



**Direction Générale des Territoires et  
de la Mer**

**Direction de la Mer, du Littoral et des  
Fleuves**

**Service des Affaires Maritimes,  
Littorales et Fluviales**

**Unité stratégie, environnement et  
gestion du domaine public**

**Modification des Limites  
Transversales de la Mer (LTM) sur la  
rivière Cayenne et le fleuve Mahury**

**dossier technique**

# SOMMAIRE

<b>1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE.....</b>	<b>2</b>
1.1. OBJET DE LA MODIFICATION.....	4
1.2. PROCÉDURE ET CALENDRIER.....	6
<b>2. ÉLÉMENTS DE CADRAGE DES NOUVELLES LIMITES TRANSVERSALES DE LA MER.....</b>	<b>8</b>
2.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF.....	8
2.1.1. <i>Limite amont de Navigation Maritime (LNM) ou Limite de l'Inscription Maritime (LIM)</i> .....	9
2.1.2. <i>La Limite de Salure des Eaux (LSE)</i> .....	9
2.1.3. <i>La Limite transversale de la Mer (LTM)</i> .....	10
2.2. CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES.....	10
<b>3. PROJET DE NOUVELLE LTM SUR LA RIVIÈRE CAYENNE.....</b>	<b>12</b>
3.1. ÉTAT INITIAL.....	12
3.2. PROJET DE MODIFICATION.....	12
3.2.1. <i>Rive « Nord » de l'embouchure (commune de Macouria)</i> .....	13
3.2.2. <i>Rive « Sud » de l'embouchure de la rivière de Cayenne (commune de Matoury)</i> .....	14
<b>4. PROJET DE NOUVELLE LTM SUR LE FLEUVE MAHURY.....</b>	<b>15</b>
4.1. ÉTAT INITIAL.....	15
4.2. PROJET DE MODIFICATION.....	15
4.2.1. <i>Sur la rive gauche « Ouest – Nord-Ouest » du fleuve Mahury (berge Matoury - Rémire-Montjoly)</i> .....	15
4.2.2. <i>Sur la rive droite « Sud – Sud-Est » du fleuve Mahury (berge Roura)</i> .....	16
<b>5. IMPLICATIONS DE LA MODIFICATION DES LTM.....</b>	<b>18</b>
5.1. APPLICABILITÉ DE LA LOI « LITTORAL » ET CONSÉQUENCES SUR LE TERRITOIRE.....	18
5.2. CONSÉQUENCES SUR LES USAGES EXISTANTS SUR LA RIVIÈRE CAYENNE ET SUR LE FLEUVE DU MAHURY : LA CRÉATION D'UNE ZONE FLUVIOMARITIME.....	20
5.3. STATUTS ET FONCTIONNEMENT PORTUAIRE.....	21
5.3.1. <i>Le Port du Larivot</i> .....	21
5.3.2. <i>Le Grand Port Maritime de Guyane (GPM-Guyane)</i> .....	22
<b>LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>23</b>
<b>LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>23</b>

# 1. Éléments de contexte

Les communes de Cayenne, Matoury et Macouria, pour la Rivière de Cayenne, et Rémire-Montjoly, Matoury et Roura, pour le fleuve Mahury, se partagent actuellement l'espace littoral. Afin de s'adapter aux évolutions matérielles et environnementales du territoire (aménagement du territoire, changements climatiques par exemple), il est aujourd'hui suggéré de procéder à une nouvelle détermination des limites dans ces deux estuaires, et notamment la modification de la Limite Transversale de la Mer (LTM).

Il est à noter que ce projet n'entraîne aucun impact sur l'actuelle cadastre et les propriétaires ayant une parcelle sur les rives du Mahury et de la rivière de Cayenne (cf. figures 1 et 2).

Figure 1: Plan cadastral des berges du Mahury

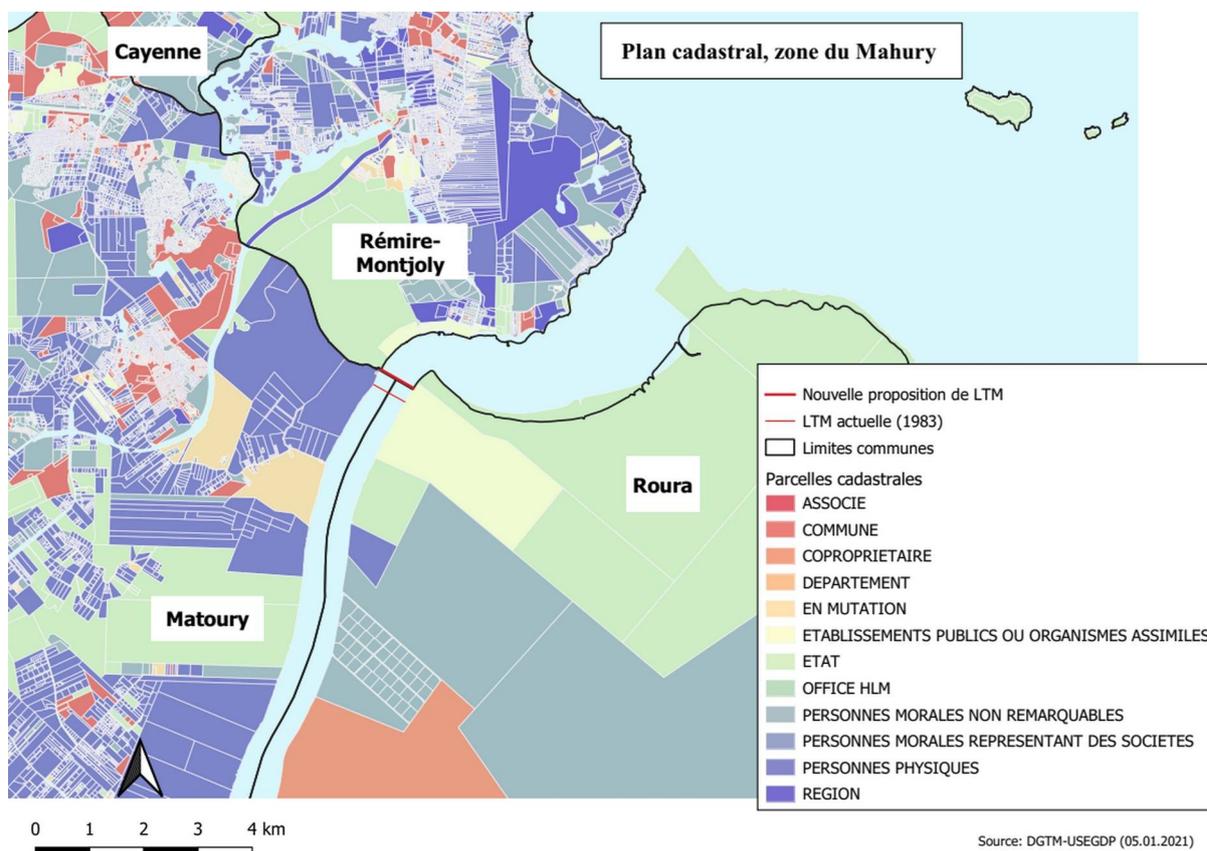
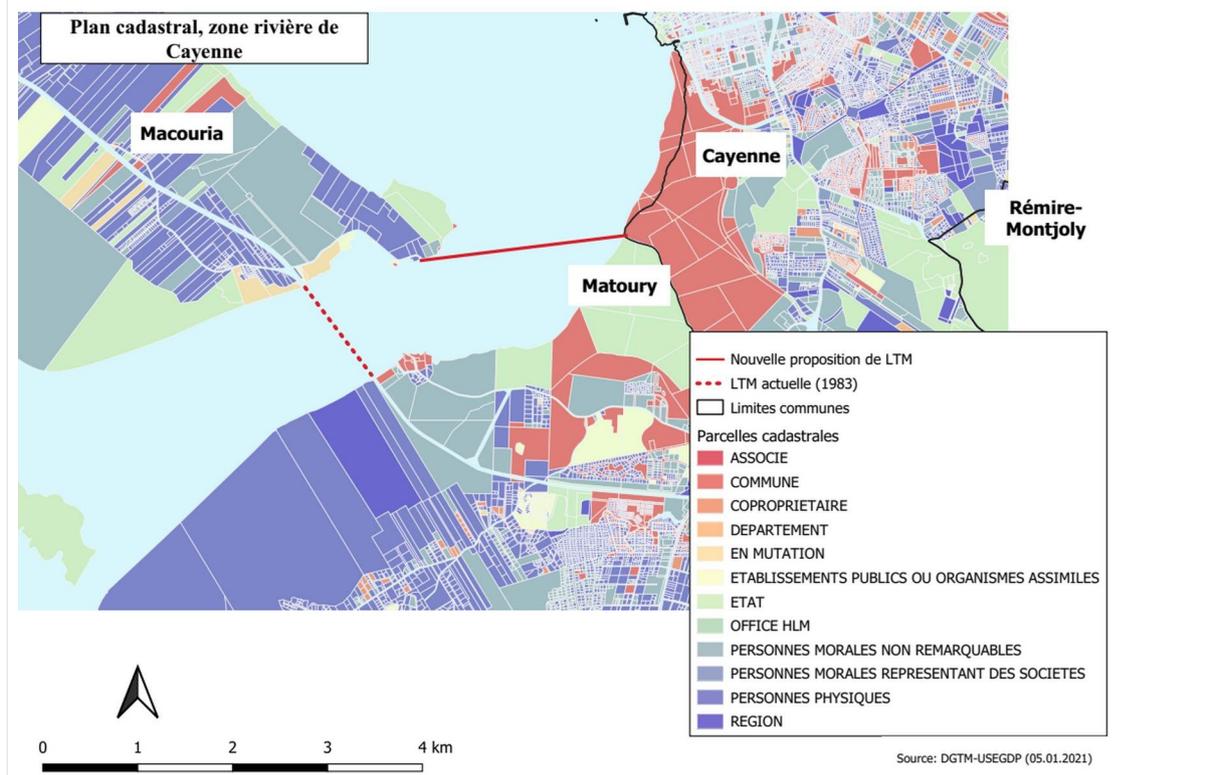


