



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GUYANE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction Générale des Territoires et de la Mer

[www.guyane.gouv.fr](http://www.guyane.gouv.fr)

# **TRACÉ DE LA LIMITE TRANSVERSALE DE LA MER SUR LE FLEUVE MANA**

*Rapport de synthèse des observations faites lors de la consultation du public*



@ Rizières de Mana (crédit : Conservatoire du Littoral : Frédéric LARREY)



**Titre : Tracé de la limite transversale de la mer (LTM) sur le fleuve Mana .**  
**Réponses apportées aux observations faites lors de la consultation numérique du public**

**Versions du document**

Version	Date	Commentaire
1	10/10/22	Création du document
2	17/11/22	Relecture USEGDP
3	25/11/22	Relecture et validation AMLF

**Service instructeur**

---

Direction Générale des Territoires et de la Mer (DGTM)

Direction de la Mer, du Littoral et des Fleuves (DMLF)

Service des Affaires Maritimes, Littorales et Fluviales (SAMLF)

Unité Stratégie, Environnement et Gestion du Domaine Public (USEGDP)

*2, Bis rue Simon MENTELLE*

*97300 Cayenne*

---



## Table des matières

<b>I. OBJET DU RAPPORT.....</b>	<b>6</b>
<b>II. DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>6</b>
<b>III. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET REMARQUES.....</b>	<b>7</b>
<b>III.1 - ÉLÉMENTS DE CONTEXTE :.....</b>	<b>7</b>
III.1.1 - L'opportunité du dossier.....	7
III.1.1.1 - Un cadre réglementaire renouvelé.....	7
III.1.1.2 - Disposer d'un cadre juridique précis utile à la la lutte contre l'orpaillage illégal et à la lutte contre la pêche illégale.....	8
III.1.2 - Un besoin de connaissances.....	9
<b>III.2 - DÉTERMINATION D'UN NOUVEAU TRACE.....</b>	<b>10</b>
III.2.1 - Le choix de la localisation du tracé.....	10
III.2.1.1 - L'évolution géomorphologique des rives du fleuve Mana.....	11
III.2.1.2 - Le choix des points d'ancrage au niveau de l'Îlet aux Pigeons.....	12
III.2.1.3 - Les implications de la création d'une zone fluvio-maritime sur le fleuve.....	14
<b>IV. LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>15</b>
<b>V. LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>15</b>

## I. Objet du rapport

Dans le cadre de la création de la *limite transversale de la mer* (LTM) sur le fleuve Mana, une consultation du public par voie numérique eu lieu entre le 3 septembre et le 4 octobre 2022 inclus, menée par la *Direction Générale des Territoires et de la Mer* (DGTm). A cela s'ajoute une réunion de concertation avec les usagers du fleuve, qui a eu lieu le 3 novembre 2022, au *Centre d'Art et de Recherche de Mana - CARMA* (cf. annexe 1), à destination de tous les usagers du fleuve.

À l'issue de cette consultation et conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, le service instructeur, l'*Unité Stratégie, Environnement et Gestion du Domaine Public* (USEGDP), produit un rapport de synthèse répondant à l'ensemble des remarques et questions qui ont été posées, ainsi qu'un avis motivé.

Ensuite, en cas d'avis favorable à l'issue de la procédure et conformément à l'article R.2111-11 du *Code général de la propriété des personnes publiques* (CG3P), le nouveau tracé de la LTM sera constaté par un arrêté préfectoral, affiché en mairie et disponible sur le site de la Préfecture de Guyane (<https://www.guyane.gouv.fr/>)

## II. Déroulement de la consultation publique

La consultation du public par voie électronique s'est déroulée sur les sites internet de la Préfecture de la Région Guyane (Préfecture) et celui de la DGTm . Le public avait accès à l'ensemble du dossier et pouvait faire des observations via la boîte mail du service instructeur. Il était aussi possible de consulter les documents en version papier au service en question, à Dégrad des Cannes.

Dans ce cadre-là, seul un avis, celui de *Guyane Nature Environnement*, a été reçu par voie électronique, le 4 octobre 2022 (cf. annexe 2).

Afin d'optimiser la circulation de l'information et d'obtenir le maximum d'avis sur la question, une réunion de concertation à destination des usagers du fleuve et des pêcheurs a été organisée. À l'issue de cette réunion, un compte rendu a été rédigé (cf. annexe 3).

Le service en charge de l'élaboration du texte a bien pris note des remarques et questions reçues. Une quinzaine de questions et commentaires ont été relevés, pouvant être regroupés selon les thèmes suivants :

- les questions relatives au contexte et à l'opportunité du dossier
- la demande d'explications sur la méthodologie utilisée et le choix du tracé proposé
- des explications sur le cadre réglementaire lié à la navigation et aux pêches

## III. Réponses aux questions et remarques

### III.1 - ÉLÉMENTS DE CONTEXTE :

La LTM détermine la séparation du régime fluvial de celui du régime maritime, en ce qui concerne les lais et relais de la mer (alluvions), la servitude de halage et le domaine public maritime. Cette limite sépare donc les juridictions maritimes des eaux intérieures fluviales : elle est la véritable limite en droit interne de la mer.

Elle est à différencier de la *Limite des Affaires Maritimes* (LAM), ou *Limite de Navigation Maritime* (LNM), qui détermine le seuil à partir duquel la navigation relève de la réglementation fluviale. Il s'agit du principe du « *premier obstacle à la navigation maritime* », qui définit les règles de navigation.

