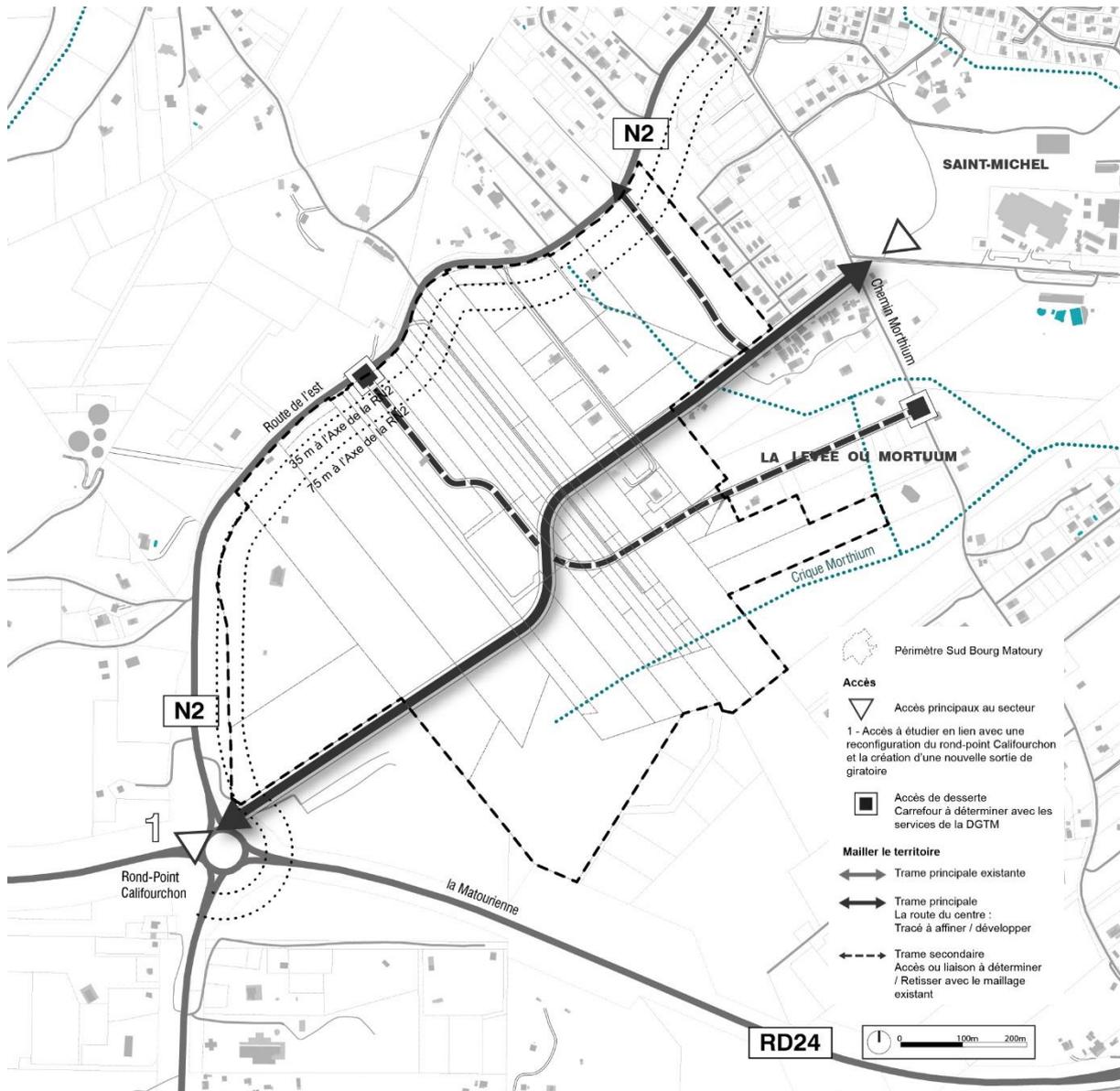


Figure 16 : Réseau viaire esquissé sur le secteur

## DES PROJETS EN ETUDE SUR LE SECTEUR OIN8

A l'heure actuelle, deux projets : Mélodies de Morthium et Haut de Diocléas sont à l'étude sur le secteur de l'OIN8.

Le projet Mélodies de Morthium du fait de sa programmation et sa prise en compte des zones inondables PPRI et de la valorisation des espaces de forêts inondées ou marécageuses en espace paysagers à destination des habitants s'adapte à la préservation de l'écosystème local et à la stratégie d'urbanisation développée par l'OAP. Par ailleurs cette opération préconise sur sa façade en lien avec la RN2 un recul de 35m minimum à l'axe de la RN2 sur la rive Est pour ses constructions à usage de commerces, d'activités et d'équipements publics. Ce recul permet de conserver le caractère ouvert du lieu et garantie une marge de sécurité.



Le projet des Hauts de Diocléas, du fait de sa proximité immédiate avec de la forêt haute devra porter une attention particulière à cette lisière afin de respecter le corridor R8. Aussi, le principe d'urbanisation du secteur vise à valoriser et préserver les zones humides ainsi il s'agira pour ce projet de préserver les continuités paysagères humides au nord du secteur. Pareillement au secteur Mélodies de Morthium, une bande paysagère de 35m minimum à l'axe doit être maintenu pour permettre un recul suffisant aux nouveaux logements en étude sur la façade sur la RN2.

### **UN ENVIRONNEMENT ET UNE MORPHOLOGIE URBAINE QUI CARACTERISE LA RN2**

Comme évoqué plus haut les projets en étude sur le territoire devront tenir compte de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent en préservant les milieux à fort enjeux tels que les forêts remarquables ou encore les marais intérieurs. Par ailleurs, ces études en cours devront également tenir compte de la morphologie urbaine en présence et en particulier du caractère plus ou moins urbain de la RN2.

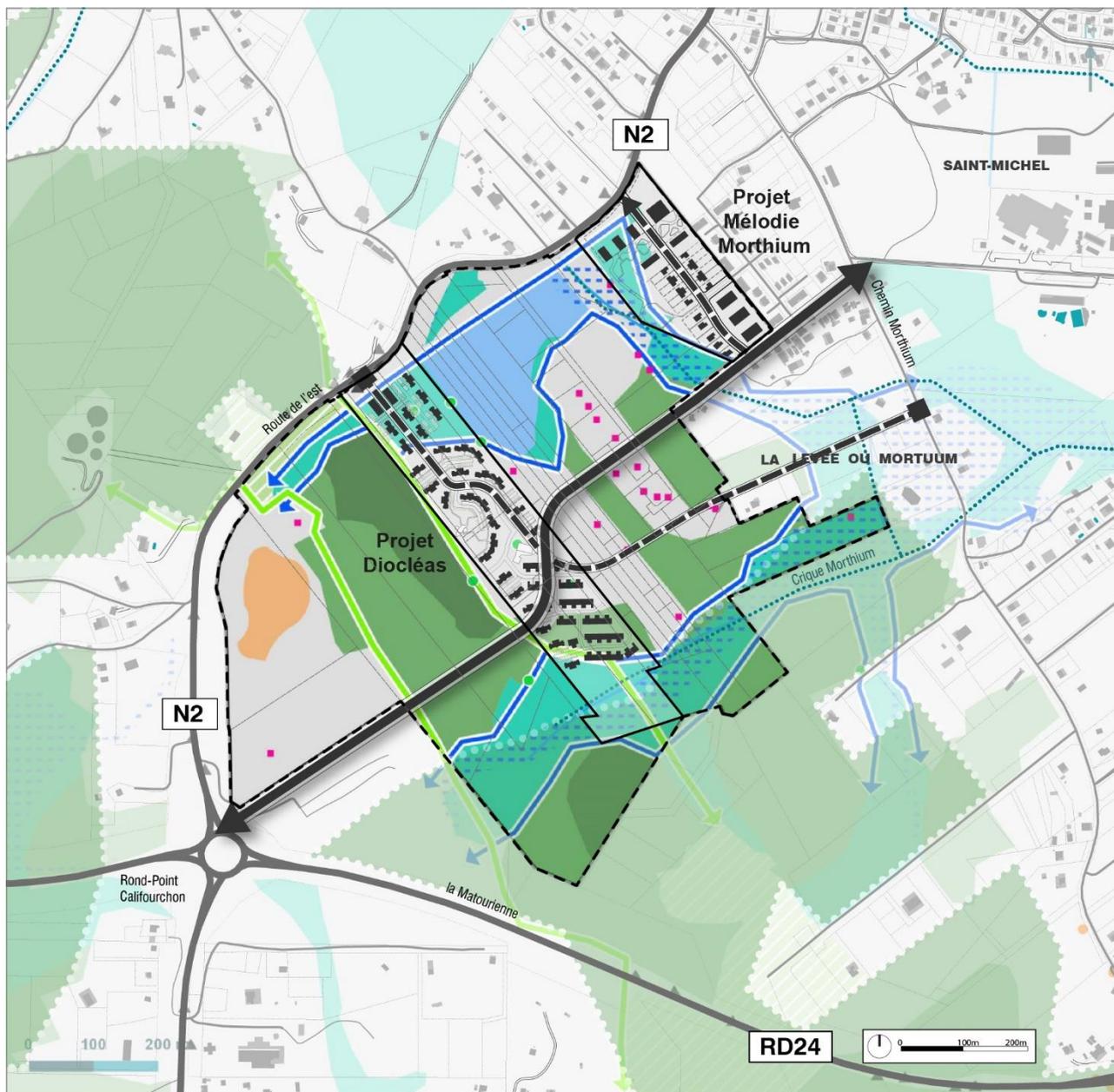


Figure 18 : Superposition synthèse des enjeux environnementaux / Projets en cours

**LIMITES DE PROJET**

□ OIN Sud bourg

**ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

*Eléments à prendre en compte*

- Réseau hydrographique
- Zones inondables PPRI
- Altimétrie >40m
- Habitats non autorisés

**Habitats remarquables à conserver**

- Forêt haute (+)
- Forêt dégradée de terre ferme
- Forêt inondée ou marécageuse plus ou moins dégradée (+)
- Marais intérieur et marécage boisé (+)

**Zones humides**

**Continuités à préserver et à améliorer**

- Corridor boisé
- ↔ Continuité hydrobiologique

▲ Mortalité routière faunistique

--- Coupures de connectivité à atténuer

/// Zones à restaurer

**Espèces végétales à enjeu**

- Espèces exotiques envahissantes à surveiller
- Espèces à fort enjeu de conservation

A ce jour, bien que le secteur ne soit pas encore urbanisé, nous pouvons d’ores et déjà repéré trois séquences spécifiques de la RN2 :



**UNE SEQUENCE AU CARACTERE URBAIN DU CHEMIN DE LA DESIREE AU CENTRE-VILLE**

Avec une végétation plus diffuse, une vitesse limitée à 50km/h, de nombreux débouchés vers des voies en impasse ainsi qu’une signalétique importante, cette section se veut la plus urbaine de celles présentes sur le secteur OIN8.