Figure 2: Plan cadastral des berges de la rivière Cayenne



## 1.1. Objet de la modification

Le présent projet concerne la modification des *Limites Transversales de la Mer* (LTM) sur la rivière de Cayenne et sur le fleuve Mahury, limites respectivement fixées par :

- l'arrêté préfectoral 2378/DDE du 16 octobre 1978 qui fixe la LTM au pont du Larivot (*cf. figure 3*) sur la rivière de Cayenne (art. 1<sup>er</sup>) qui relie Cayenne à Macouria (annexe 1). Ce tracé a repris par abus le premier obstacle rencontré par les navires qui définit la limite de navigation maritime en application de l'article L 5000-1 du Code des Transports.

- l'arrêté préfectoral 245/DDE du 25 février 1983 qui fixe la LTM sur le fleuve du Mahury selon un plan en annexe du 1<sup>er</sup> février 1982 (art. 2) (*cf. figure 4*). La limite est alors une ligne droite du Fort Trio, structure alors visible du fleuve et dont les abords étaient alors entretenus, à l'autre rive (annexe 2).

Figure 3:  
Localisation de  
l'actuelle LTM sur la  
rivière de Cayenne  
(AP du 16 octobre  
1978)

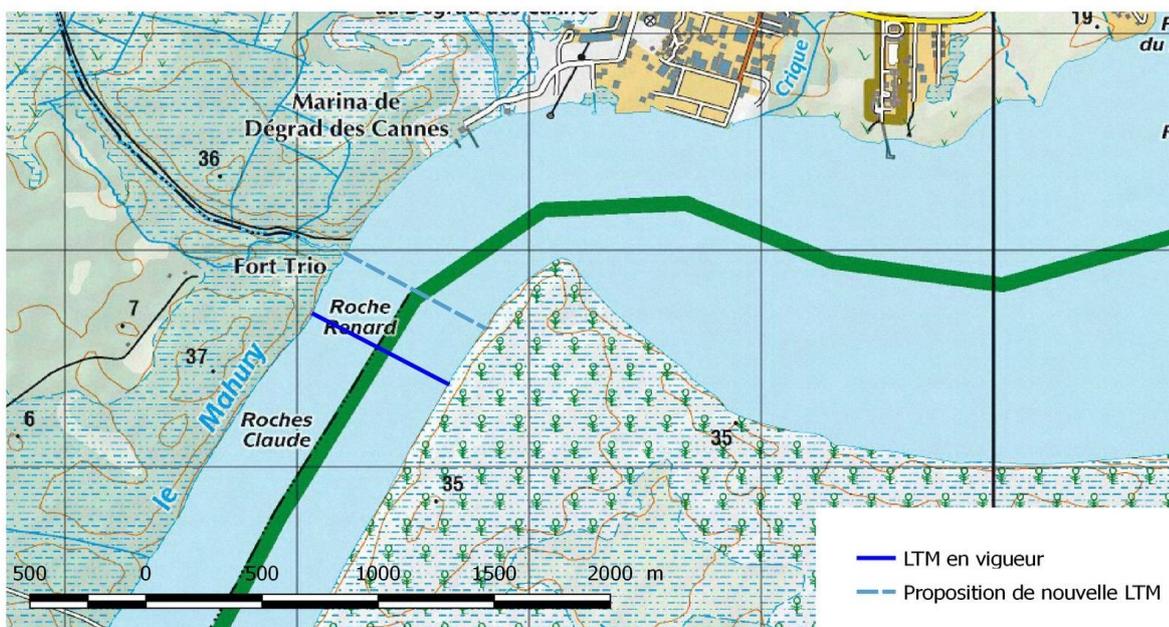


Figure 4: Localisation de l'actuelle LTM et proposition du nouveau tracé (source: IGN - 2015)

Le service gestionnaire du *domaine public maritime* (DPM), représenté par M. Ivan MARTIN en sa qualité de directeur de la *Direction Générale des Territoires et de la Mer* (DGTM) de Guyane, a pris l'initiative du projet de modification de la LTM de la rivière de Cayenne et du fleuve Mahury.

Conformément à l'article R.2111-5 du *Code Général de la Propriété des Personnes Publiques* (CG3P), la procédure de délimitation des LTM à l'embouchure des fleuves et rivières est conduite, sous

l'autorité du Préfet, par le service de l'État chargé du DPM. Ainsi, l'unité stratégie, environnement et gestion du domaine public du service Affaires Maritimes, Littorales et Fluviales de la DGTM de Guyane a établi le présent dossier conformément aux prescriptions de l'article R.2111-5 à R.2111-14 du CG3P (annexe 3).