#### III.1.1 - L'opportunité du dossier

Pour le territoire de Guyane, seules les LTM ont été fixées réglementairement sur les principaux fleuves du département, au début des années 1980. Cependant celle pour le fleuve Mana fait exception par son absence de valeur juridique. En effet, l'arrêté n°870/3D-2B du 22 juin 1983 indique qu'« *est prescrite la délimitation du Domaine Public Maritime des Hattes* » (art. 2). Une « *commission [...] procédera à la délimitation du Domaine Public Maritime des Hattes* ». (art. 3).

En terme juridique, la "prescription" est une présomption<sup>1</sup> dont l'effet est, tantôt extinctif, tantôt créatif d'un droit, ne peut s'établir à l'origine que par des actes matériels d'occupation réelle (un arrêté préfectoral par exemple). Il s'agit d'un ordre formel de ce qu'il faut faire.

En l'occurrence, le texte préconise de statuer sur la LTM mais la limite matérielle, au sens juridique, n'est pas encore établie.

Le contexte étant ancien, il n'a pas été possible de retrouver les données techniques ou factuelles justifiant l'absence d'actions de la commission : aucune trace de comptes rendus d'éventuelles réunions de cette commission en charge de la procédure n'a été retrouvée.

En tout état de cause, aucun arrêté préfectoral n'a édicté la constatation (anciennement délimitation) de la LTM de Mana : cette limite n'existe donc pas.

#### III.1.1.1 - Un cadre réglementaire renouvelé

Du fait de l'évolution et de la géomorphologie du secteur, il est devenu nécessaire d'instaurer une LTM sur le fleuve Mana. Cette procédure rentre dans le cadre d'une réflexion plus globale sur la limite Domaine Public Maritime/Fluvial (DPM, DPF) sur le littoral guyanais.

Dès janvier 2011, à l'initiative de la *Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement* (DEAL), un groupe de travail sur la thématique de la délimitation maritime / fluviale s'est constitué. L'objectif était de mener une réflexion globale sur l'ensemble des limites « mer – fleuves » et d'initier les procédures pour clarifier réglementairement la situation de ces limites sur l'ensemble de la Guyane. Ce groupe de travail réunissait le Syndicat des pilotes<sup>2</sup>, l'ONEMA<sup>3</sup>, la direction de la

<sup>1</sup> Toute reconnaissance d'un droit est subordonnée à la preuve de sa réalité par les modes prévus par la loi (<https://www.dictionnaire-juridique.com>, consulté le 21.11.22)

<sup>2</sup> Bateau pilote ou pilotine : bateau rapide utilisé pour transporter le pilote à bord des navires qui arrivent ou quittent le port.

<sup>3</sup> Office National de l'eau et des Milieux Aquatiques

mer, et trois services issus de l'ex-direction régionale de l'environnement et de l'ex-direction de l'équipement (nouvellement DEAL).

Les discussions ont repris en 2016 entre les différents services de l'État. Par la suite, les échanges ont été facilités par la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 2020, des services en charge de la gestion du domaine public fluvial (DEAL) et de la gestion du domaine public maritime (DM). Ainsi, une stratégie globale d'intervention a été initiée et a permis de relancer une vraie réflexion sur l'interface « mer-fleuve » en Guyane, notamment concernant les tracés des LTMs et donc de la création des zones fluvio-maritimes.

Dans un premier temps, la démarche a consisté à détacher les LNMs des LTMs, créant alors des zones fluvio-maritimes. Par courrier, en date du 14 octobre 2019, M. le Préfet a saisi le cabinet du ministre de la Transition Écologique et Solidaire d'une demande de modification du décret n°59-951 du 31 juillet 1959. À l'issue de nombreux échanges, entre la DGTM et les administrations centrales, le décret n° 2020-1618 du 17 décembre 2020 a modifié le décret de 1959, en intégrant notamment les limites proposées par nos services. L'ensemble des LNMs a été fixé alors à un ouvrage d'art, selon le principe du « *premier obstacle à la navigation des navires* »<sup>4</sup>. Dorénavant, l'ensemble des LNMs de Guyane, situées sur les principaux cours d'eau, répondent à la définition législative de l'article L5000-1 du Code des Transports<sup>5</sup> du « *premier obstacle à la navigation des navires* ».

Dans un second temps, période actuelle, il s'agit de s'interroger sur la pertinence de modifier ou non certaines LTM. Il s'agit là d'études au cas par cas.

Pour le fleuve Mana, l'absence de cadre juridique et la modification de l'embouchure de l'estuaire justifiaient d'entreprendre une telle procédure.

### **III.1.1.2 - Disposer d'un cadre juridique précis utile à la la lutte contre l'orpaillage illégal et à la lutte contre la pêche illégale**

L'Ouest guyanais fait face à deux problématiques majeures que sont l'orpaillage illégal dont une partie de la logistique transite par voie fluviale et la pêche illégale par des embarcations étrangères qui se pratique le long du littoral et dans les criques adjacentes.

Si ces activités sont par définition strictement interdites et concentre le maximum de l'effort de contrôle des services de l'État en Guyane, définir précisément la limite transversale de la mer permet de disposer de périmètres d'action au cadre juridique garanti dont les unités de contrôle peuvent se prévaloir pour mener leurs actions.

Définir précisément la limite transversale de la mer, qui a également valeur de limite de salure des eaux pour la Guyane, dispose de l'intérêt d'étendre la zone considérée comme maritime dans laquelle s'applique la réglementation de la pêche maritime et donc de bénéficier de l'applicabilité de tout l'éventail de sanctions du code rural et de la pêche maritime à l'encontre des pêcheurs illégaux étrangers.