**UNE SEQUENCE PAYSAGE AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX FONDAMENTAUX**

Marquée par la présence d’une végétation dense, des zones de forêts remarquables, cette séquence se voit de par sa faune et sa flore présentes le tracé privilégié pour le corridor écologique R8 traversant le secteur OIN8



**UNE SEQUENCE DE PORTE DE VILLE AU CARACTERE PLURIEL**

Avec sa topographie marquée, sa végétation en partie dégradée, son urbanisation disparate et son important giratoire Califourchon, cette séquence semble moins urbaine que celle en lien avec le projet Mélodies de Morthium. Du fait de l’importante infrastructure déployée cette section marque le paysage urbain et apparaît comme l’une des portes du territoire Matourien.

## Périmètre d'application de l'étude

Le tronçon de la RN2 concerné par le déclassement se situe entre le rond-point de califourchon et l'entrée de ville au sud-ouest.

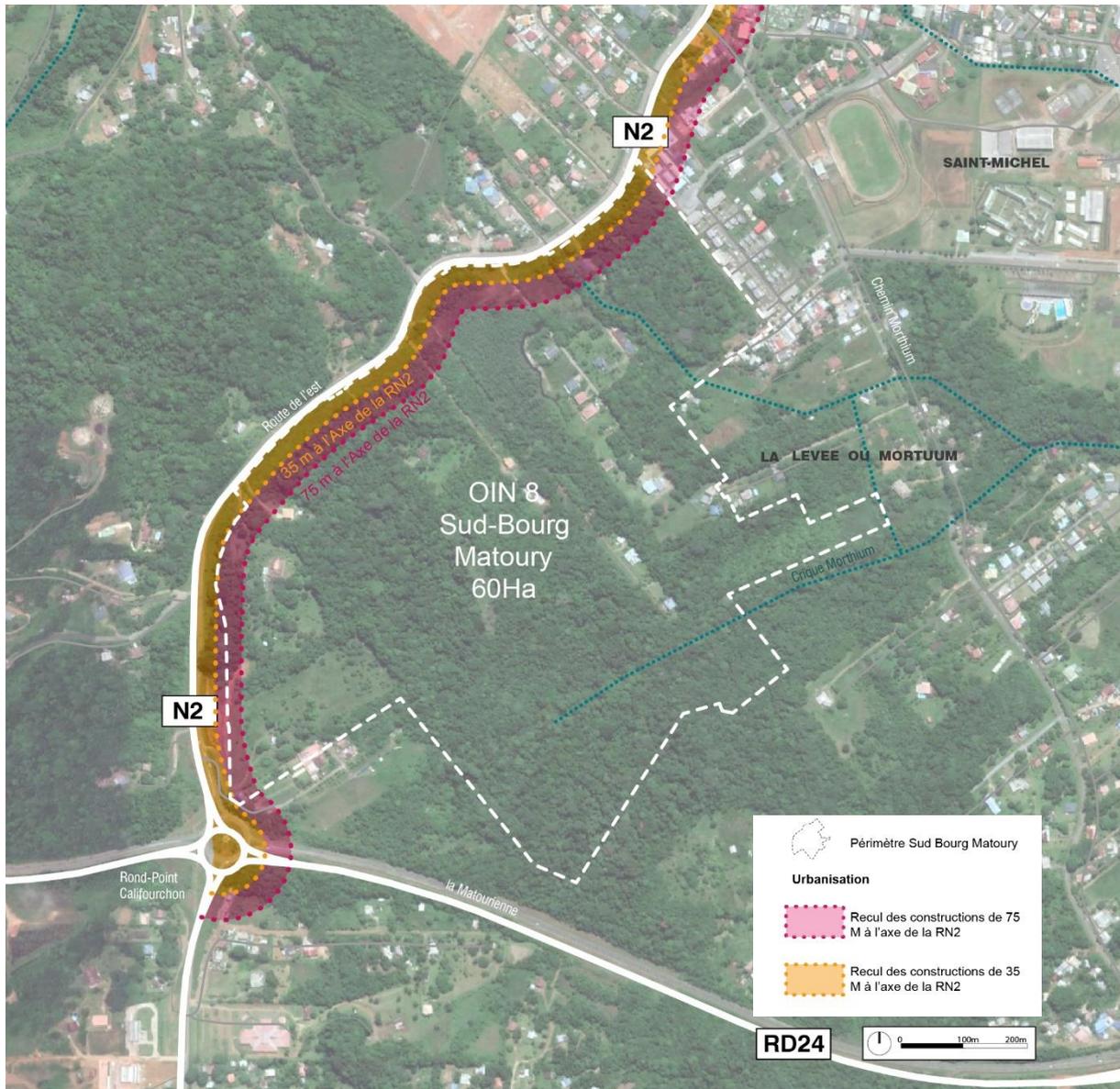


Figure 15 : Emprise des 150m et des 70m sur le tronçon RN2 en lien avec le secteur OIN8

L'étude entrée de ville se concentre sur un tronçon de la RN2 situé entre le rondpoint de Califourchon et l'entrée de ville actuelle du bourg de Matoury. Ce tronçon longe l'OIN8 dans sa partie nord-ouest. La zone ne peut pas être considérée actuellement comme urbanisée. Cependant, son ouverture à l'urbanisation est soutenue par :

- L'inscription au PADD de l'urbanisation en frange du secteur Bourg, du secteur Sud bourg
- La reconnaissance de la zone comme opération d'intérêt national (OIN8)
- Le dépôt d'un dossier de présentation et d'une demande de mise en conformité du PLU sur l'OIN8
- Le développement d'une OAP sur l'OIN8 qui intègre le déclassement de la voie RN2

L'étude entrée de ville va permettre de mettre en place un parti d'aménager qui sera traduit dans le règlement écrit et graphique du PLU et dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation de la zone OIN8.

# II / ANALYSE DU SECTEUR AU REGARD DES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT

Cette partie fait l'analyse des enjeux et risques liée à la levée de l'inconstructibilité de la RN2 suivant chacun des critères de l'amendement Dupont. Nous avons fait le choix de proposer les partis pris d'aménagement directement à la suite de l'analyse.

## Les nuisances

---

### 1. Risque d'inondation

En lien avec la crique Morthium la partie Sud-Est du secteur est classée en partie en zone inondable au PPRI ainsi qu'une partie du secteur à proximité du giratoire Califourchon.

#### → Risques

Bien qu'il n'existe pas de risques particuliers le long de la portion de la RN2 en lien avec le secteur, le site présente d'important marais intérieurs et forêts inondées et marécageuses bordant cette façade routière. En effet, une forte zone à risque important d'inondation au TRI est présente en cœur de secteur sous forme de marais à la richesse environnementale reconnue par l'étude d'impact environnementale sur le secteur OIN8.

#### → Parti d'aménager

Une attention particulière sera à prévoir pour la gestion des eaux pluviales lors de l'aménagement du secteur. Compte tenu de la spécificité des constructions qui seront accueillies, les espaces extérieurs tels que les voies de circulation et les parkings, mais aussi les constructions en elle-même doivent permettre le libre écoulement des eaux pluviales. L'aménagement du secteur avec des zones marécageuses conservées permettra de lutter efficacement contre une possible inondation de la RN2.

Aussi, compte tenu du paysage dense dans lequel ces secteurs urbanisés s'inscrivent, il s'agira d'opter pour une gestion alternative, et des aménagements s'inscrivant dans l'environnement paysagers des secteurs (bassins de rétention, noues arborées ...) L'OAP vient préciser les continuités hydrobiologiques à maintenir dans l'urbanisation de l'OIN8.