Cette procédure de constatation devra prendre en compte différents procédés dits scientifiques répondant à de la réalité du terrain, comme notamment « *le traitement de données topographiques, météorologiques, marégraphiques, houlographiques, morpho-sédimentaires, botaniques, zoologiques, bathymétriques, photographiques, géographiques, satellitaires ou historiques* » (art. R.2111-5 du CG3P).

## 1.2. Procédure et calendrier

Le décret n°2021-1000 du 30 juillet 2021, portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement, a notamment modifié plusieurs articles du CG3P en ce qui concerne la constatation des LTM (annexe 4).

Sur la base des dispositions de l'article R.2111-6 du CG3P, le dossier de délimitation de la LTM doit comprendre :

- une note exposant l'objet de la délimitation ainsi que les étapes de la procédure : *parties 1 et 2 de ce dossier* ;
- un plan de situation : *cartes A (Cayenne) et B (Mahury)* ;
- le projet de tracé : *partie 3 pour la Rivière de Cayenne et partie 4 pour le fleuve Mahury*;
- une notice exposant tous les éléments contribuant à déterminer la limite, et notamment le résultat des observations opérées sur les lieux ou les informations fournies par les procédés scientifiques définis au troisième alinéa de l'article R. 2111-5 précité : *partie 5*.

Le dossier de délimitation est transmis pour avis (R.2111-7 du CG3P) :

- aux maires des communes sur le territoire desquelles a lieu la délimitation,
- en cas de délimitation des limites transversales à l'embouchure des fleuves et rivières, le Préfet consulte le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer. En l'occurrence, sur le territoire guyanais, il s'agira de prendre attache avec le *Bureau de l'Action de l'État en Mer (BAEM)*.

Nous avons également choisi de transmettre en plus ce dossier pour avis au Conservatoire du Littoral.

Ces structures ont un délai de 2 mois pour répondre et amender le dossier. En l'absence de réponse, leur avis est considéré favorable.

Le dossier de délimitation est alors complété si besoin avec les avis des structures précitées, auquel est annexée une proposition d'arrêté final (L.123-19-1 du Code de l'Environnement).

Un avis en ligne et un affichage en mairie, ainsi que la publication dans deux journaux régionaux ou locaux sont effectués afin de prévenir de la démarche (L.123-19 et R.123-46-1 du Code de l'Environnement). Les documents seront aussi consultables, sur demande et sur rendez-vous, dans les locaux de l'autorité compétente durant toute la durée de celle-ci.

« *Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public* » (L.123-19 du Code de l'Environnement).

Cette nouvelle procédure indique bien que désormais la participation du public sur le dossier de constatation doit se faire par voie électronique.

A la suite de cette période, une note reprendra l'ensemble des remarques. La publication électronique de la synthèse des observations et des propositions intervient au plus tard à la date de publication de l'arrêté et pour 3 mois (L.123-19-1 du Code de l'Environnement).

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de 3 mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend public, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

Le projet d'arrêté pourra être adopté dans un délai minimum de 4 jours, à compter de la clôture de la participation électronique, sauf en cas d'absence de participation.

En parallèle, l'arrêté préfectoral est affiché en mairies durant 1 mois. Il est aussi publié au *Recueil des Actes Administratifs* (R.2111-11 et 12 du CG3P).

Une fois, les délais réglementaires respectés et sans recours déposé auprès du tribunal administratif, la nouvelle LTM est adoptée.

## 2. Éléments de cadrage des nouvelles limites transversales de la mer

Il n'est pas évident de définir des limites dans les estuaires. La rencontre de cet échange mer/rivière, sous la dynamique de la marée, engendre des milieux uniques présentant une grande richesse biologique, écologique, mais aussi économique et sociale. Toutes ces caractéristiques entraînent une profusion de limites administratives et scientifiques<sup>1</sup>.

### 2.1. Cadre réglementaire et administratif

Aujourd'hui, de nombreuses réglementations existent sur cette zone mer/fleuve: pêche, chasse maritime, limite de redevance pour les agences de l'eau, détermination des communes littorales, limite de navigation maritime.

Il existe par ailleurs, de nombreuses limites qui organisent l'espace littoral et qui peuvent parfois se superposer mais qui ne doivent pas être confondues, car elles recouvrent des finalités distinctes (cf. *figure 5*). Globalement, 3 lignes séparatrices doivent être distinguées : la limite de l'inscription maritime ou limite de navigation maritime, la limite de salure des eaux et la limite transversale de la mer.

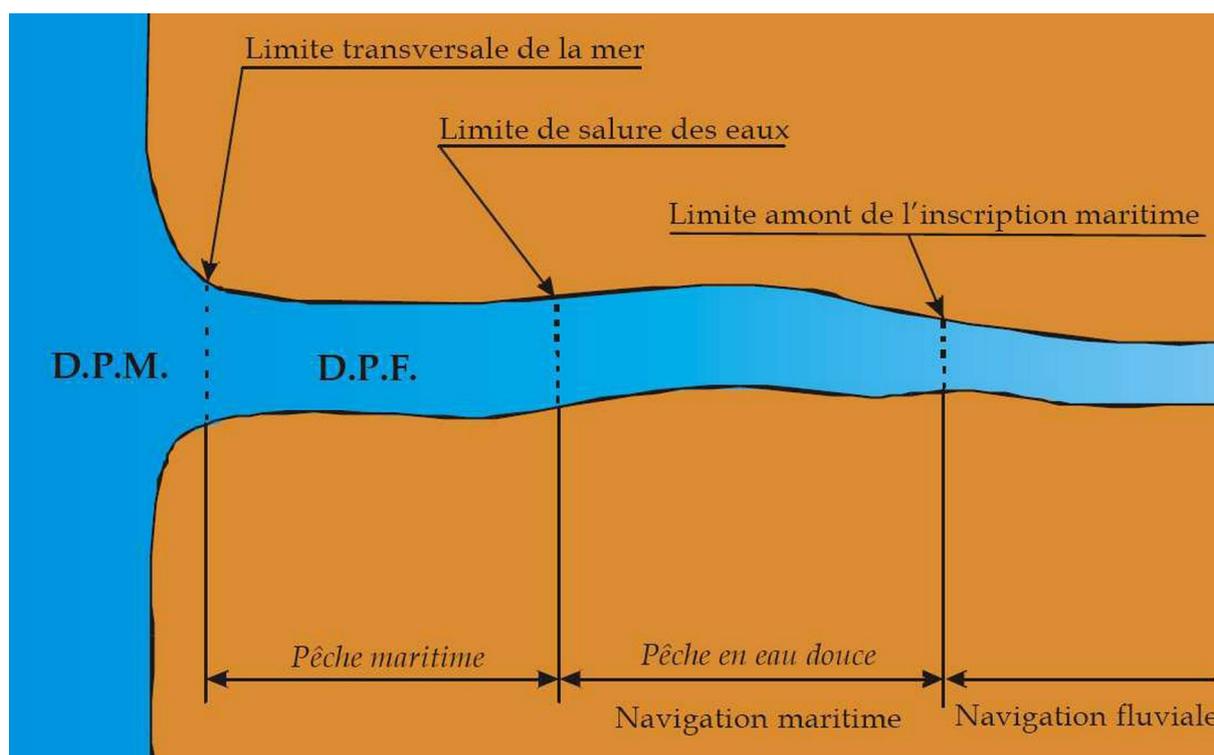


Figure 5: Schéma simplifié des limites administratives (MEEDDAT)

<sup>1</sup> Christian PERRY-GIRAUD, 2008

### **2.1.1. Limite amont de Navigation Maritime (LNM) ou Limite de l'Inscription Maritime (LIM)**

La *Limite amont de l'Inscription Maritime* (LIM) est aussi autrement appelée *Limite de Navigation Maritime* (LNM). Il s'agit d'une des plus anciennes délimitations estuarienne. Cette limite a été fixée par le décret du 04 juillet 1853, puis amendé par les textes suivants :

- l'article 1 du Décret-loi du 17 juin 1938<sup>2</sup>, indique que la limite de l'inscription maritime est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires. Elle délimite donc la limite maximale au-delà de laquelle la navigation maritime est interdite.