Demeurer dans un flou juridique, en l'absence de limite transversale de la mer précisément définie, n'empêchera pas les services de l'État de lutter contre ce phénomène mais les possibilités de sanctions seraient moins garanties.

4 Seule exception : le Maroni. Pour ce dernier, la LAM a été fixée au niveau du saut Hermina, véritable premier obstacle physique naturel. Cela a eu pour conséquence de créer une vaste zone fluvio-maritime entre la LTM (la crique Vache) et la LAM.

5 [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000023081932](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000023081932) (consulté le 7.10.2022)



### **III.1.2 - Un besoin de connaissances**

Afin de prendre en compte l'ensemble des avis et de s'assurer que la proposition d'un nouveau tracé est bien adapté à la réalité de terrain, une réunion de concertation à destination de tous les usagers du fleuve s'est tenue à la salle du CARMA située à Mana.

Les échanges ont mis en évidence un réel besoin de connaissances par les usagers du cadre réglementaire en matière de navigation, d'armement des embarcations, de droit des pêches maritime et fluviale, mais aussi concernant les données environnementales.

Les besoins administratifs ont évolués, mais ceux des plaisanciers aussi. Pour pouvoir se conformer à de nouvelles réglementations, les usagers du fleuve doivent être informés des éventuelles nouvelles démarches à faire. Cette demande a été relayée aux services compétents de la DGTM et une adresse mail générique a été transmise lors de la réunion du 3 novembre 2022.

### III.2 - DÉTERMINATION D'UN NOUVEAU TRACE

Comme mentionné dans l'arrêté de 1983, une commission devait prendre en charge la formalisation du tracé de la LTM. Cependant, il n'existe aucun document attestant de tels travaux. Par conséquent, le tracé prescrit en 1983 n'a jamais fait l'objet d'une procédure réglementaire aboutie : juridiquement, il n'existe pas de LTM sur le fleuve Mana.

#### III.2.1 - Le choix de la localisation du tracé

Selon l'article R.2111-5 du CG3P, un ensemble de variables est proposé afin de permettre de positionner de façon pertinente un nouveau tracé : « données topographiques, météorologiques, marégraphiques, houlographiques, morpho-sédimentaires, botaniques, zoologiques, bathymétriques, photographiques, géographiques, satellitaires ou historiques » (cf. annexe 4). Certaines peuvent être prises en compte d'autres sont inopérantes pour la détermination d'un nouveau tracé. Les figures 1 et 2 ci-dessous mettent en évidence que les choix de tracé définis en 1983 ne sont plus opérants compte tenu de la transformation majeure de l'embouchure de la Mana.

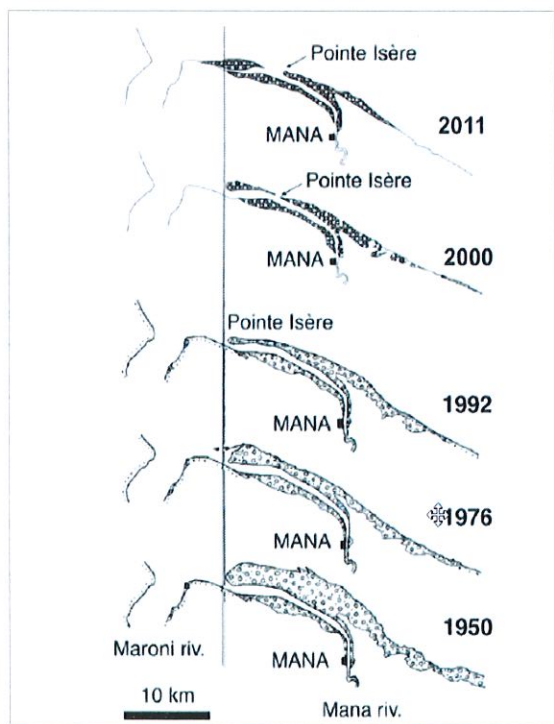


Figure 2: Evolution du littoral et des surfaces de mangrove de la région de Mana, entre 1950 et 2011 (Plaziat et Augustinus, 2004)

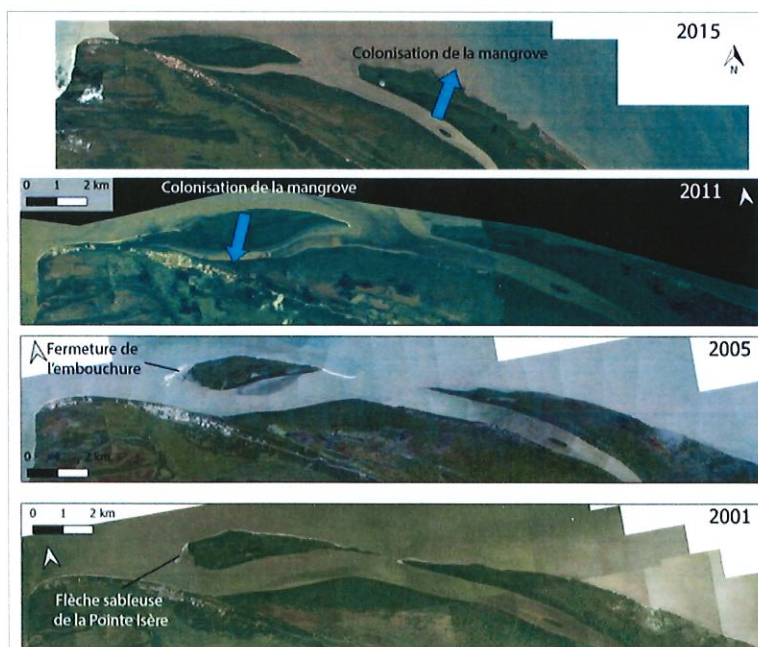


Figure 1: Evolution de l'embouchure de la Mana entre 2001 et 2015 (Source: BRGM; Images: Orthophotographie IGN)