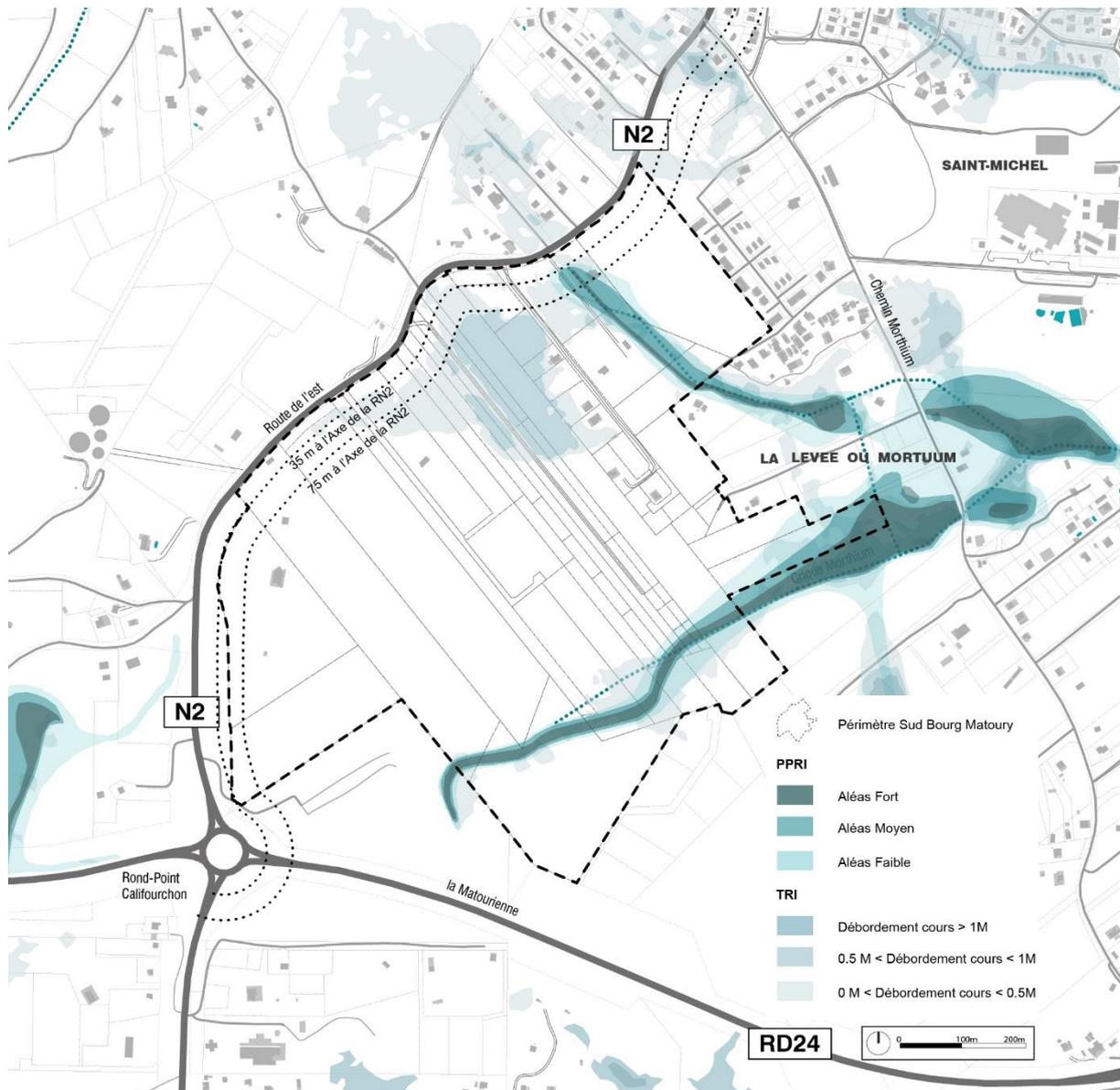


Figure 19 : Carte du PPRI et TRI sur le secteur

## 2. Risque de mouvement de terrain

Situé au pied du Mont Grand Matoury, le secteur présente des variations topographiques mais n'est pas inscrit en zones inconstructibles au plan de prévention des risques de mouvements de terrain de l'île de Cayenne. Toutefois une large portion de la RN2 se trouve en zone de précaution B3 avec un aléa de faible à nul mais des impacts de glissements de grande ampleur envisageables.

### → Risques

Le risque est double :

- Que les futures constructions autorisées par l'ouverture à l'urbanisation de l'OIN8 subissent des problèmes de stabilité liés au risque de mouvement de terrain
- Que la RN2 elle-même sur ce tronçon soit endommagée par le risque de mouvement de terrain.

Toutefois, avec des aléas de faible à nul, le risque de mouvement de terrain sur ce secteur reste réduit mais il s'agira de prendre en compte un risque potentiel de glissement de grande ampleur dans le choix des constructions projetées et la mise en œuvre des dessertes et des terrassements à mettre en œuvre sur le secteur.

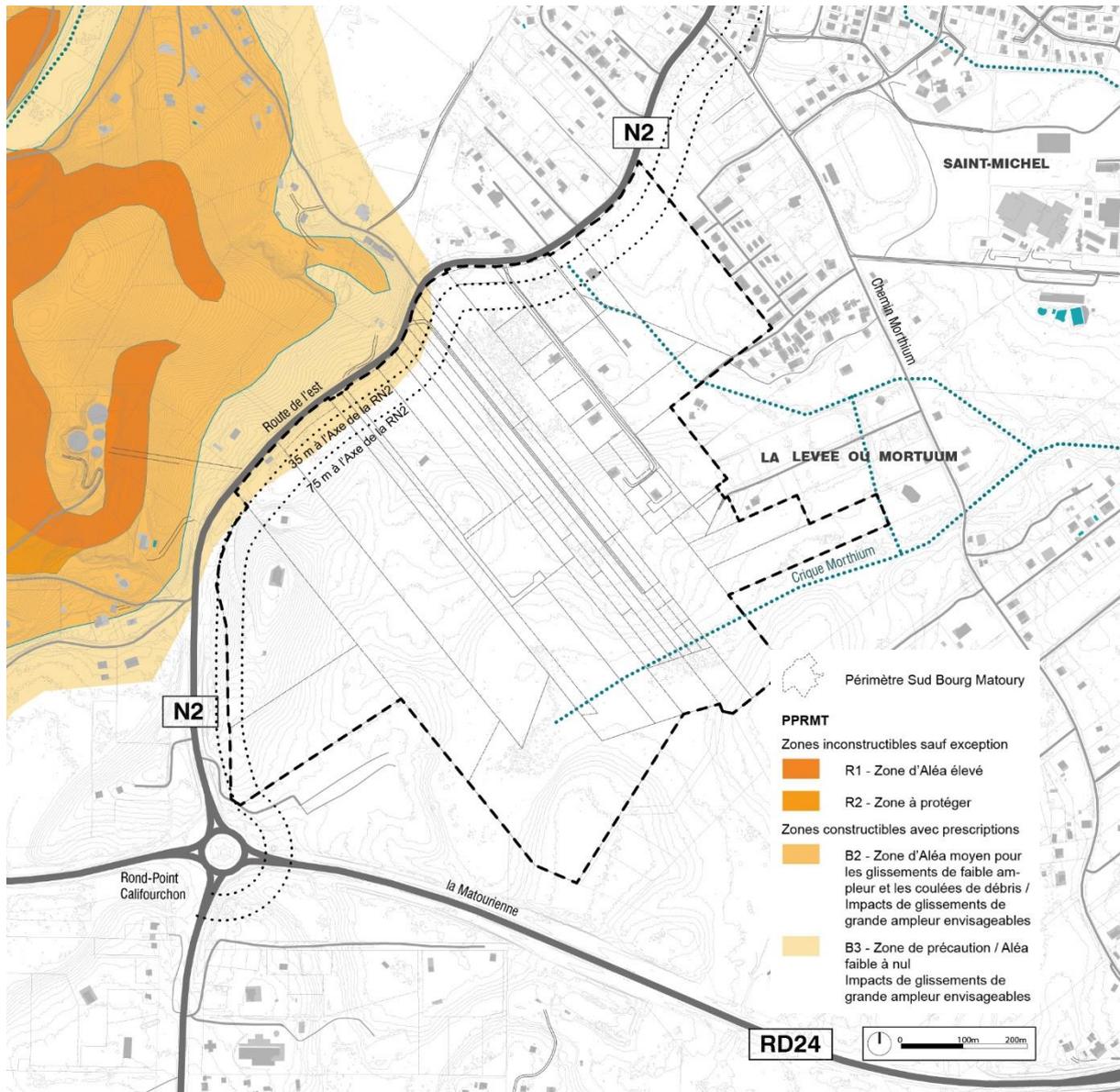


Figure 20 : Carte des risques de mouvements de terrain sur le secteur

### → Parti d'aménager

La cartographie permet d'identifier les secteurs à risque pour la RN2. Nous pouvons constater que le maintien d'un recul de 35 m à l'axe de la RN2 sur la rive Est permet d'éviter tout risque pour les futures constructions sur l'OIN8. Toutefois il s'agira :

- Prendre en compte le relief du terrain, travailler des terrassements (déblais / remblais) intégrer au contexte existant et en lien avec le paysagement de la RN2.
- Etudier la gestion et le traitement des eaux pluviales adaptés au relief et intégrés au paysage de la RN2

- Préserver une topographie inclusive permettant un passage facilité de la faune traversant le corridor R8.

### 3. Les nuisances sonores

La commune est soumise à un plan d'exposition aux Bruits aériens. En effet l'aéroport international de Cayenne se situe au sud-ouest de la zone d'étude. Le secteur d'étude n'est que faiblement impacté par ce PEB avec seulement une partie au Sud situé en zone de bruit C, soit une exposition modérée au bruit.