- pour le territoire de Guyane, jusqu'en 2020, les LTM et LNM/LIM étaient confondues. Compte tenu des modifications géographiques, notamment celles liées au déplacement du trait de côte du littoral, les points fixés selon des repères géographiques ont pu bouger ou devenir impossible à localiser visuellement depuis le fleuve. Afin de conserver des limites cohérentes, le décret n°59-951 du 31 juillet 1959, portant fixation des limites des affaires maritimes dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer a été modifié par le décret n°2020-1618 du 17 décembre 2020. Ce tableau fixe désormais, également pour la Guyane, les limites des affaires maritimes au premier obstacle à la navigation.

Aussi, concernant la rivière de Cayenne, il s'agit du Pont de la RN1, autrement dit celui du Larivot. Pour le fleuve Mahury, il s'agit du pont de la RD6.

### **2.1.2. La Limite de Salure des Eaux (LSE)**

Jusqu'en 2010, c'est le décret du 21 février 1852 relatif à la fixation des limites des affaires maritimes dans les fleuves et rivières affluant à la mer, et sur le domaine public maritime, qui permettait de fixer les limites de la mer. L'article 1 indiquait que la limite mer/fleuve à l'embouchure des rivières devait être fixée au point où les eaux cessent d'être salées. Cependant par nature, cette limite est fluctuante selon le cycle des marées, le débit des fleuves, les saisons (celle des pluies et celle dite « sèche »), les aménagements éventuels.

L'article D911-2 du code rural et de la pêche maritime précise « *les modalités selon lesquelles cette limite est déterminée sont arrêtées conjointement par les ministres chargés des pêches maritimes et de l'aquaculture marine, de la mer et de l'écologie* ». La LSE dans les fleuves, rivières et canaux du littoral de mer du Nord, de la Manche, de l'océan Atlantique, de la Méditerranée et de la Corse est fixée conformément au tableau n° 1, mis en annexe du livre IX du Code rural et de la pêche maritime. Mais la Guyane n'y est pas mentionnée.

Comme cette limite n'est pas définie pour la Guyane, c'est la LTM qui est, par défaut, retenue. Les modalités sont fixées conjointement par les ministres chargés des pêches maritimes et de l'aquaculture marine, de la mer et de l'écologie. La LSE correspond à une réalité scientifique de qualité de l'eau et des espèces piscicoles rencontrées. Permettant de déterminer le régime des pêches, elle devra faire l'objet d'une délimitation en Guyane.

---

<sup>2</sup> Document abrogé en 1941, puis remis en vigueur par la loi 46.118 du 24 mai 1946

### 2.1.3. La Limite transversale de la Mer (LTM)

Selon une définition contemporaine : « dans les estuaires, la LTM distingue le domaine public maritime (à son aval) du domaine public fluvial (si le cours d'eau considéré est domanial) ou du domaine privé des riverains (à son amont). Elle sert de référence pour déterminer les communes « riveraines de la mer » au sens de la loi littoral du 3 janvier 1986. En application des décrets n°2004-112 du 6 février 2004 et n° 2005-1514 du 6 décembre 2005, elle détermine les zones de responsabilités respectives des préfets (en amont) et des représentants de l'État en mer (en aval – préfets maritimes et délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer) »<sup>3</sup>.

Dans l'art. L321-2 du Code de l'Environnement, « Sont considérées comme communes littorales, les communes de métropole et des départements d'outre-mer : [les communes ] riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux ».

En Guyane, tant que les LSE ne seront pas définies, c'est la limite transversale de la mer qui permet de déterminer les communes littorales.

La LTM marque la séparation du régime fluvial d'avec celui maritime, en ce qui concerne essentiellement la domanialité publique, fluviale d'une part, maritime d'autre part. Elle constitue une véritable limite de la mer en droit interne. Elle sert de limite de compétence du préfet maritime dans les estuaires et fixe la limite au-delà de laquelle les embarcations fluviales ne peuvent naviguer.

## 2.2. Considérations méthodologiques

Le pouvoir de procéder à la délimitation transversale d'un fleuve et de la mer appartient au Président de la République et par délégation au Préfet. Or, il est parfois difficile de faire appliquer une limite administrative à une réalité scientifique. Il n'existe pas de règlement destiné à organiser une méthode uniforme d'instruction.

Pendant longtemps, la détermination des limites en milieu aquatique s'appuyait sur des éléments topographiques et souvent sur des ouvrages hydrauliques ou des ouvrages d'arts, visibles sur les rives. Or, au fil des ans et avec une végétation envahissante, certains ouvrages ont disparu, voire, ont été modifiés. De plus, la législation a changé en créant de nouvelles limites, fondées par exemple sur le principe du « premier obstacle rencontrée par les navires ». La topographie a souvent considérablement changé en raison de phénomènes divers tels que : érosion, aménagement anthropiques, changements climatiques.

Si la LTM est une limite administrative qui peut ne correspondre à aucune réalité de terrain, les nouveaux tracés des LTM de la rivière de Cayenne et du Mahury tendent à prendre en compte des éléments scientifiques et tangibles.

---

<sup>3</sup> <http://www.glossaire-eau.fr/>

Il est rappelé que la LTM peut être déterminée sans critère unique, en s'appuyant sur une solution pondérée et pragmatiques qui emprunte à plusieurs variables<sup>4</sup>.

Afin de déterminer une LTM de façon cohérente et adaptée, le cadre réglementaire permet la mise en œuvre d'une méthode de constatation s'appuyant sur l'association d'éléments (procédé du « faisceau d'indices »).

Bien qu'ancienne, cette méthode du faisceau d'indices est toujours en vigueur. Elle constitue l'apport essentiel de la décision du Conseil d'État n°279917 du 26 mars 2008, portant sur la délimitation transversale de la mer sur la rivière de Crac'h (Morbihan). Cette décision reprend les dispositions de l'art. 2 du décret du 21 février 1852. Ce dernier prévoit que « *la délimitation de la mer à l'embouchure des cours d'eau repose sur l'observation combinée de plusieurs indices, tels que la configuration des côtes et notamment l'écartement des rives, la proportion respective d'eaux fluviales et d'eaux de mer, l'origine des atterrissements, le caractère fluvial ou maritime de la faune et de la végétation ; que la part relative de chacun de ces indices, dont se dégage l'influence prépondérante ou non de la mer, doit être appréciée en fonction à chaque espèce* »<sup>5</sup>.

Le décret n°2004-309 du 29 mars 2004 relatif à la procédure de délimitation du rivage de la mer, des lais et relais de la mer et des limites transversales de la mer à l'embouchure des fleuves et rivières, a clarifié les critères à prendre en compte pour déterminer la LTM. L'art. 2 instaure une liste de procédés scientifiques au choix qui permettent de fixer cette limite : les données *topographiques, météorologiques, marégraphiques, houlographiques, morpho-sédimentaires, botaniques, zoologiques ou historiques*. À cet ensemble de critères, il est possible de rajouter les observations bathymétriques, photographiques, géographiques et satellitaires.