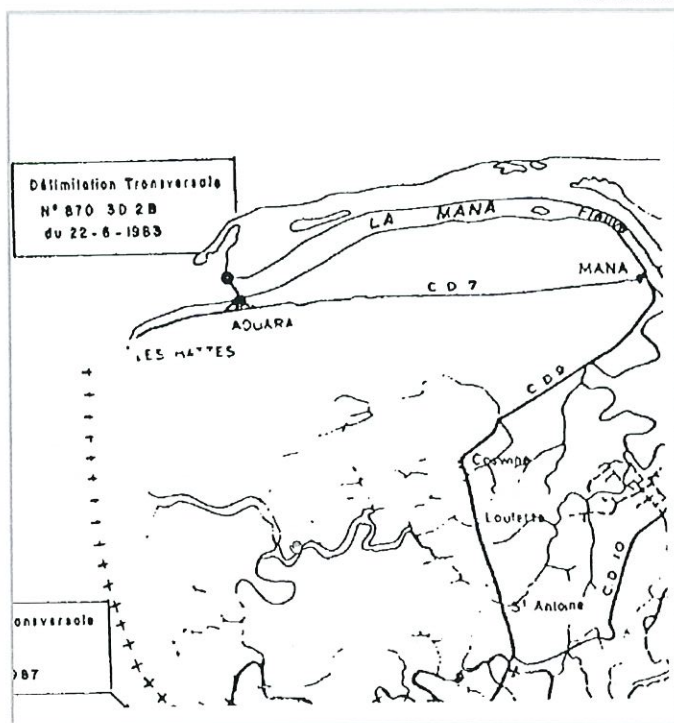


Figure 3: Extrait de l'arrêté n°870 / 3D-2B du 22 juin 1983 prescrivant la délimitation du rivage de la mer aux Hattes et la limite transversale du Maroni

### III.2.1.1 - L'évolution géomorphologique des rives du fleuve Mana

L'évolution géomorphologique de l'estuaire a été un des aspects déterminants dans le choix des points d'ancrage.

En effet, l'historique des données topographiques, photographiques et satellitaires démontrent une modification significative du lit du fleuve. L'estuaire ne se trouvant désormais plus au niveau des Hattes, comme sur la carte de l'arrêté de 1983 (figure 3). L'embouchure du fleuve Mana s'est déplacée d'environ une dizaine de kilomètres plus à l'Est (figure 1).

Il est à noter que pour des raisons de moyens techniques, au moment de la rédaction du document technique, il n'existait pas de jeu de photos satellites sur la zone étudiée, postérieur à 2015. Cependant, bien que l'érosion soit significative, la mission de terrain effectuée le 25 avril 2022 a permis de constater que l'exutoire du fleuve était sensiblement toujours dans la même orientation.

De plus, selon l'étude du BRGM (citée dans le rapport technique), depuis 2015, la rive droite de l'embouchure, c'est-à-dire la zone comprenant le territoire de la Réserve de l'Amara, est en position inter-banc signifiant que la côte est plus vulnérable aux houles de direction Nord Est-Est, qui entraînent des phénomènes d'érosion et un départ de la mangrove. La limite de végétation, indicateur caractérisant la position du trait de côte, a fortement reculé (figure 2). Entre 2015 et 2021, on observe un recul de 860 m en 6 ans, soit un taux d'évolution annuel moyen d'environ -140 m/an). Toutefois, la forte érosion que la côte a subie entre 2015 et 2020 a laissé place à un chenier (cordon de plage) sableux actif, il est donc probable que les vitesses d'érosion soient plus faibles dans les prochaines années et ne dépassent pas 100 m/an. Il y aurait donc un ralentissement du phénomène.

Globalement, la pression érosive est largement visible coté maritime de la flèche de la Pointe Isère, phénomène largement relaté par les usagers du fleuve lors de la réunion de concertation du 3 novembre. Cependant, la morphologie des berges, c'est-à-dire à l'intérieur du fleuve, reste stable. Il y a eu peu de variations au cours des dernières décennies.

### III.2.1.2 - Le choix des points d'ancrage au niveau de l'Îlet aux Pigeons

En prenant en compte la faible dynamique érosive de la façade fluviale du fleuve, il a été proposé de placer le tracé de la LTM au niveau de l'Îlet aux Pigeons, élément « on ne peut plus visible » lorsque l'on navigue sur le fleuve (figure 4). Cette zone d'intérêt correspond aux objectifs : une limite adaptée au territoire et durable dans le temps face à l'évolution géomorphologique. En effet, l'étude du BRGM démontre que la morphologie de la pointe Isère est trop changeante pour y mettre un point d'ancrage stable. De plus, la logique de détermination de la LTM ne permet pas de placer un tracé sur des points « mobiles ». Ces derniers doivent être fixes et déterminés.



Figure 4: Vue aérienne de l'Îlet aux pigeons (2012)

De même que placer des bouées sur les berges afin de matérialiser un tracé dans une zone sans repère n'est pas envisageable. Un tel procédé nécessiterait l'installation d'un dispositif de lest, dénaturant l'environnement présent, d'autant plus qu'il existe une autre solution plus adaptée.

La géologie de la Guyane est constituée de roches magmatiques, volcaniques, volcano-sédimentaires et sédimentaires, vieilles de 2 à 2,2 milliards d'années. Tous ces terrains ont subi une altération importante sous un climat tropical et équatorial humide. La plaine littorale, environ 20 km max, est constituée par des formations sableuses et argileuses<sup>6</sup>.