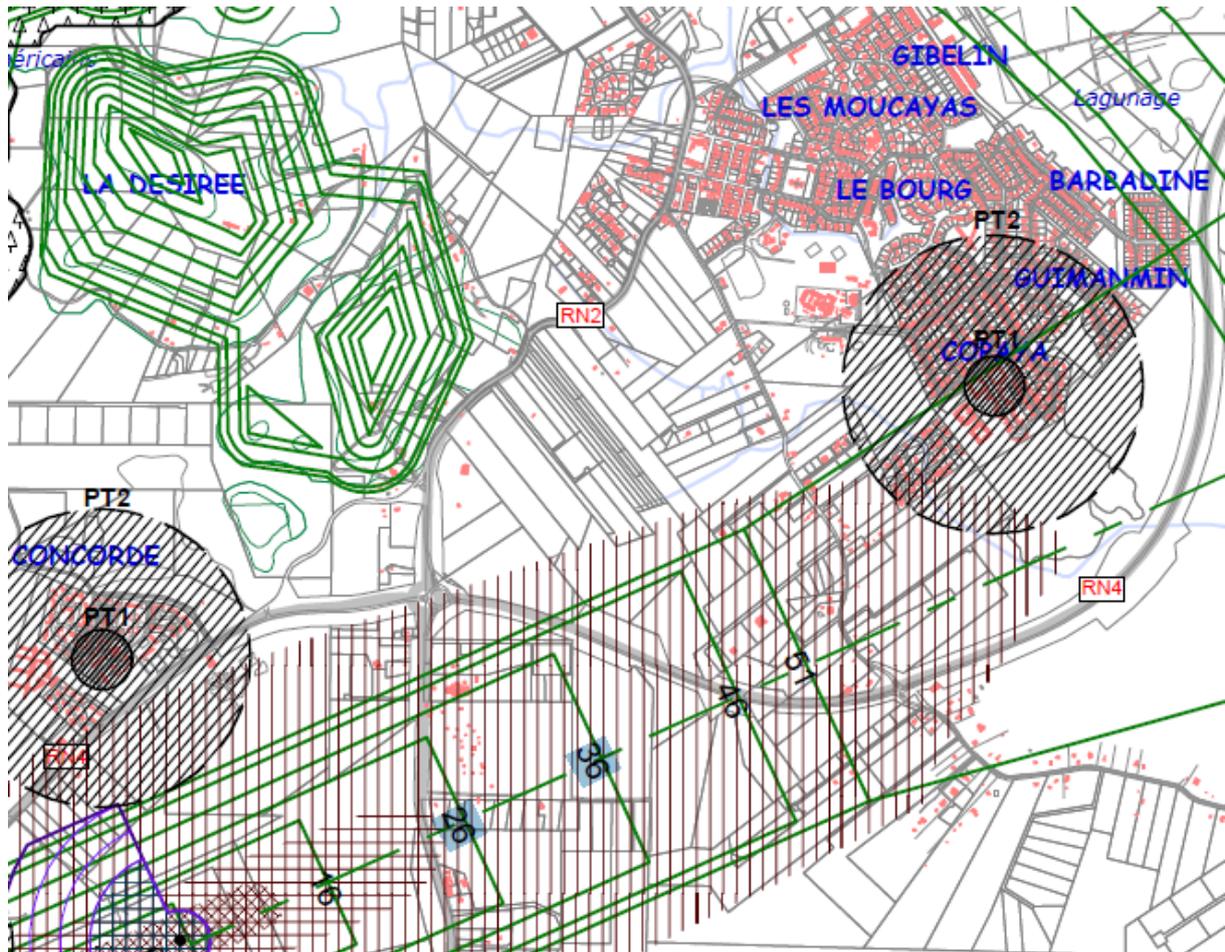


Figure 21 : Extrait de la cartographie du PEB

Une carte stratégique de bruit est également présente sur le territoire. Il en découle un impact sonore plus conséquent sur la portion du giratoire de Califourchon jusqu'au projet de contournement de la RN2, la portion regagnant le centre-ville présente quant à elle un impact sonore moins important. Toutefois, la topographie et le couvert végétal de la première section atténuent par endroit les bruits en provenance de la RN2.

Cette différence des nuisances sonores s'explique majoritairement par une vitesse de circulation différente selon les portions avec une première section à 70km/h et à l'inverse une séquence plus urbaine à 50km/h menant au centre-ville.

Présentant un tissu plus urbanisé que la première section, ce caractère plus urbain de cette section ainsi que le virage présent influent également sur la prise de vitesse des automobilistes et par là des nuisances sonores associées.

→ Risques

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière de la RN2. La dérogation impacte le nombre de population pouvant être soumis aux nuisances sonores liées à la RN2.

→ Parti d'aménager

Afin de réduire les nuisances, un recul des constructions de 35m à l'axe de la RN2 sur la rive Est est maintenu. Il s'agit de préserver une bande forestière créant une mise à distance naturelle, une barrière visuelle et sonore entre la voie et les secteurs à urbaniser. De plus le classement sonore de la voie fixe les performances acoustiques minimales que les futures constructions devront respecter.

Les différents bâtiments exposés au bruit pourront faire l'objet de prescriptions architecturales particulières conformément à la réglementation d'isolation acoustique et phonique en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

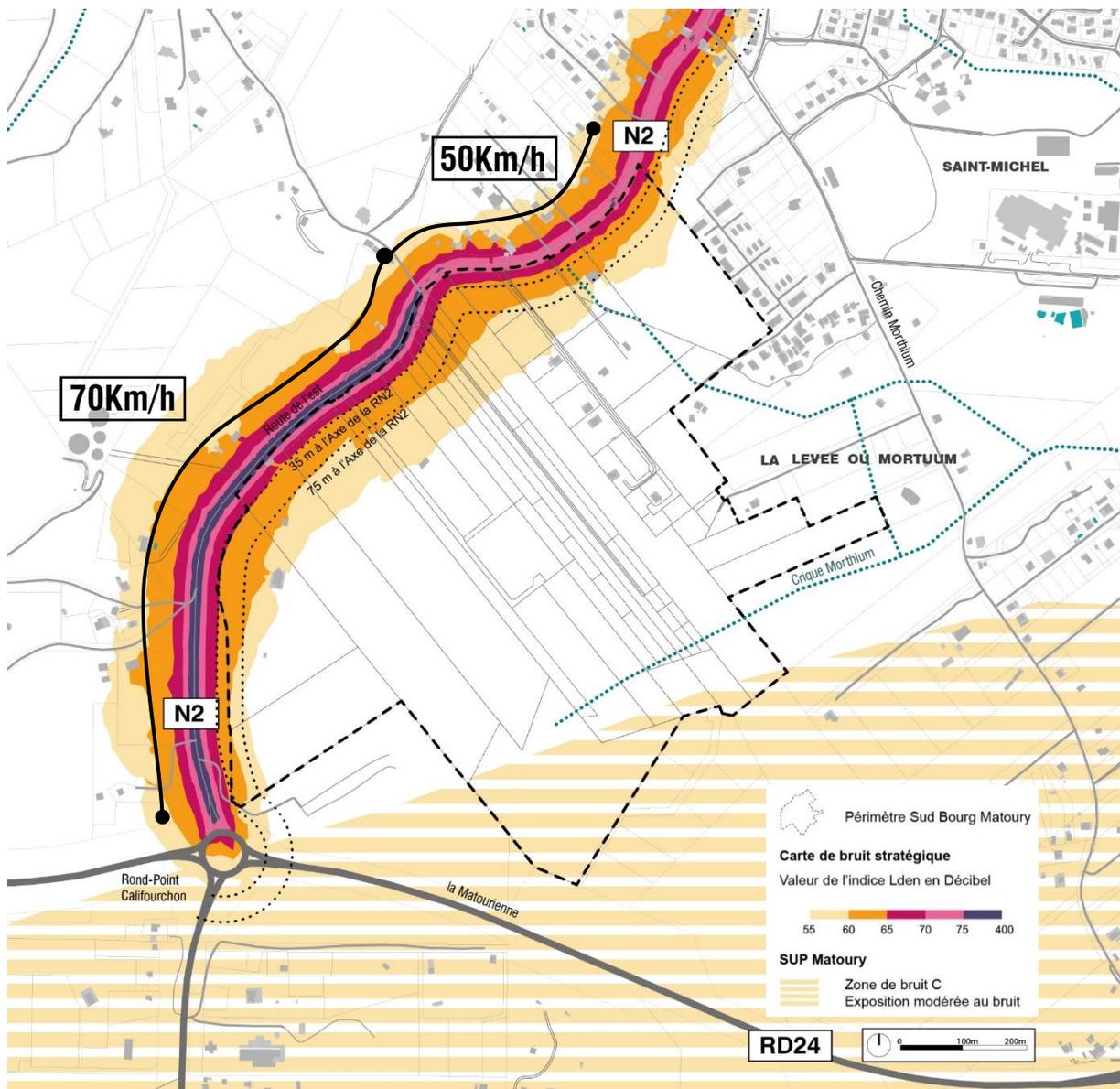


Figure 22 : Cartographie des bruits de la RN2 sur le tronçon concerné par la levée de l'inconstructibilité

## La sécurité

### 1. Risques liés au trafic

La RN2 supporte une grande partie du trafic de transit Est-Ouest et se trouve donc chargé surtout à partir de l'entrée de ville existant jouxtant l'hôtel de ville. La RN2 supporte un trafic d'environ 10 420 véhicules/jour, en fourchette basse et 23 750 véhicules/jour en fourchette haute (source DEAL – gestionnaire).

L'étude de l'aménagement des points d'échanges dans le cadre de l'aménagement du quartier Crique Anguille « Extension Ouest du Bourg de Matoury » réalisée par la SIMKO en Novembre 2012 a permis de relever les conditions de visibilité aux emplacements de plusieurs futurs carrefour. Ici sont présentés les résultats pour le carrefour El Tumi, points d'entrée envisagé pour le quartier Crique Anguille.

Mesure des conditions de visibilité avec la méthode du chronomètre Carrefour El Tumi			
Mesures effectuées le 15 novembre 2011 entre 10h30 et 11h00			
Sens Matoury → Califourchon		Sens Califourchon → Matoury	
t(n)	Temps de franchissement	t(n)	Temps de franchissement
1	12,98	1	4,64
2	13,21	2	5,07
3	13,27	3	5,38
4	13,89	4	5,88
5	14,27	5	5,89
6	14,43	6	5,91
7	14,48	7	6,65
8	14,52	8	6,98
9	14,54	9	7,03
10	14,72	10	7,39
11	14,88	11	7,49
12	15,88	12	7,76

Il en ressort que les conditions de visibilité à droite ne permettent pas une sortie en sécurité.