Plus récemment, avec l'article R.2111-5 du CG3P, il est possible au service gestionnaire du DPM de fonder sa constatation sur des données factuelles et scientifiques permettant de proposer une séparation juridique et cohérente entre la mer et le cours d'eau (annexe 3).

La convergence des différentes données recueillies sur le terrain, a permis d'aboutir à une proposition. L'observation de ces nouvelles limites s'est effectuée sur la combinaison de variables, telles que :

- la configuration des côtes et notamment l'écart des rives (*données géographiques, satellitaires, photographiques, historiques, topographiques et bathymétriques*) ;
- l'origine des atterrissements, c'est-à-dire les zones de formation d'amas de terre formé par sédimentation le long d'une rive (*données morpho-sédimentaires, météorologiques, houlographiques et marégraphiques*) ;

*Les données à caractère fluvial ou maritime de la faune et de la flore n'ont pas été retenue pour ce dossier car elles offrent un panel trop large de variables à prendre en compte et ainsi n'offrent pas de limites claires. Les informations botaniques et zoologiques sont vues à l'échelle d'une zone, d'un site. Il est alors difficile d'identifier un point clair et permanent ; contrairement aux données géomorphologiques qui permettent d'offrir une situation identifiable et pérenne.*

---

<sup>4</sup> MYNARD Frantz, *Une approche juridique de la notion d'estuaire : la délimitation transversale du fleuve et de la mer*, 2009 (source : [https://www.shabretagne.com/scripts/files/5f4622a1418890.07839295/2009\\_17.pdf](https://www.shabretagne.com/scripts/files/5f4622a1418890.07839295/2009_17.pdf))

<sup>5</sup> Arrêt du Conseil d'État n°279917, 26 mars 2008, Assoc. pour la défense et la protection du site de la rivière de Crac'h

### 3. Projet de nouvelle LTM sur la rivière Cayenne

Avec l'accroissement du trafic, un nouveau pont routier permettant le doublement de la RN1 sera construit sur la rivière de Cayenne. Le nouveau pont, qui sera construit en aval du pont existant modifie les critères qui définissent le tracé de la LTM actuelle avec la position des piles de l'ancien ouvrage

#### 3.1. État initial

L'actuelle LTM sur la rivière de Cayenne est définie par l'arrêté préfectoral n° 2378/DDE du 16 octobre 1978 (annexe 1) et se situe au niveau du pont de la RN1. Elle se confond avec la LNM/LIM.

La LTM sur la rivière de Cayenne a été déterminée selon le seul critère du premier obstacle rencontré par les navires. Ce critère ne correspond pas à la limite transversale de la mer (LTM) mais plutôt à LNM/LIM telle qu'elle est définie à l'article L.5000-1 du code des transports.

Le tracé du nouvel ouvrage apparaît donc comme une opportunité de s'interroger sur l'emplacement de la future LTM, eu égard à l'évolution du cadre réglementaire. En effet, la LTM et la LNM/LIM n'ont pas le même objectif réglementaire. Il n'y a donc aucune obligation à ce que les deux tracés restent confondus.

#### 3.2. Projet de modification

La DGTM de Guyane a pris l'initiative d'étudier la modification de la LTM sur la rivière de Cayenne et propose de modifier ce tracé à l'aval du futur pont routier. Le nouveau tracé de la LTM s'appuiera alors sur des points plus adaptés sur chaque rive de l'embouchure de la rivière de Cayenne, au regard des projets d'aménagement de l'estuaire.

Afin de déterminer le nouvel emplacement de celui-ci, de nouveaux points ont été établis sur les critères topographiques de la zone considérée. Selon l'avis du Conseil d'État du 4 mars 1875, le texte insistait sur l'aspect des rives des estuaires en considérant que « *les fleuves et les rivières affluent directement à la mer conservent leur caractère propre jusqu'au point où leur lit s'élargit de manière à former une baie qui se confond avec la mer.* » C'était alors le critère physique de la direction et de la forme des rives qui était pris en compte. Il est donc possible de considérer que l'espace compris globalement entre le pont de la RN1 et l'océan Atlantique forme un estuaire. Ce n'est donc pas une zone clairement définie, tant scientifiquement que juridiquement. Un estuaire, si l'on peut désigner cette zone par ce mot, n'est pas un espace clairement identifiable et n'est donc pas juridiquement défini<sup>6</sup>. Néanmoins, et bien que le décret soit ancien, des éléments environnementaux permettent ainsi de déterminer le tracé de la LTM.

<sup>6</sup> PERRY-GIRAUD Christian, *Définition d'un protocole pour la création d'une donnée à référence spatiale représentant les limites de salure des eaux*, Étude technique, IFREMER (2008)

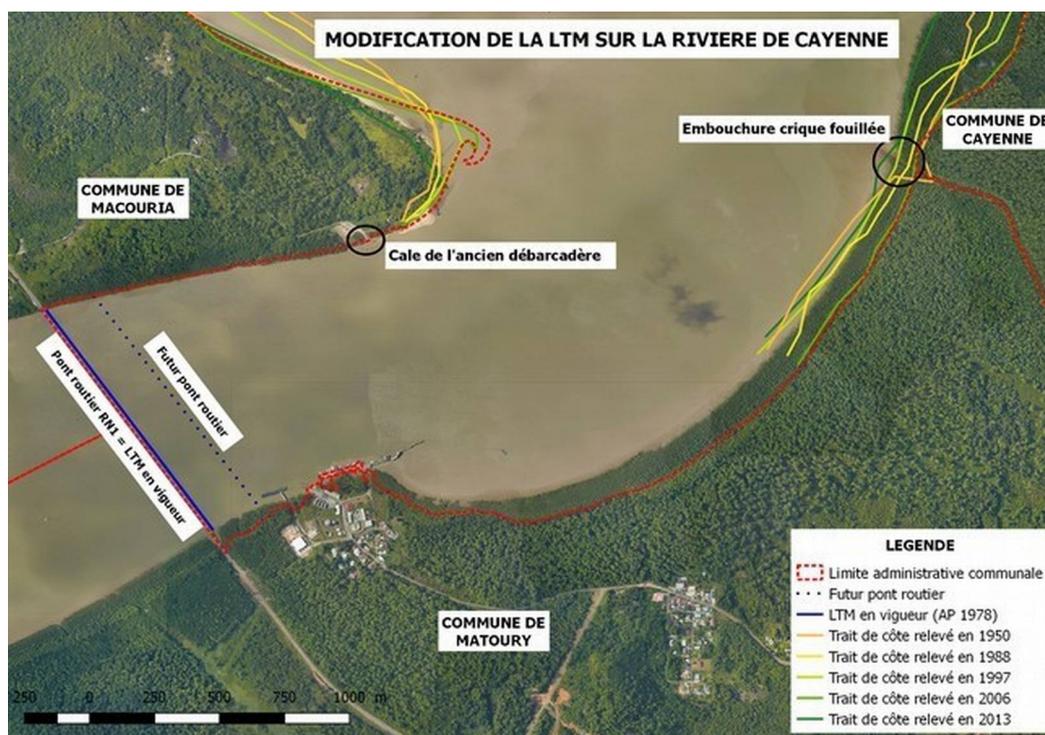


Figure 6: Modification de la LTM sur la rivière de Cayenne

### 3.2.1. Rive « Nord » de l’embouchure (commune de Macouria)

En ce qui concerne les données géomorphologiques, celles-ci ne semblent pas être judicieuses pour la détermination du tracé de la nouvelle LTM, sur la rive de la commune de Macouria. En effet, la Pointe Liberté, côté Nord-Ouest de l’embouchure, est une côte sablo-vaseuse très fluctuante et mobile. Au fil des années, cette rive et la pointe de l’embouchure ont énormément changé et ne peuvent donc être retenues comme point fixe et permanent.