Mesurant actuellement environ 684 mètres de long et 187,5 cm dans sa partie la plus large, la géologie de l'Îlet aux pigeons ne semble pas avoir été investiguée et ni échantillonnée. Cependant, d'après les observations à partir d'images aériennes et de la carte géologique, l'Îlet aux pigeons semble être un banc de sable fluvatile, visible depuis les années 1950. La végétalisation de l'Îlet s'est déroulée au fil du temps (figure 5).

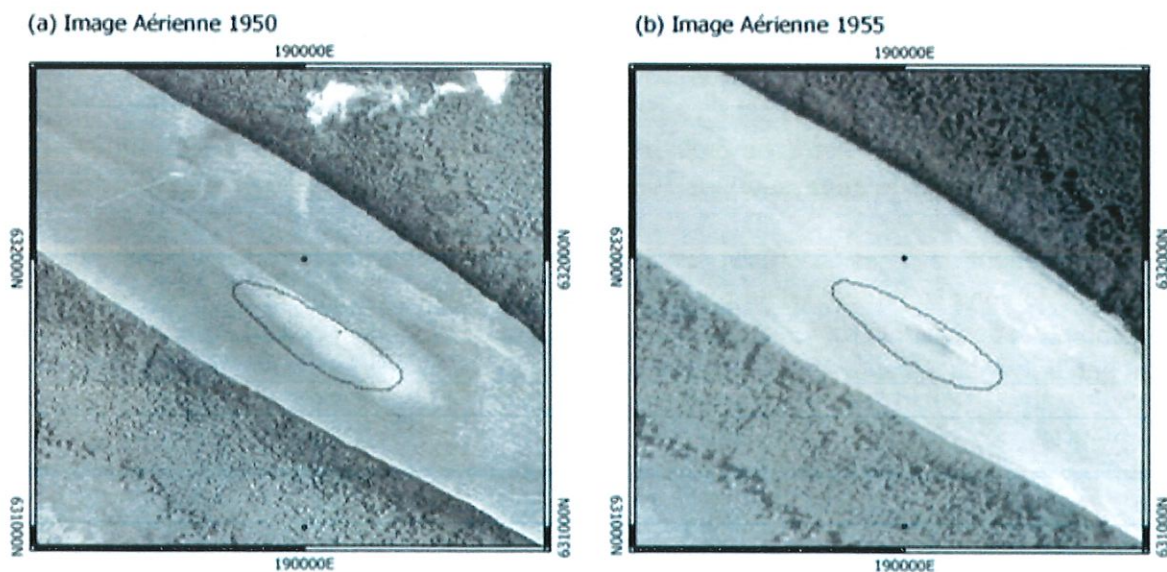


Figure 5: Image aérienne de la zone où se situe l'Îlet au pigeon en (a) 1950 et en (b) 1955 (source : BRGM)

<sup>6</sup> BARRET Jacques (dir.), *Atlas illustré de la Guyane*, p.41 (version pdf)

La superficie de cet îlet a augmenté entre 1972 et 2001, mais depuis 2001 sa superficie semble être à l'équilibre. Les éventuels phénomènes d'érosion des berges seraient potentiellement compensés par des apports sédimentaires d'origine fluviaux et/ou marins.

Pour avoir plus d'information sur sa composition géologique et en déduire d'éventuels impacts de l'érosion, une campagne d'échantillonnages, via une tarière, pourrait être entreprise. L'étude stratigraphique de ces échantillons (carottes), issus de l'îlet et des berges du fleuve, permettraient d'établir des transects géologiques. Cependant une telle étude demande du temps, ainsi que des moyens techniques et humains significatifs. De plus, il serait nécessaire d'utiliser une tarière moderne (engin de chantier), car une tarière à main ne permettrait pas des prélèvements assez profonds (figure 6). Outre, la difficulté d'acheminement d'une telle machine, il faudrait notamment raser toute ou partie de l'îlet, ce qui n'est pas envisageable d'un point de vue conservation de l'écosystème présent et surtout de l'intérêt matériel d'une telle démarche.

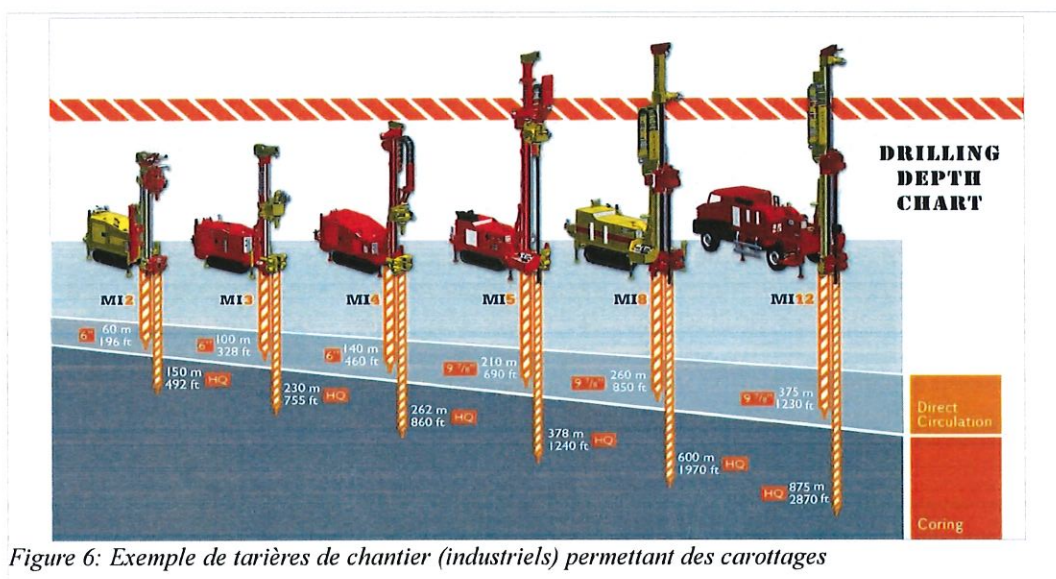


Figure 6: Exemple de tarières de chantier (industriels) permettant des carottages