Sur le carrefour en sortie du chemin de la Désirée, les temps de franchissement sont voisins du temps minimum.

<b>Mesure des conditions de visibilité avec la méthode du chronomètre Carrefour de la Désirée</b>			
<b>Mesures effectuées le 15 novembre 2011 entre 10h30 et 11h00</b>			
<b>Sens Matoury → Califourchon</b>		<b>Sens Califourchon → Matoury</b>	
<b>t(n)</b>	<b>Temps de franchissement</b>	<b>t(n)</b>	<b>Temps de franchissement</b>
1	4,72	1	4,96
2	5,7	2	5,73
3	6,27	3	5,87
4	6,83	4	5,92
5	6,93	5	6,15
6	7,91	6	6,23
7	8,06	7	6,61
8	8,13	8	6,84
9	8,29	9	7,1
10	8,35	10	7,77
11	9,38	11	7,85
12	9,67	12	8,19

L'étude a permis également de faire un relevé de trafic sur l'entrée de bourg coté sud bourg.

<b>Point de mesure</b>	<b>Sens</b>		<b>Total</b>
	<b>Balata - Califourchon</b>	<b>Califourchon - Balata</b>	
<b>Le Kiosque</b>			
samedi 08 octobre 2011	5679	4704	10383
dimanche 09 octobre 2011	4696	4220	8916
lundi 10 octobre 2011	6037	5107	11144
mardi 11 octobre 2011	5724	4684	10408
mercredi 12 octobre 2011	6083	5258	11341
jeudi 13 octobre 2011	5750	4910	10660
Moyenne Jours ouvrés	5899	4990	10888
<b>Maximum horaire</b>	<b>Vendredi 07 octobre 2011 entre 17h et 18h</b>		
	540	429	969
V85	66 km/h	61 km/h	64 km/h
Excès de vitesse	79 %	50 %	65 %

Le trafic est homogène pour la zone de mesure. En trafic de pointe il est relevé 136 véhicules / heure en entrée de bourg coté sud bourg. 20 % du trafic en sortie de bourg direction califourchon est induit par les riverains de la RN2 notamment le chemin de la Levée.

Au niveau du carrefour El tumi, il est envisagé en conséquence de ces analyses un simple stop. Les contraintes de visibilité imposent une interdiction de tourne à gauche depuis la voie principale vers la voie secondaire identifiées par des balises J11 et des panneaux B2a.

Par ailleurs, le secteur de l'étude et notamment l'OIN8 comportent encore une grande majorité des surfaces boisées. Ce complexe de boisements est diversifié avec des surfaces marécageuses et d'autres de terre ferme. Des abattis et pistes sont inclus dans ce patch forestier. Ces boisements constituent des zones refuges (repos, alimentation et reproduction) pour la faune et notamment pour les rapaces. Les surfaces boisées constituent également un corridor écologique fonctionnel qui se caractérise par une mortalité routière assez importante pour les mammifères arboricoles. Il est constaté une mortalité routière assez importante pour les mammifères arboricoles entre la route de la désirée et le rond-point Califourchon sur la RN2 ainsi que sur le début de la Matourienne (RN4).

Le diagnostic environnemental caractérise cet enjeu écologique au niveau Moyen. Les espèces à enjeux principalement concernées, le nombre d'individu par kilomètre de linéaire observées (pression d'observation de manière non continue entre mai 2014 et juin 2017) sont résumés dans le tableau ci-après :

Espèces ou cortèges d'espèces à enjeu principalement impactée	Nombre d'individus par kilomètre de linéaire routier
Tamarin à mains dorées	<b>10 individus sur 2.6 km soit 3.8 individus/km</b> Sur la RN2 entre la route de la désirée et le giratoire Califourchon, plus sur le début Matourienne (RN4)
Autres espèces sauvages d'intérêt (Grison, Tamandua...)	<b>3 individus au total</b> Sur la RN2 entre le centre bourg de Matoury et le giratoire Califourchon, plus sur le début Matourienne (RN4)

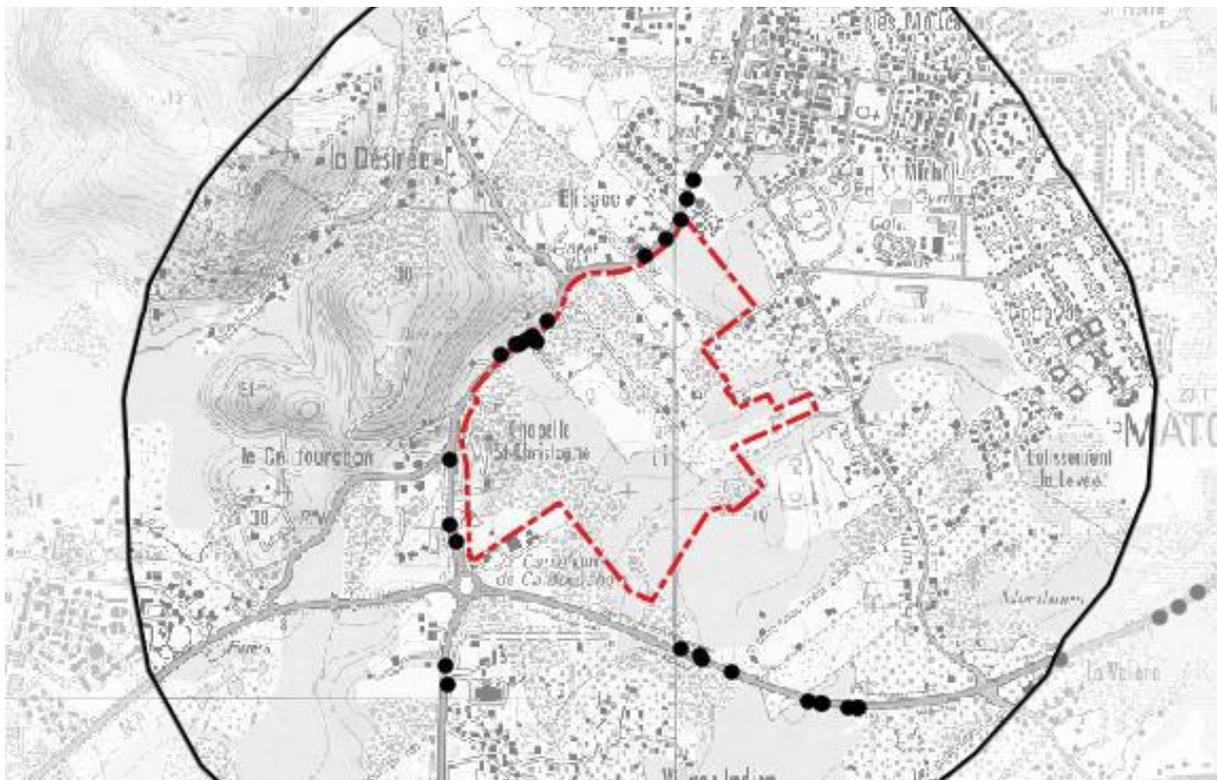


Figure 23 : Ensemble des relevés de mortalité routière (Biotope)

## → Risques

L'aménagement urbain du secteur OIN8 peut risquer de :

- Perturber le trafic sur la RN2 par l'ajout de flux de véhicules venant des zones nouvellement urbanisées
- Réduire les corridors écologiques et engendrer un risque pour le passage des mammifères terrestres.

## → Parti d'aménager

### OAP

L'OAP développée sur l'OIN8 prend en compte le corridor écologique (R8) inscrit au SCOT et le protège en interdisant les constructions sur son emprise. L'OAP vient également préciser le réseau viaire de la zone de l'OIN8 ainsi que les accès pour limiter les risques sur le trafic. La nouvelle route du Centre viendra à terme désengorger une partie du trafic de la RN2 en devenant la principale voie de desserte des quartiers nouvellement aménagés dans l'OIN8.

### PASSAGE A FAUNE

Afin de réduire la coupure de connectivité engendrée par le RN2 pour le passage de la petite faune (notamment les mammifères arboricoles) au niveau du corridor R8, la restauration d'une canopée jointive n'est pas concevable en entrée de ville notamment à cause de la présence de câbles électriques longeant la voirie. Cependant plusieurs autres mesures peuvent être préconisées afin d'améliorer la transparence écologique et réduire la mortalité faunistique, telles que :

- La recherche et la mise en œuvre de **méthodes alternatives d'entretien de la végétation** sous les lignes électriques, plus respectueuses de l'environnement. En effet, l'entretien effectué à l'heure actuelle en Guyane, consistant à mettre régulièrement à nu, ou presque, le sol sous les lignes électriques, n'est pas compatible avec le maintien d'une continuité écologique et le passage de la faune. Il est donc nécessaire de trouver de nouvelles méthodes et de s'équiper (tailles haies hydrauliques équipés de lames conséquentes, ...) afin de pouvoir couper régulièrement la végétation (broussailles mais surtout arbustes et jeunes arbres) de façon mécanique tout en conservant constamment une hauteur de végétation de quelques mètres. Ce maintien des végétaux permettrait d'améliorer le rôle fonctionnel du corridor en réduisant les surfaces ouvertes constituant une barrière pour le passage de la faune.
- La mise en place de passages à petite faune basés sur les modèles de passages à écureuil en France hexagonale (Voir figure ci-dessous) ou de cordage simple. En effet, les petits singes (Tamarin, Saïmiri, ...) ou les petits marsupiaux (pians, ...) se déplacent aisément sur les fils électriques. Ces passages à faune très simples seront à adapter au contexte de la RN2 à Matoury car la largeur de la zone à traverser est assez conséquente et comprend la voirie et la zone ouverte pour les câbles électriques. Des poteaux sur les bas-côtés de la route permettraient de soutenir le système sur toute sa longueur.