Ces observations ont permis de retenir l’extrémité de la cale, utilisée comme débarcadère comme repère. Cet ouvrage en béton a été construit pour le débarquement des personnes. Il est pérenne, car il servira de station dans le projet de navettes fluvio-maritimes entre Montsinéry-Tonnégrande et Cayenne, porté par la CACL. Ces lignes de transports serviront quotidiennement et devront être mises en place à l’horizon 2023<sup>7</sup>.

De plus, la localisation de cet ouvrage correspond également à la zone d’amorce du changement de l’orientation de la rive gauche, marquant le passage d’une zone dite fluviale, à un espace plus estuarien (cf. figure 6).

L’analyse des données de la zone concernée a abouti aux observations suivantes : un point différent, situé en aval de celui proposé, ne peut être retenu, car la géomorphologie de la rive ne le permet pas. De même, un point plus en amont n’aurait pas de cohérence avec la définition de la zone estuarienne de la rivière de Cayenne.

<sup>7</sup> Les navettes fluvio-maritimes, entre tradition et modernité – Communauté d’Agglomération du Centre Littoral de Guyane (source : [cacl-guyane.fr](http://cacl-guyane.fr))

### 3.2.2. Rive « Sud » de l'embouchure de la rivière de Cayenne (commune de Matoury)

Tout comme la rive Nord, la rive « Sud » de l'embouchure connaît une forte évolution géomorphologique. Elle est complètement colonisée par la mangrove, et ce, de façon homogène. Cette colonisation de forêt marécageuse rend le trait de côte mobile, en fonction de l'évolution de l'épaisseur de la mangrove. Il est apparu plus délicat de déterminer un point identifiable sur cette rive.

Cependant, compte-tenu de l'écartement des rives au droit de l'embouchure, le premier point fixe sur cette rive reste l'embouchure du canal de la crique fouillée. Il s'agit d'un canal creusé à main d'hommes, à compter de 1736 par le gouverneur Lamirande et qui est toujours existant.

La pertinence de ce point ne remet pas en cause les usages de la zone de navigation. En effet, l'emplacement de cette crique historique est connue tant des usagers de la zone aquatique, que des habitants de l'île de Cayenne.

Cette extrémité de la nouvelle LTM ne peut être placée judicieusement ailleurs. C'est donc à ce titre qu'un amer (c'est-à-dire un objet fixe et visible servant de point de repère pour la navigation) sera positionné à son embouchure, afin d'être identifié par les usagers navigants sur la zone<sup>8</sup>.

L'observation du domaine a abouti au constat d'une très forte mobilité du trait de côte de chaque rive de l'embouchure. Cependant, il est nécessaire de rappeler qu'au-delà de l'aspect littoral, une limite transversale sert aussi de délimitation à la navigation des embarcations fluviales. Il est donc retenu de déterminer la nouvelle LTM en se basant :

- sur des données géographiques et topographiques : le changement de l'orientation des rives et la fin de la rivière Cayenne, marquant l'ouverture sur l'espace maritime,
- sur des données historiques, éléments invariants dans le temps : la crique fouillée,
- sur des conditions de navigation et de sécurité des embarcations fluviales : mettre la LTM plus en aval, mettrait ces dernières en situation accidentogène (houle).

Il est donc proposé de fixer la nouvelle LTM pour la rivière de Cayenne :

- sur la rive gauche de la rivière de Cayenne (commune de Macouria) au niveau de la cale béton du futur débarcadère,
- et sur la rive droite, à la sortie de la crique fouillée, point situé sur la commune de Cayenne (cf. projet de tracé carte A).

---

<sup>8</sup> Dans ce contexte, les piles du pont du Larivot sont du domaine de la limite de navigation maritime et non de la LTM.

## 4. Projet de nouvelle LTM sur le fleuve Mahury

La modification de la LTM sur la rivière de Cayenne exposée précédemment doit être mise en parallèle avec une démarche identique pour le fleuve Mahury. Cette procédure est également proposée et portée par la DGTM. Dans un souci de détermination de limites maritimes fiables et cohérentes sur l'ensemble du territoire, l'actuelle LTM sur le fleuve Mahury est également modifiée.

### 4.1. État initial

L'actuelle LTM sur le fleuve Mahury a été définie par l'arrêté préfectoral n° 245/DDE du 25 février 1983 (annexe 2).

La LTM actuelle se base sur un plan annexé à l'arrêté de 1983. Cette limite se situe au niveau du Fort Trio, qui à l'époque, était un repère remarquable et dont les abords étaient entretenus et visibles du fleuve. Cependant, cette structure n'est plus visible du fleuve actuellement, car le fort est désormais caché par la végétation. Il est possible d'apercevoir, à travers la végétation dense, les ruines des marches d'accès, lorsqu'une embarcation s'approche fortement de la rive.

De plus, le fort appartient à la commune de Matoury. Il est situé au-delà de 3,25m des berges du Mahury et donc n'est pas placé sur la servitude de passage dont l'État assure la gestion domaniale. Par ailleurs, il n'existe aucun projet pour réhabiliter ce fort ni pour débroussailler régulièrement ses abords. Étant devenu un ouvrage invisible aux usagers de l'eau, il n'a pas pu être maintenu comme élément principal pour la LTM.

### 4.2. Projet de modification

Les points qui avaient été retenus pour fixer la LTM initiale ne sont plus cohérents d'une part avec l'évolution du territoire : le fort trio n'est plus visible, et d'autre part avec la législation : évolution du tracé des LNM/LIM.

#### **4.2.1. Sur la rive gauche « Ouest – Nord-Ouest » du fleuve Mahury (berge Matoury - Rémire-Montjoly)**

Afin d'assurer une cohérence dans la définition des deux nouvelles LTM et permettre d'assurer leur lisibilité pour les usagers, le présent dossier propose de retenir, comme pour la rivière de Cayenne, les extrémités du même ouvrage historique : le canal de la Crique Fouillée. Bien que datant du XVIII<sup>ème</sup> siècle, l'embouchure est toujours visible. Ce canal est encore parfois emprunté partiellement par des embarcations fluviales. Visuellement, cette extrémité de la crique est marquée par une trouée dans la végétation lorsque l'on circule sur le fleuve à petite vitesse. La LTM sera positionnée sur la rive gauche de la sortie de la crique, (rive Nord-Est) du Mahury, côté Rémire-Montjoly.

Après analyse des photos aériennes de la zone et pratique de la navigation sur le fleuve, il n'existe aucun autre point identifiable sur ce côté de la rive. La crique fouillée est identifiable dans le paysage, donc facile à remarquer depuis le fleuve. Elle est également connue des usagers en raison de son caractère historique et pérenne dans le temps.

Suite à un repérage par voie nautique, il n'est pas possible de proposer de point plus en amont. En effet, il n'existe pas d'autres points identifiables sur les berges. De plus, la cohérence avec les données géomorphologiques serait perdue. La proposition d'un autre point, le situerait dans une zone fluviale et non à la limite fleuve/mer.