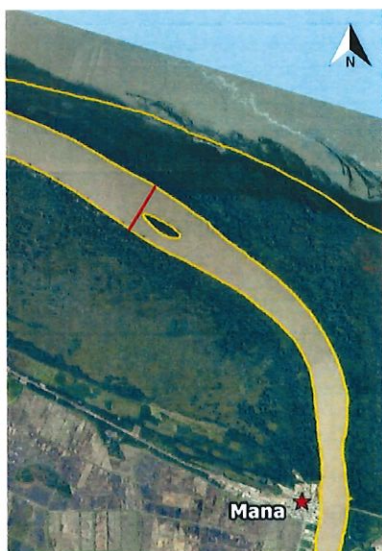


Figure 7: Nouvelle proposition de tracé de la LTM (ligne rouge)

Aussi, en s'appuyant sur les données topo, satellites, photo, on constate que l'îlet n'a pas sensiblement évolué dans ses dimensions, faisant ainsi un point de repère pérennes.

Les points d'ancrage de la LTM se situeraient donc sur les rives droite et gauche face à l'îlet, permet une ligne droite passant par l'extrémité amont ou aval de celui-ci.

Suite aux différentes remarques et observations, et en prenant en compte la dynamique géomorphologique des berges et du littoral, le tracé initialement prévu au point amont de l'îlet a été placé au point aval (figure 7).

### **III.2.1.3 - Les implications de la création d'une zone fluvio-maritime sur le fleuve**

La création de cette LTM impliquera la création d'une zone fluvio-maritime, qui se situera entre la LTM et la Limite de Navigation Maritimes (LNM) fixée au pont de la RD8. Ce périmètre va entraîner des dispositions réglementaires précises concernant la navigation et la pêche.

En matière de navigation maritime, les navires, bâtiments de mer, pourront appliquer leurs propres règles en matière de titres de navigation et de titres de conduite jusqu'à la LNM. Cependant, l'autorisation de pêche maritime s'arrêtera en aval de la LTM : les navires de pêche maritimes ne seront pas autorisés à pêcher en deçà cette limite.

Interrogé sur le nombre de pêcheurs maritimes professionnels recensés entre le secteur d'Iracoubo et celui d'Awala-Yalimapo, le *Comité Régional des Pêches Maritimes et Élevages Marins de Guyane* (CRPMEM) n'a identifié personne. Bien que cette activité ne soit pas clairement identifiée, elle n'en demeure pas moins présente.

En matière de navigation fluviale, les bateaux, embarcations fluviales, pourront naviguer jusqu'à la pointe aval de l'îlet aux pigeons.

Ce nouveau tracé est également en adéquation avec l'état des eaux (force, vague, courant, vent, abris) et les conséquences en matière de sécurité de la navigation qu'il implique. La navigation avec des embarcations construites pour faire face aux aléas d'une navigation fluviale et non aux périls d'une navigation maritime, enregistrées donc au registre fluvial, sera autorisée depuis l'amont du fleuve jusqu'à cette limite. Elle vise donc à prévenir les embarcations fluviales de naviguer dans des eaux trop houleuses pour lesquelles elles ne sont pas adaptées.

L'instauration clairement définie de cette limite transversale de la mer, assimilée également à la limite de salure des eaux conformément au code rural et de la pêche maritime, permettra de sécuriser le cadre juridique des contrôles menés au titre de la police des pêches maritimes qui ciblent principalement les pêcheurs illégaux étrangers en incursion dans les eaux françaises.

En matière d'environnement, cette limite va permettre de réduire l'accès à la pointe Isère et la plage Farez et ainsi diminuer la pression anthropique sur ce secteur, surtout lors de la ponte des tortues.

## IV. LISTE DES FIGURES

### Index des figures

Figure 1: Evolution de l'embouchure de la Mana entre 2001 et 2015 (Source: BRGM; Images: Orthophotographie IGN).....	10
Figure 2: Evolution du littoral et des surfaces de mangrove de la région de Mana, entre 1950 et 2011 (Plaziat et Augustinus, 2004).....	10
Figure 3: Extrait de l'arrêté n°870 / 3D-2B du 22 juin 1983 prescrivant la délimitation du rivage de la mer aux Hattes et la limite transversale du Maroni.....	11
Figure 4: Vue aérienne de l'îlet aux pigeons (2012).....	12
Figure 5: Image aérienne de la zone où se situe l'îlet au pigeon en (a) 1950 et en (b) 1955 (source : BRGM).....	12
Figure 6: Exemple de tarières de chantier (industriels) permettant des carottages.....	13
Figure 7: Nouvelle proposition de tracé de la LTM (ligne rouge).....	13

## V. LISTE DES ANNEXES

1. Affiche de communication pour la réunion du 3 novembre 2022, au CARMA
2. Avis de *Guyane Nature Environnement* (04/10/2022)
3. Compte-rendu de la réunion du 3 novembre 2022
4. Tableau récapitulatif des données utilisées pour la détermination de la LTM