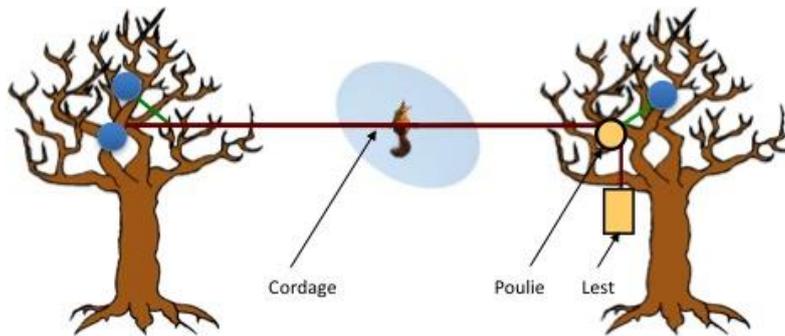
## L'ÉCURODUC

UNE VOIE DE DÉPLACEMENT  
« EN TOUTE SÉCURITÉ »



Les collisions sur le réseau routier :  
un des principaux facteurs de mortalité de l'écureuil roux

Un système simple :  
un cordage, une poulie et un poids, pour permettre à l'écureuil  
de franchir un obstacle, notamment une route à forte circulation



Des nœuds adaptés...

nœud de Prussik 

nœud demi-clé 

... pour fixer l'écuroduc

Association SOS Ecureuil Roux & Espèces Sauvages  
Pour en savoir plus: <http://grifauniou.free.fr/sosécu2>



Ces organismes testent un écuroduc au Domaine national de Rambouillet

Figure 24 : Exemple de passage de faune (biotope)

## TRAITEMENT DES VITESSES ET CARREFOURS

Afin de préserver une desserte rapide du territoire Guyanais, il nous semble judicieux de maintenir la vitesse de circulation de la première séquence à 70km/h. La vitesse à ce jour réduite à 50km/h sur la séquence allant du chemin de Désirée au centre-ville nous semble judicieuse à préserver sur cette portion. Le recul des constructions de 35m à l'axe de la RN2 sur la rive Est n'a pas d'influence sur le trafic.

## 2. Le parti d'aménager la façade routière

En cohérence avec les aménagements prévus sur la zone, la façade routière Nord du secteur pourra présenter à terme deux profils aux aménagements distincts :

- L'un routier depuis le rond-point de califourchon jusqu'au chemin de la Désirée
- Le second au caractère plus urbain depuis le chemin de la Désirée jusqu'à l'entrée du centre-ville.
- **Hiérarchiser les différents trames viaires** (profils, traitement...) pour conforter la lisibilité urbaine. Proposer des aménagements de la RN2 différenciés marquant le caractère plus urbain de la section regagnant le centre-ville et valorisant la diversification des mobilités avec des aménagements prévus pour un TCSP, des pistes cyclables, de larges trottoirs arborés...) Intégrer des systèmes de gestion des eaux alternatives type noues valorisant le paysage de rue et participant à la gestion des eaux de ruissellement du nouveau quartier
- **Privilégier un bouclage viaire**, les situations en impasse sont à proscrire. Il s'agit pour le nouveau quartier de fabriquer des interconnexions, de mailler et connecter les différents secteurs urbanisés.
- **Prévoir des aménagements de sécurité et adaptés** en fonction des situations urbaines en accord avec les services de la DGTM.
- **Un recul de 35 m à l'axe de la RN2 sur la rive Est est préconisé** pour l'urbanisation en lien avec la RN2. Cette bande forestière à préserver créera une barrière naturelle entre la voie et les secteurs urbanisés à proximité.



Figure 25 : Carte des accès sur la RN2 envisagés par l'OAP sur l'OIN8



Périmètre Sud Bourg Matoury

**Accès**



Accès principaux du secteur

1 - Accès à étudier en lien avec une reconfiguration du rond-point Califourchon et la création d'une nouvelle sortie de giratoire



Accès de desserte  
Carrefour à déterminer avec les services de la DGTM

**Mailler le territoire**

- ↔ Trame principale existante
- ↔ Trame principale  
La route du centre :  
Tracé à affiner / développer
- ↔ Trame secondaire  
Accès ou liaison à déterminer / Retisser avec le maillage existant

**Preserver la biodiversité du secteur**



Preserver le Corridor R8  
**Largeur minimum 150m :**  
**100m** de préservation  
**25m** de bande tampon de part et d'autre pour les effets de lisières



Urbanisation présagée

## Qualité paysagère et environnementale

Du fait de la situation du secteur en lisière de la réserve du Grand Matoury et proche des zones humides proche du Mont Paramana, l'intégration paysagère est une donnée fondamentale à prendre en compte sur ce secteur. Avec un corridor (R8) et une continuité hydrobiologique inscrites au SCOT, la question des enjeux environnementaux est prédominante sur le secteur.

### 1. La qualité des paysages

Le périmètre d'application de l'étude s'applique à l'entrée de ville Sud Bourg de Matoury, dont les séquences paysagères (Diagnostic environnemental issu de l'étude Biotope) se répartissent comme suit :



Figure 26 : Repérage des prises de vue et des séquences de la RN2

## SEQUENCE 1 : DEPUIS LE ROND POINT DE CALIFOURCHON JUSQU’AU CHEMIN DE LA DESIREE

La RN2 depuis le rondpoint de califourchon se développe plein nord de manière ascendante puis entame une courbe autour de la colline centrale (point culminant à l’Ouest de l’OIN8 (Altimétrie > 40 m). Cette première partie de tronçon est de type tissu urbain discontinu totalement artificialisé avec quelques constructions isolées avec jardins. A l’ouest le terrain est totalement défriché.



Figure 27 : Vue depuis la RN2 arrivant sur le rondpoint de califourchon / Un paysage domestiqué



Figure 28 : Vue depuis la RN2 / Une topographie qui segmente les espaces boisés

Ces parcelles habitées gardent des espaces verts composés à la fois d’espèces pionnières héliophiles, de pelouse tropicale et d’espèces cultivées typiques des Jardins Créoles. On y retrouve une belle diversité d’espèces fruitières comme le Manguier, le Papayer, le Caïmitier, le Sapotiller, le palmier Awara qui permettent le maintien d’une certaine diversité.

La courbe de la voie RN2 autour de la colline centrale traverse un paysage de forêt dégradée de terre ferme. Ce paysage prend place au sein d’habitat ayant été déforestés entre 1975 et 1985, et délaissés depuis. La composition floristique présente une grande part d’espèces héliophiles pionnières :

*Schefflera morototonii*, *Jacaranda copaia*, *Inga* spp. *Phenakospermum guyanense*. Ces espèces ont aujourd'hui reconstitué un couvert forestier fonctionnel, aussi le sous-bois commence-t-il à être recolonisée par des espèces de forêt mature venant des fragments intacts de forêt de terre ferme.

Cette forêt dégradée contribue donc pleinement au corridor écologique orienté nord-ouest / sud-est.



Figure 30 : Jardins des bâtis isolés (© Biotope)



Figure 30 : Forêt de terre ferme dégradée (©Biotope)

## SEQUENCE 2 : SECTION LONGEANT LE CORRIDOR R8 ET LES ZONES HUMIDES



Figure 31 : Vue depuis la RN2 / Un couvert végétal dense

A l'issue de la courbe vers l'Est, la RN2 se déploie en ligne droite vers le nord-est et l'entrée de ville.

Elle longe alors la forêt marécageuse dans sa partie nord. Celle-ci offre un faciès bien préservé en dépit des perturbations sur ses marges (piste et ligne électrique), et se trouve en continuité avec un marécage boisée résultant peut-être de son défrichement au cours des années 1970.



**Figure 32 : Forêt marécageuse (© P. Lenrumé/ Biotope)**

La composition floristique présente le cortège classique des forêts sur sols hydromorphes avec une canopée assez haute composée de trois espèces ultra-dominantes : le Manil marécage *Symphonia globulifera*, le Yayamadou *Virola surinamensis*, le palmier pinot *Euterpe oleacera*.

Le cortège des arbres ne s'enrichit guère que sur les lisières. Dans le sous-bois les lianes et héli-épiphytes (Araceae, Cyclanthaceae, *Marcgravia*) sont abondantes.

La strate herbacée est marquée par *Spathanthus lateralis*, et est autrement largement dominée par des monocotylédones (Marantaceae, Cyperaceae, *Spathiphyllum*

*humboldtii*, *Heliconia richardiana*,...). Localement, de petites formations de palmier Bâche *Mauritia flexuosa* ou de Moutouchi rivière *Pterocarpus officinalis*, diversifie le paysage, en particulier le long de la crique Morthium. Quelques très gros arbres atteignant près d'un mètre de diamètre se trouvent ici et là.

Le long des deux pistes encadrant la portion de forêt marécageuse du nord-ouest plusieurs espèces remarquables ont été observées, comme *Heteropterys biglandulosa*, *Neodillenia* sp. nov. ou *Chloropetalum denticulatum*. La présence au même endroit d'une population importante du bel *Anaphyllopsis americana* (Araceae), est également notoire.

Globalement, les forêts marécageuses de la zone d'étude présentent un état de conservation quasiment intact, ce qui est particulièrement remarquable compte-tenu du contexte périurbain dans lequel elles se trouvent.



**Figure 33 : Vue depuis la RN2 / Un paysage parfois plus espacé rendant un passage de faune à découvrir**

Par ailleurs cette deuxième séquence présente également en lien avec les forêts inondables et marécageuses des zones de forêt remarquable. Bien que cette forêt haute ne soit pas directement perceptible depuis la RN2, cette séquence est le secteur privilégié pour le tracé du corridor R8.