Proposer un point plus en aval, rendrait les conditions de circulation des embarcations fluviales plus dangereuses avec les projets d'extension du GPM-Guyane. En effet, le Port a prévu de restructurer la zone actuelle du port de plaisance de Dégrad des Cannes. Il a la volonté de s'agrandir et le paysage va donc encore évoluer (destruction de la cale de mise à l'eau par exemple). Il n'a donc pas été possible de déterminer un point similaire à la rivière de Cayenne (comme la cale du débarcadère).

Afin de mieux visualiser l'emplacement exact de la LTM, un amer sera positionné, coté berge Rémire-Montjoly. Cette disposition en lien avec la navigation permettra de pallier aux fluctuations du trait de côte qui pourrait être liée à des événements climatiques particuliers, augmentation de la mangrove, (...) et marquera l'entrée de la crique Fouillée (*cf. projet de tracé carte B*).

#### **4.2.2. Sur la rive droite « Sud – Sud-Est » du fleuve Mahury (berge Roura)**

En ce qui concerne la rive droite du fleuve Mahury, côté commune de Roura, aucun point significatif n'est visible du littoral et dans la végétation. La pointe de ce côté (berges de Roura), connaît trop de variation géomorphologique pour qu'elle soit identifiée comme un point pérenne. Une bouée cardinale (matériel de balisage maritime) est positionnée à proximité de celle-ci, indiquant aux navigateurs un danger immergé.

Un éventuel tracé entre la crique fouillée et l'extrémité de la pointe (rive) côté Roura marquerait une trop forte diagonale pour que les propositions conservent une réelle cohérence de navigation.

Il en est de même si l'on s'appuie sur la sortie des anciens polders (*cf. figure 7*). Le canal reliant le Mahury aux anciens polders Marianne est situé beaucoup trop en amont de la crique fouillée.

Il est donc retenu, tout comme pour le positionnement du point sur la rive gauche, la mise en place d'un amer sur la rive droite.

Figure 7: Zone aval du Mahury (source: IGN-2015)



## 5. Implications de la modification des LTM

Comme explicité dans les paragraphes ci-dessus, cette démarche a vocation à retenir des limites fiables, pérennes dans le temps et cohérentes sur l'ensemble du littoral concerné. Cette démarche entraînera nécessairement certaines modifications dans les domaines de l'aménagement du territoire, ainsi que pour les usagers de la rivière de Cayenne et du Mahury.

### 5.1. Applicabilité de la loi « littoral » et conséquences sur le territoire

En Guyane, comme partout sur le littoral français, la loi n°86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur des espaces littoraux : loi dite « littoral » encadre l'aménagement de la côte. L'article L321-2 du code de l'environnement, repris aussi par l'article L121-1 du code de l'urbanisme, indique que les dispositions de cette loi s'appliquent sur 2 types de communes :

- celles littorales qui sont « *riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1.000 hectares* ». Pour le territoire qui nous intéresse, il s'agit des communes Macouria, Cayenne, Rémire-Montjoly, Roura et Matoury. En effet, elles sont riveraines car actuellement une partie de leur territoire jouxte le rivage de la mer ou tout ou partie de leur territoire est situé en aval de la LTM.

- celles « *riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux* ». En Guyane, en l'absence de LSE définie, c'est la LTM qui est retenue<sup>9</sup>

Ainsi, Matoury est actuellement considéré comme une commune dite « littorale » au sens de la loi « littoral » car une partie de son territoire, donnant sur l'estuaire de Cayenne et du Mahury, est située en aval de la LTM (*cf. tableau ci-dessous*).

Fleuves, rivières ou canaux	Limites transversales de la mer	Référence juridique
Cayenne	Pont du Larivot sur RN1	AP 16/10/1978
Mahury	Au droit du Fort Trio	AP 25/02/1983

(source: [http://www.dm.guyane.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/16-10-03\\_Tableau\\_des\\_LTM\\_en\\_Guyane.pdf](http://www.dm.guyane.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/16-10-03_Tableau_des_LTM_en_Guyane.pdf))

Le changement de positionnement de la LTM sur le fleuve Mahury et la rivière Cayenne, n'entraîne aucune conséquence pour les communes de Rémire-Montjoly, de Cayenne, de Macouria et de Roura. Ces communes dites « littorales » ne sont donc pas impactées.

<sup>9</sup> Annexe à l'article D911-2 du code rural et de la pêche maritime

En ce qui concerne Matoury, avec le changement de tracé de la LTM, la commune qui actuellement est littorale au regard de la loi, verrait son statut évoluer : les dispositions de la loi littoral ne seront plus applicables. Néanmoins, même sans ce cadre national, cette commune reste soumise à d'autres documents d'urbanisme qui régissent l'aménagement du territoire des espaces littoraux.

A l'échelle supra-communale, un *Schéma d'Aménagement Régional (SAR)*, qui vaut *Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM)*<sup>10</sup> et Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)<sup>11</sup>, retranscrit les dispositions de la loi littoral et maintient des obligations de protections environnementales en lien avec la mer.

Leurs périmètres d'action régionale intègrent le territoire de la commune de Matoury. A l'échelle communale, le PLU doit être compatible aux documents supra-communales existants (L131-4 à L131-7 du code de l'urbanisme). Pour Matoury, son PLU, actuellement en révision, doit reprendre les exigences du SAR et du SCoT de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL).

À ces schémas se rajoute, la mise en œuvre du *Document Stratégique de Bassin Maritime (DSBM)* en cours d'élaboration. Ce document qui est défini comme « stratégique [...] complète les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard de ses enjeux économiques, sociaux et écologiques propres » (art. R.219-1-23 du Code de l'Environnement).

Les dispositions du DSBM encadrent :

- les plans, les programmes et les schémas relatifs aux activités exclusivement localisées dans les espaces maritimes
- dans ces mêmes espaces, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, publics et privés, soumis à l'étude d'impact et certaines décisions du code minier
- les SMVM
- les SCoT et, à défaut, les PLU, notamment lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la mer.

Les documents d'urbanisme sont des outils de planification permettant la préservation d'espaces naturels en raison de leurs qualités écologiques : les *Arrêtés de Protection des Habitats Naturels (APHN)*, les *Espaces naturels à Haute valeur patrimoniale ou les espaces naturels remarquables du Littoral*, les *Arrêtés de Protection de Biotope (APB)*, les *Espaces Boisés Classés (EBC)*<sup>12</sup>

...

Il est à noter que la maîtrise foncière menée par le Conservatoire du Littoral permet aussi une protection des espaces naturels et vulnérables sur les littoraux et les rivages.