**Annexe 1 : Affiche de communication pour la réunion du 3 novembre au CARMA**



**LIMITE TRANSVERSALE DE LA MER  
(LTM) SUR LE FLEUVE MANA**

**Réunion de concertation à destination  
de tous les usagers du fleuve  
et des pêcheurs**

**> 3 NOVEMBRE 2022 (à 18h)**

**> lieu : CARMA - Centre d'Art et de recherche de Mana  
PK1 RD22, 97360 – MANA**

@ OdyC (Pointe Isère)



**Annexe 2 : Avis de Guyane Nature Environnement (04/10/2022)**

**Sujet : Modification LTM Mana**

**De : > coordination (par Internet) <coordination@federation-gne.fr>**

**Date : 04/10/2022 à 19:11**

**Pour : flag.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr**

**Copie à : Guyane Nature Environnement <coordination@federation-gne.fr>, Matthieu Barthas <matthieu.barthas@wanadoo.fr>, Ivan Martin <ivan.martin@developpement-durable.gouv.fr>**

Bonjour,

A la suite de l'ouverture de la consultation électronique sur la modification de la limite transversale de la mer sur la rivière Mana, je vous prie de trouver ci-joint la contribution de Guyane Nature Environnement.

Nous restons à votre disposition pour toute question.

Je vous remercie et vous souhaite une bonne journée.

Bien à vous,



Garance LECOCQ – Coordinatrice GNE

Tél : 06 94 31 17 04

Siège social : 431 Route d'Attila-Cabassou 97354 REMIRE-MONTJOLY

— Pièces jointes : —

Courrier GNE - LTM Mana.pdf

152 Ko



## Guyane Nature Environnement

Fédération des associations de protection de la nature

Cayenne, le 04/10/2022

### A l'attention des services instructeurs

**Objet :** Consultation Publique - Modification de la Limite Transversale de la Mer (LTM) de la Mana

Ce courrier présente l'avis de la fédération Guyane Nature Environnement sur le projet de délimiter la Limite Transversale de la Mer (LTM) sur la rivière Mana, prévue par arrêté préfectoral du 22 juin 1983.

Si la modification de la morphologie de l'estuaire de la Mana est clairement visible sur des images du dossier, la question de l'opportunité de la modification de cette LTM demeure.

#### Sur la proposition de nouvelle délimitation :

Le projet de modification de la LTM est motivé par la modification de l'estuaire de la Mana, en raison de l'action combinée de l'érosion et des mouvements de bancs de vase sur la frange littorale du territoire. La limite transversale de la mer située à la pointe Isère a en effet été envahie par la mangrove et ne correspond plus à l'embouchure de la rivière.

Les critères utilisés pour élaborer la nouvelle délimitation s'appuient alors sur des points « fixes, remarquables et pérennes dans le temps », pour positionner la nouvelle LTM à l'amont de l'îlet aux pigeons. Si l'îlet aux pigeons semble en effet rester fixe au cours du temps, il aurait été intéressant de connaître sa géologie pour s'assurer de la permanence de sa position. De plus, les cartographies indiquées ne montrent l'évolution de l'estuaire que jusqu'en 2015, or la dynamique côtière semble particulièrement forte sur cet estuaire, ce qui aurait nécessité un suivi sur des images plus récentes. En outre, l'appréciation des autres éléments du faisceau d'indices détaillé dans l'article R2111-5 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P) aurait permis de renforcer la pertinence de la proposition de nouvelle LTM.

#### Sur l'opportunité de cette proposition :

La mise à jour de la LTM de la Mana était prévue par l'arrêté préfectoral du 22 juin 1983, à la suite du travail d'une commission ad hoc. Nous nous interrogeons sur la raison pour laquelle cette commission n'a pas été recréée pour statuer sur cette question.

En outre, la révision de cette LTM était prévue depuis 1983 : sa révision en 2022, soit 39 ans après, à la suite de la modification des limites transversales de la mer de la rivière de Cayenne et du fleuve Mahury a de quoi interroger au vu des difficultés que ce dossier a pu soulever. En effet, la modification des LTM de l'île de Cayenne a semblé aux commissaires enquêteurs et aux citoyens<sup>1</sup> avoir une motivation réelle différente de ce qui avait pu être mentionné dans le dossier mis à

<sup>1</sup> Le doute sur cette modification a également été relevé par le tribunal administratif de Cayenne, dans sa décision du 18 juillet 2022 sur l'annulation du permis de construire de la centrale du Larivot.

Fédération Guyane Nature Environnement

disposition du public. Proposer successivement la modification de plusieurs LTM du territoire pourrait être perçu comme une tentative de fondre ce dossier problématique dans la masse.

Comme indiqué dans le dossier, il ne semble pas non plus y avoir d'impératif particulier sur la mise à jour de cette LTM en matière de navigation, aucun pêcheur maritime n'étant enregistré entre Iracoubo et Awala-Yalimapo. De plus, en égard à son caractère reconnaîtif, la LTM est en effet « une limite administrative qui peut ne correspondre à aucune réalité de terrain », et de fait, la limite proposée pourrait devenir obsolète en cas de forte érosion de la rive droite.

Par conséquent, la fédération Guyane Nature Environnement aurait souhaité que le dossier mis à disposition du public soit plus complet sur les critères de la nouvelle délimitation de la LTM sur la Mana et émet un doute sur l'opportunité de cette modification.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de mes respectueuses salutations.