Ainsi, il s'agira en particulier pour cette séquence de travailler des restaurations / rapprochement végétal permettant un passage facilité pour la faune en présence. Si l'implantation d'une strate haute semble complexe au niveau des lignes électriques, il s'agira de trouver une strate végétale et une gestion du végétal adaptées au contexte urbain et à la faune susceptible de traverser la RN2



**Figure 34 : Vue depuis la RN2 / Le réseau électrique ne permettant pas une canopée jointive / Un rapprochement végétal nécessaire pour le passage de faune**

### **SEQUENCE 3 : DEPUIS LE CHEMIN DE LA DESIREE JUSQU'A L'ENTREE DE VILLE**



**Figure 35 : Vue depuis la RN2 / La signalétique urbaine et les constructions soulignent le caractère plus urbain de la section**

A partir de l'intersection réservée pour la voie de contournement, la RN2 longe un marais intérieur et marécages boisés au sud. Il s'agit peut-être d'un secteur de forêt marécageuse ayant été défriché et / ou dont le drainage a été ralenti, entraînant la mortalité des arbres dominants. Il se caractérise par une végétation basse, très dense et quasiment impénétrable. Quelques *Symphonia globulifera* et *Euterpe oleracea* dominent la strate la plus élevée.

La strate inférieure est dominée par *Chrysobalanus icaco* ainsi que des lianes fréquentes en zones humides (*Moutabea guianensis*, *Desmoncus horridus* ...). Etant donné son inaccessibilité, des relevés précis de la végétation n'ont pu y être effectués. Cet habitat constitue néanmoins une zone humide à part entière.



Figure 36 : Vue depuis la RN2 / Carrefour de l'intersection pour la voie de contournement



Figure 37 : Vue depuis la RN2 / Paysage proche de l'entrée de ville / Discontinuités paysagères et présence d'un végétal plus ornemental

Ensuite, la RN2 retrouve un paysage de type tissu urbain discontinu artificialisé partiellement percé de paysage de type forêt de terre ferme dégradée.

Proche de l'entrée de ville dans le dernier tronçon, la RN 2 longe au nord un terrain totalement défriché destiné à accueillir le programme immobilier Mélodies de Morthium.

A noté que le bâtiment préexistant de l'école sud du Bourg situé dans la continuité du tronçon est implanté à 22 mètres de l'axe de la RN2.



**Figure 39 : Carrefour RN2 / El-Tumi (Futur accès PUP Crique Anguille)**



**Figure 39: Forêt marécageuse dégradée (©Biotope)**



**Figure 40 : Vue depuis l'entrée du bourg vers l'ouest. Terrains de l'OIN8 sur la gauche**

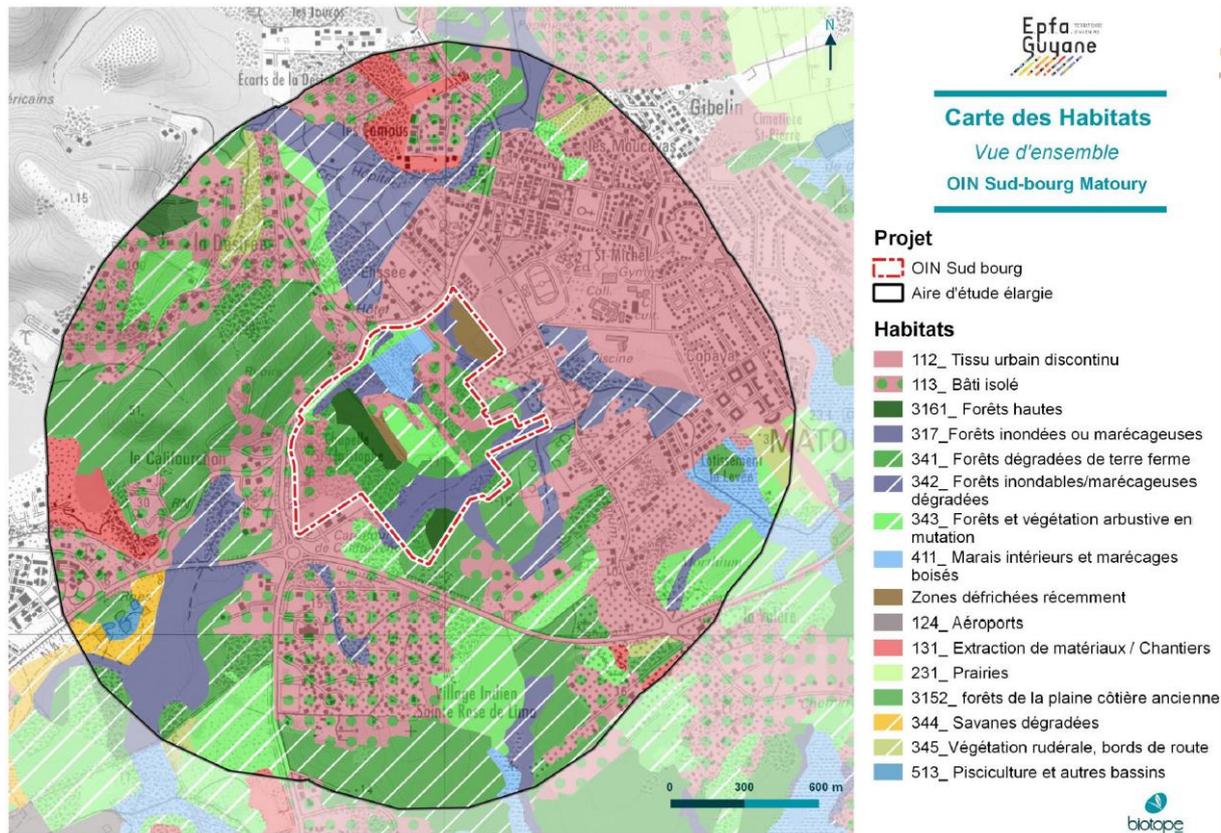


Figure 41 : Carte des Habitats Secteur OIN8 (© Biotope)

### → Risques

La flore comporte certains enjeux spécifiques et avérés sur le secteur OIN et la proximité avec le massif du Mont Grand Matoury peut rendre potentiellement présentes d'autres espèces à enjeu. Le déclassement de la RN2 peut entraîner une perturbation des corridors écologiques et des continuités hydro biologiques identifiés sur le secteur.

Il s'agira aussi de prendre en compte les conclusions de l'évaluation environnementale pour la protection des espèces.

### → Parti d'aménager

Le déclassement de la voie RN2 à 35m a été pris en compte dans l'élaboration de l'OAP sur l'OIN8. Les orientations graphiques et écrites prennent en compte les repérages écologiques effectués dans le cadre du diagnostic.

L'OAP vient conforter et protéger le corridor écologique R8. L'analyse initiale a été intégrée aux orientations pour le développement d'un paysage plus urbain.

La bande de recul issue du déclassement de la RN2 pourra à terme être travaillée en espaces paysagers support d'usage à un boulevard urbain.

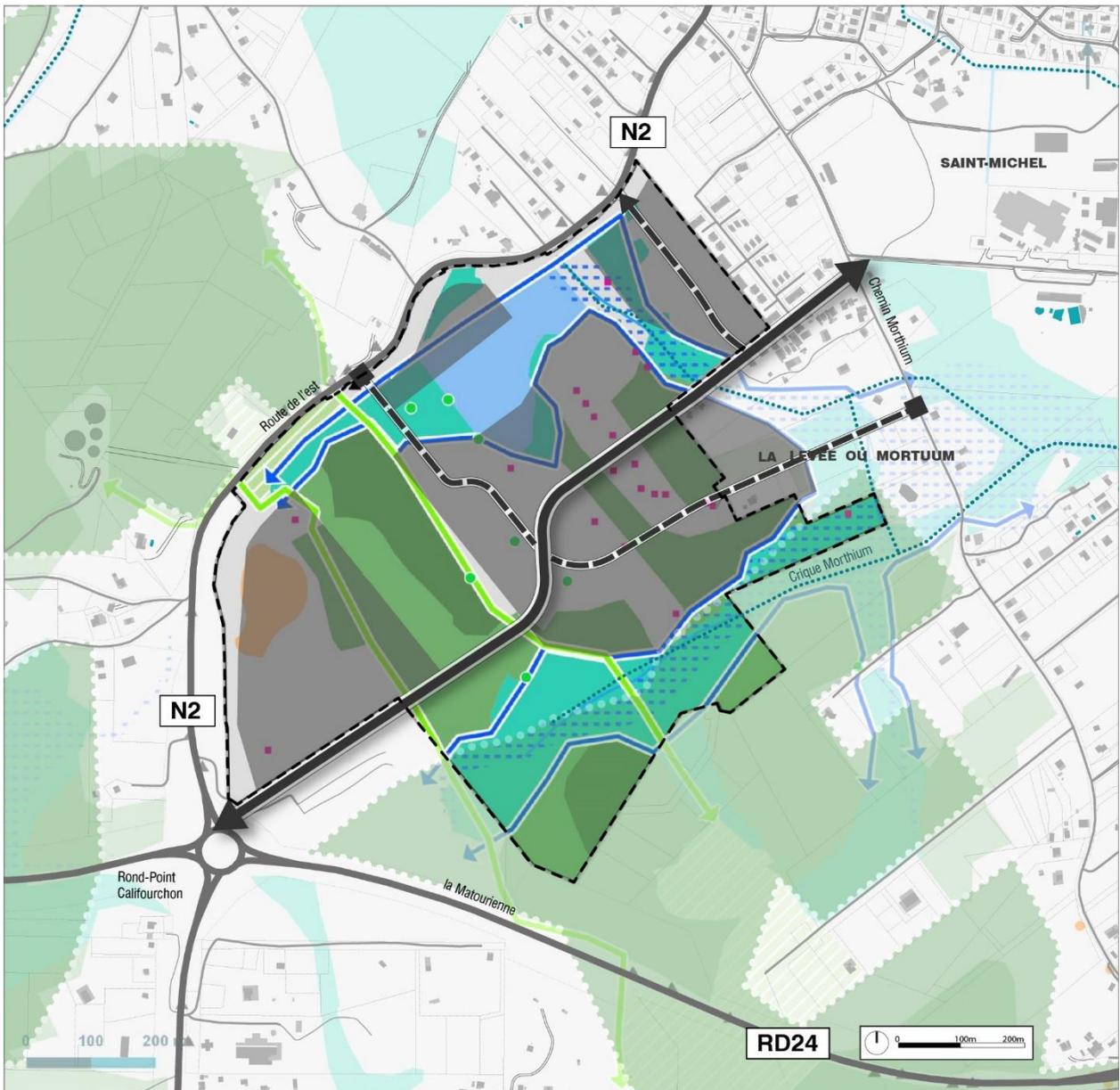


Figure 42 : Superposition synthèse des enjeux environnementaux / Secteurs urbanisés