---

<sup>10</sup> Art. L4433-15 du code général des collectivités territoriales (CGCT)

<sup>11</sup> L371-4 du code de l'environnement

<sup>12</sup> Art. L.151-23 du code de l'urbanisme

## 5.2. Conséquences sur les usages existants sur la rivière Cayenne et sur le fleuve du Mahury : la création d'une zone fluviomaritime

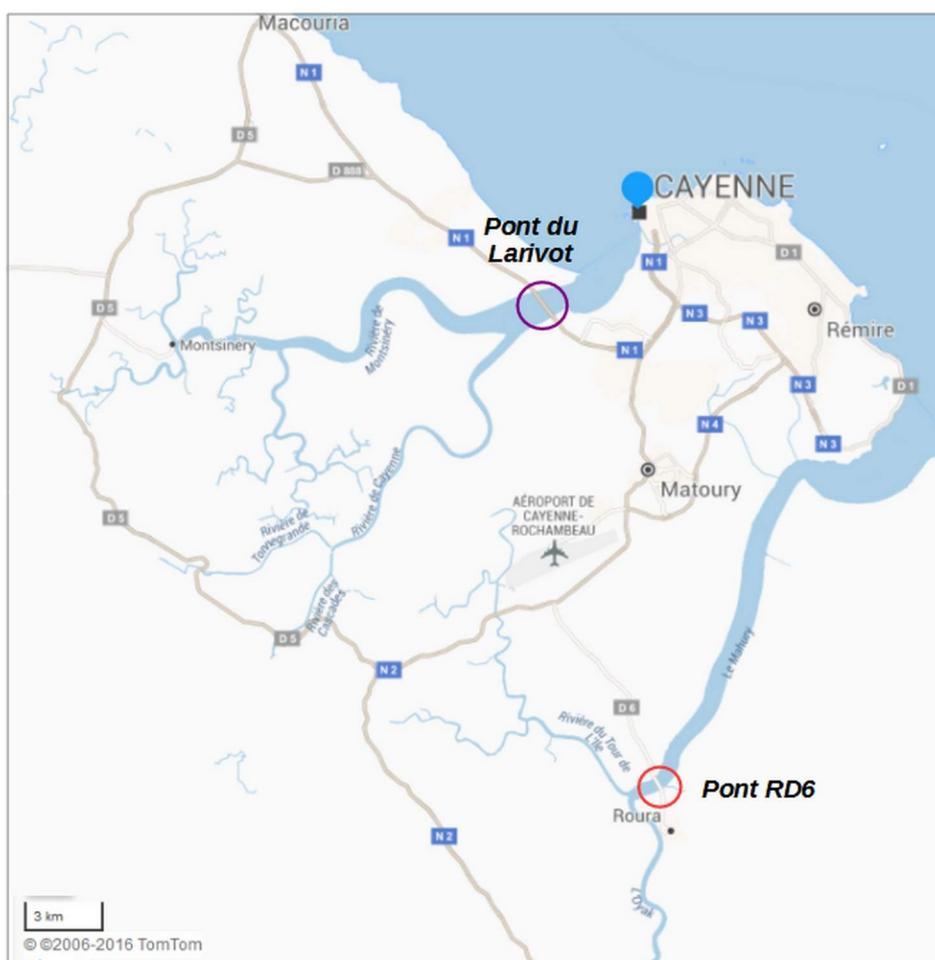
Il est important de rappeler ici que les LTM et les LNM/LIM étaient confondues en Guyane en application de l'art. 2 du décret n°59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites des affaires maritimes dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer avant sa modification par le décret n°2020-1618 du 17 décembre 2020.

En effet afin de faire la distinction entre ces deux limites, monsieur le Préfet de Guyane a demandé au ministre de la transition écologique et solidaire<sup>13</sup> la modification du décret de 1959. Ainsi les LNM sont situées dorénavant<sup>14</sup>(cf. Figure 8) :

- pour la rivière de Cayenne au niveau du point de la RN1
- pour le fleuve du Mahury : au pont de la RD6

La modification de la LTM n'aura ainsi aucune incidence sur les limites de navigation maritime.

Figure 8: Localisation des ponts marquant les LNM/LIM (source: viamichelin.fr)



<sup>13</sup> Courrier du 14 octobre 2019

<sup>14</sup> Décret n°2020-1618 du 17 décembre 2020

Suite à la modification de ce décret, il sera créé une zone intermédiaire dite « fluvio-maritime » sur la rivière de Cayenne et le fleuve Mahury, comprise entre les nouvelles LNM/LIM et les nouvelles LTM des deux fleuves. Ce qualificatif s'applique à des espaces géographiques d'estuaire, où se croisent navires (embarcations maritimes) et bateaux (embarcations fluviales) pour laquelle chaque usager devra appliquer la réglementation qui le concerne.

## 5.3. Statuts et fonctionnement portuaire

### 5.3.1. Le Port du Larivot

Géré depuis 2018 par la CACL, le port maritime du Larivot sera situé dans le domaine fluvio-maritime, c'est-à-dire dans une zone comprise entre la LTM et la LNM/LIM. La modification des limites précitées n'entraîne aucun changement de statut du port. Celui-ci demeure bien un port maritime et s'y appliquera la partie 5 du code des Transports relative aux transports et navigation maritimes. Ce n'est pas la domanialité qui fait la nature d'un port, mais l'activité qui s'y exerce. Si le port accueille majoritairement des navires maritimes au sens de l'art. L5000-2 du code des transports (annexe 5), alors c'est un port maritime, même situé en amont de la LTM.

L'article L.2111-10 du CG3P indique que le domaine public fluvial artificiel est constitué, « à l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers situés en amont de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble de ces ports, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables ».

Dans cette zone, les bateaux (embarcation fluviale) et les navires (embarcation maritime) devront appliquer chacun les règles qui leur sont opposables en termes de titre de navigation<sup>15</sup> et de conduite<sup>16</sup>. Qu'il s'agisse de navires de haute mer, de dragage, de vedettes de gendarmerie maritime, la réglementation de la partie 5 du code des transports s'applique. Le règlement général de police de la navigation intérieure pourra également s'appliquer jusqu'à la LTM quel que soit le type d'embarcation<sup>17</sup>. Modifier la LTM ne remet pas en question le statut de la navigation dans la zone fluvio-maritime.

Pour les usagers maritimes, la zone demeure maritime jusqu'à la LNM/LIM actuelle.

Ainsi, bien que le tracé de la LTM sur la rivière de Cayenne évolue, la CACL conserve sa compétence d'autorité portuaire.

---

<sup>15</sup> Art. L.4220-1 et D.4220-3 du code des transports

<sup>16</sup> Art. L.4230-1 du code des transports

<sup>17</sup> Art L.4241-1 et L.4240-1 du code des transports

### **5.3.2. Le Grand Port Maritime de Guyane (GPM-Guyane)**

La modification de la LTM sur le fleuve Mahury n'entraînera aucune conséquence tant sur le GPM - Guyane que sur la marina de Dégrad des Cannes car ceux-ci restent situés en aval du nouveau tracé.

## LISTE DES FIGURES

1. Plan cadastral des berges du Mahury	Page 4
2. Plan cadastral des berges de la rivière Cayenne	Page 5
3. Localisation de l'actuelle LTM sur la rivière de Cayenne ( <i>AP du 16 octobre 1978</i> )	Page 6
4. Localisation de l'actuelle LTM et proposition du nouveau tracé ( <i>source: IGN - 2015</i> )	Page 6
5. Schéma simplifié des limites administratives ( <i>MEEDDAT</i> )	Page 9
6. Modification de la LTM sur la rivière de Cayenne	Page 15
7. Zone aval du Mahury ( <i>source: IGN-2015</i> )	Page 19
8. Localisation des ponts marquant les LNM/LIM ( <i>source: viamichelin.fr</i> )	Page 22

## LISTE DES ANNEXES

1. Arrêté préfectoral 2378/DDE du 16 octobre 1978 , fixant les limites du Domaine Public au droit de la Pointe de Macouria
2. Arrêté préfectoral 245/DDE du 25 février 1983, fixant les limites, du Domaine Public maritime du Fort Diamant à la crique Bardeau et la limite transversale du Mahury
3. Articles R2111-5 à 14 du CG3P
4. Extrait de l'annexe du décret n°2020-1618 du 17 décembre 2020 (modifiant le décret n°59-951 du 31 juillet 1959)
5. L5000-2 du Code des Transports