**Matthieu BARTHAS,**  
Président de la fédération Guyane Nature Environnement

## Annexe 3 : Compte-rendu de la réunion du 3 novembre au CARMA

### Compte rendu réunion de concertation avec usagers du fleuve Mana et pêcheurs

<b>Ordre du jour</b>	✓ Présentation et concertation dossier LTM sur le fleuve Mana
----------------------	---

<b>Date</b>	03/11/22 - 18h/20h	<b>Lieu</b>	Centre d'Art Contemporain - CARMA
-------------	--------------------	-------------	-----------------------------------

<b>14 Présents</b>	<p>- <u>Pêcheurs et Chasseurs de Loisirs</u> :</p> <p>John MARTODIROMO Eric APOLLINAIRE Gustave MARCEILON (<i>Association SOUKOUROU</i>) Anthony MUNROE Frédéric MISIEDJAN</p> <p>- Tiffanie HARIWANARI (<i>1<sup>ère</sup> adjointe à la maire d'Awala et suppléante à la CCOG</i>) - Ronald WONGSOPAWIRO (<i>Chef d'équipe de la Réserve Naturelle Nationale de l'Amana- Police de l'environnement</i>) - Marquisar JEAN-JACQUES (<i>doctorante en Géographie à l'université de Guyane</i>)</p> <p>- Michel GORON (<i>Direction Mer, Littoral et Fleuves</i>) - Camille LIEGEOIS (<i>Cheffe de service Surveillance et contrôle des activités maritimes et fluviales</i>) - Aurélie LOTTE (<i>Coordination des politiques maritimes, littorales et fluviales</i>) - Thomas BOURGUIGNON (<i>Chargée de mission Plan Pêche</i>) - Maely VOISIN-HENRIO (<i>Chargée de mission Observatoire de la Dynamique Côtière</i>) - Bénédicte DURAND MENNESSON (<i>Chargée de mission domaine public maritime et fluvial</i>)</p>
--------------------	--

Thèmes	Éléments de discussion
<i>Tracé de la LTM</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour certains pêcheurs : volonté de mettre la limite à la fin de l'embouchure, car la pêche fluviale se pratique de manière plaisancière aussi en aval de la limite proposée</li> <li>- Quels sont les impacts concrets de la nouvelle LTM pour les pêcheurs ?</li> </ul>
<i>Démarche administrative du dossier de la LTM de Mana</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Volonté d'avoir plus de concertation. La démarche de la réunion a été plus perçue comme de l'information que de la consultation</li> <li>- Manque de communication quant à ce type de réunion</li> </ul>
<i>Réglementation liée à la navigation et aux pêches</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Méconnaissance de l'application de la réglementation sur la pêche fluviale et maritime</li> <li>- Questions sur les démarches administratives à faire en cas de changement d'immatriculation de son embarcation (le temps de changements ? Les procédures ? La localisation ? Les moyens pour rentrer dans le cadre réglementaire ?)</li> <li>- Problématique liée aux bateaux traditionnels, comment les faire exister aux yeux de l'Administration</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'information contre la lutte contre la pêche illégale et l'orpaillage : des actions se font mais pas de communication. La population n'en est pas informée</li> <li>- Volonté d'avoir une unité mobile nautique de contrôle plus adaptée pour permettre de lutter contre la pêche illégale : adapter les moyens nautiques.</li> </ul>
<i>Éléments environnementaux</i>	- Le manque d'études et de données sur l'évolution hydrodynamique de l'embouchure du fleuve

<b>Notes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>L'Association SOUKOUROU a pour but la défense des droits des chasseurs mananais, la participation aux actions de sauvegarde et de gestion de l'environnement local, l'organisation de loisir</i></li> <li>✓ <i>On note l'absence de pêcheurs professionnels, bien qu'ils soient aussi concernés par la démarche</i></li> </ul>
--------------	--

<b>Documents en relation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dossier technique sur la LTM de Mana</li> <li>✓ Nouvelle demande d'immatriculation de navires</li> </ul>
------------------------------	---

## Annexe 4 : Tableau de l'ensemble des données utilisées

*opérant* : qui produit un effet ≠ *inopérant* : qui ne produit pas d'éléments directs dans le cadre de l'étude

VARIABLES	DESCRIPTION	OPÉRANT/ INOPÉRANT
topographiques	Données utilisées dans l'étude de la configuration des rives et l'évolution du lit du fleuve	Opérant
météorologiques	Variable qui n'apporte pas d'informations directes susceptibles de déterminer la LTM	Inopérant
marégraphiques	Variable qui n'apporte pas d'informations directes susceptibles de déterminer la LTM	Inopérant
houlographiques	variable utile dans son rapport à l'érosion et son impact sur la dynamique géomorphologique des berges et des rives	Opérant
Morpho-sédimentaires	variable utile dans son rapport à l'érosion et son impact sur la dynamique géomorphologique des berges + rives	Opérant
botaniques (flore)	propose un zonage qui ne permet pas de déterminer des points d'ancrage précis	Inopérant
zoologiques (faune)	Éléments qui proposent un zonage qui ne permet pas de déterminer des points d'ancrage précis	Inopérant
bathymétriques	Éléments portant sur l'étude des profondeurs et du relief du lit du fleuve, ce qui ne permet pas d'apporter des informations pertinentes pour la détermination de la LTM	Inopérant
photographiques	Données utilisées dans l'étude de la configuration des rives et l'évolution du lit du fleuve	Opérant
géographiques	Données utilisées dans l'étude de la configuration des rives et l'évolution du lit du fleuve	Opérant
satellites	Données utilisées dans l'étude de la configuration des rives et l'évolution du lit du fleuve	Opérant
historiques	Données utilisées dans l'étude de l'évolution de la configuration des rives et du lit du fleuve	Opérant