**LIMITES DE PROJET**

□ OIN Sud bourg

**ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

**Eléments à prendre en compte**

- Réseau hydrographique
- Zones inondables PPRI
- Altimétrie >40m
- Habitats non autorisés

**Habitats remarquables à conserver**

- Forêt haute (+)
  - Forêt dégradée de terre ferme
  - Forêt inondée ou marécageuse plus ou moins dégradée (+)
  - Marais intérieur et marécage boisé (+)
- Zones humides**

**Continuités à préserver et à améliorer**

- ↔ Corridor boisé
- ↔ Continuité hydrobiologique
- ▲ Mortalité routière faunistique
- Coupures de connectivité à atténuer
- Zones à restaurer

**Espèces végétales à enjeu**

- Espèces exotiques envahissantes à surveiller
- Espèces à fort enjeu de conservation

**Urbanisation**

■ Secteurs urbanisés

## 2. Préserver les continuités paysagères

Du fait de la qualité paysagère expliquée plus haut, il est prépondérant que le traitement de la RN2 tienne compte des enjeux environnementaux en mettant en place des leviers d’actions permettant de préserver au maximum les milieux propices au maintien de la faune et flore présentes. Aussi, il s’agira selon les séquences et en fonction des enjeux y afférents de venir proposer un rapprochement du végétal, une renaturation, en lien avec les services d’entretien de la route., dans le but de limiter le taux de mortalité et de faciliter les passages de faune.



Figure 43 : Repérage des enjeux environnementaux du secteur et des séquences de la RN2

### LIMITES DE PROJET

☐ OIN Sud bourg

### ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

#### Eléments à prendre en compte

- Réseau hydrographique
- ⋯ Zones inondables PPRI
- Altimétrie >40m
- Habitats non autorisés

### Habitats remarquables à conserver

- Forêt haute (+)
- Forêt dégradée de terre ferme
- Forêt inondée ou marécageuse plus ou moins dégradée (+)
- Marais intérieur et marécage boisé (+)

### Zones humides

### Continuités à préserver et à améliorer

- ↔ Corridor boisé
- ↔ Continuité hydrobiologique
- ▲ Mortalité routière faunistique
- Coupures de connectivité à atténuer
- ▨ Zones à restaurer

### Espèces végétales à enjeu

- Espèces exotiques envahissantes à surveiller
- Espèces à fort enjeu de conservation

## → Risques

La RN2 apparait aujourd'hui comme une rupture pour les paysages en présence, l'aménagement urbain du secteur OIN8 peut risquer de :

- Réduire les corridors écologiques et engendrer un risque pour le passage des mammifères terrestres.
- Perturber l'écosystème local

## → Parti d'aménager

### **Corridor écologique**

La mise en place de déplacements doux en lisière et même au sein du corridor (piéton, vélo, ...) ou encore d'un parcours sportif améliorerait la qualité de vie du quartier et de la commune tout en occupant l'espace et en le préservant. En effet, ces aménagements peu impactant sur l'environnement ne nécessitent pas d'abattage d'arbre mais uniquement un aménagement léger du sous-bois.

### **Marais**

Au même titre que le corridor boisé, les marais et forêts marécageuses de la zone peuvent accueillir des modes de déplacement doux en lisière. Il apparaît cependant très coûteux d'envisager des aménagements (passerelles en bois, ...) permettant de se rendre au sein même de cet habitat qui reste peu aménageable sans impact conséquent (remblais, ...) et peu accueillant (présence de moustique, ...).

## Qualité architecturale et urbaine

### 1. Morphologie urbaine existante

Le secteur OIN8 se situe dans la continuité du centre-ville, du fait de sa situation, l'urbanisation du secteur représentera la nouvelle limite urbaine et la nouvelle porte du territoire Matourien sur le secteur en lien avec le giratoire Califourchon.

Actuellement le centre-ville de Matoury fonctionne par poche d'urbanisation aux densités multiples avec une diversité typologique marquée. La RN2 traverse à ce jour le centre-ville, le long de la polarité administrative et commerciale du cœur de ville. La séquence urbaine en lien avec Mélodies de Morthium présente à l'ouest des opérations immobilières à la densité importante et adaptée au contexte de cœur de ville. A l'inverse sa façade urbaine en lien avec la RN2 présente une dominante d'habitat individuel au recul d'implantation important.



**Figure 44 : Vue aérienne / Séquence urbaine allant vers le centre-ville / Différentes typologies et densités perceptibles**



**Figure 45 : Vue aérienne vers le giratoire de Califourchon / Une urbanisation discontinue retournée vers le Grand Paysage**

La majeure partie du secteur étant aujourd'hui dévolue au Grand Paysage, l'urbanisation existante du reste du secteur s'implante par poches d'habitats individuels. En lien avec le giratoire, l'urbanisation y est également discontinuée et s'organise sur les secteurs à la topographie moins marquée.

## 2. Intégration urbaine et architecturale

L'urbanisation du secteur et de la RN2 présente un tissu lâche avec une implantation du bâti fortement ancrée dans le paysage environnant. Traversée par un corridor majeur à l'échelle du territoire le corridor R8 ainsi que la continuité hydrologique en lien avec la crique Morthium, il s'agira pour l'urbanisation du secteur de porter une attention particulière sur la préservation et intégration du volet paysager dans le projet d'ensemble.



**Figure 46 : Le secteur OIN8 une urbanisation à connecter au centre-ville – Une nouvelle limite de ville à étudier et à inscrire dans son contexte**

### → Risques

Du fait de l'importance du secteur, l'urbanisation doit être étudiée dans un schéma d'ensemble aussi bien à l'échelle du secteur lui-même que plus largement en lien avec le centre-ville. Axe structurant à l'échelle du secteur et venant directement souligner la traversée du centre-ville, l'urbanisation du secteur doit tenir compte du caractère urbain à donner à la RN2 et plus précisément à son séquençage en lien avec les intensités bâties. Si un recul de 35m permet d'éviter tout risque pour les futures constructions du secteur, le traitement de ce recul devra également prendre en compte le besoin en termes de visibilité et lisibilité des programmations susceptibles de s'y implanter telles que des activités économiques ou des équipements tout en préservant l'écosystème local.

### → Parti d'aménager

En tant que futur quartier de cœur de ville, il s'agira pour l'urbanisation du secteur de porter attention à préserver une diversité typologique et une densité bâtie adaptée au contexte urbain et offrant des connexions facilitées au centre-ville.

De manière générale, il s'agira de rechercher une intégration urbaine et architecturale des futurs bâtiments dans le respect du paysage environnant. Cette intégration devra s'appuyer sur :

- **Une harmonisation** des nouvelles constructions avec le contexte existant tant en termes :
  - D'épannelage en limitant la hauteur des constructions à une typologie de R+3,
  - De typologie en préservant la diversité typologique présente sur le secteur,
  - D'intensité bâtie soulignant les lieux d'intensités,
  - De choix en matière d'alignement ou de retraits en fonction de la programmation.
  
- **Une cohérence architecturale** en termes de choix de toiture (pans identiques au contexte proche, matériaux...), de traitement des limites (hauteur, porosité, matériaux...), de traitement des façades, de choix de matériaux et de couleurs adaptés au contexte climatique et aux couleurs locales
  
- **Les nouvelles constructions favoriseront le confort climatique** des constructions par leur orientation, les débords de toiture et de planchers, la porosité et le choix des matériaux.

Plus spécifiquement sur la façade avec la RN2, il s'agira de :

- **D'harmoniser, Réglementer et intégrer** avec son environnement la signalétique urbaine / les panneaux publicitaires.
  
- **De proposer des aménagements adaptés au milieu traversé :**
  - Des aménagements au caractère urbains sur la section en lien avec Mélodies de Morthium
  
  - Une renaturation, un accompagnement végétal pour la section paysage traversée par le corridor R8. Ces aménagements devront tenir compte des impératifs en matière de passage et entretien des lignes électriques.
  
  - Une restauration du couvert végétal tout en préservant visibilité et lisibilité pour la programmation à venir sur le secteur Califourchon. Affirmer le giratoire de Califourchon comme nouvelle porte du territoire Matourien.
  
- **De proposer des carrefours adaptés à la situation urbaine** en lien avec les services de la DGTM

## Conclusion de l'analyse

---

L'analyse du secteur au regard des 5 critères de l'étude entrée de ville ne fait pas ressortir de problème majeur qui iraient à l'encontre de la levée de l'interdiction de construire de 75 mètres de la rive Est à l'axe de la RN2.

La proposition de maintenir un recul de 35 m à l'axe de la RN2 sur la rive Est sur tout le tronçon concerné permet de réduire les risques identifiés. Certains partis pris d'aménagement complètent cette disposition afin de garantir la prise en compte de la nuisance, de la sécurité, de la qualité architecturale et urbaine et de la qualité environnementale et paysagère dans les futures opérations d'aménagement du secteur.