



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

Enquête publique



Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
www.guyane.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

1. CONTEXTE DU PROJET / IDENTITÉ DU DEMANDEUR.....	3
1.1. CONTEXTE DU PROJET.....	3
1.2. IDENTITÉ DU DEMANDEUR.....	4
1.3. LES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE.....	4
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA LIMITE TRANSVERSALE DE LA MER.....	5
2.1. DÉCRET DU 21 FÉVRIER 1852.....	5
2.2. LIMITE DE NAVIGATION MARITIME (LNM).....	6
2.3. DÉCRET N°2004-309 DU 29 MARS 2004.....	7
2.4. L'APPORT DE LA JURISPRUDENCE : LA CONSÉCRATION DE LA MÉTHODE DU FAISCEAU D'INDICES.....	7
3. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION POUR LA RIVIÈRE CAYENNE.....	8
3.1. ÉTAT INITIAL.....	8
3.2. JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION DE LA LTM SUR LA RIVIÈRE DE CAYENNE.....	8
4. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION POUR LE FLEUVE MAHURY.....	12
4.1. ÉTAT INITIAL.....	13
4.2. JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION DE LA LTM SUR LE FLEUVE MAHURY.....	13
5. IMPLICATIONS DE LA MODIFICATION DES LTM.....	15
5.1. COHÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE.....	15
5.2. APPLICABILITÉ DE LA LOI « LITTORAL » SUR LA COMMUNE DE MATOURY.....	15
5.3. CONSÉQUENCES POUR LES COMMUNES VOISINES DE MATOURY.....	15
5.4. CONSÉQUENCES POUR LES USAGES EXISTANTS SUR LA RIVIÈRE CAYENNE ET SUR LE FLEUVE DU MAHURY.....	15
5.5. CONSÉQUENCES SUR LE STATUT DU PORT DU LARIVOT.....	16
5.6. CONSÉQUENCES SUR LE STATUT DU GRAND PORT MARITIME DE GUYANE.....	16

1. Contexte du projet / Identité du demandeur

1.1. Contexte du projet

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 et par arrêté préfectoral 245/DDE du 25 février 1983.

À l'origine, les Limites Transversales de la Mer furent préalablement déterminées :

- Pour la rivière Cayenne : selon le critère traditionnel du premier obstacle à la navigation soit le pont de la Route Nationale n°1 reliant Cayenne à Macouria ;
- Pour le fleuve Mahury : selon un repère remarquable qui était alors visible du fleuve : le Fort Trio.

Afin de s'adapter aux évolutions matérielles du territoire, près d'une quarantaine d'années après la délivrance des arrêtés précités, il est aujourd'hui proposé de procéder à une nouvelle détermination de ces limites.



Fig 1: Localisation de l'actuelle LTM sur la rivière de Cayenne au niveau du pont de la RN1 (AP du 16 octobre 1978)

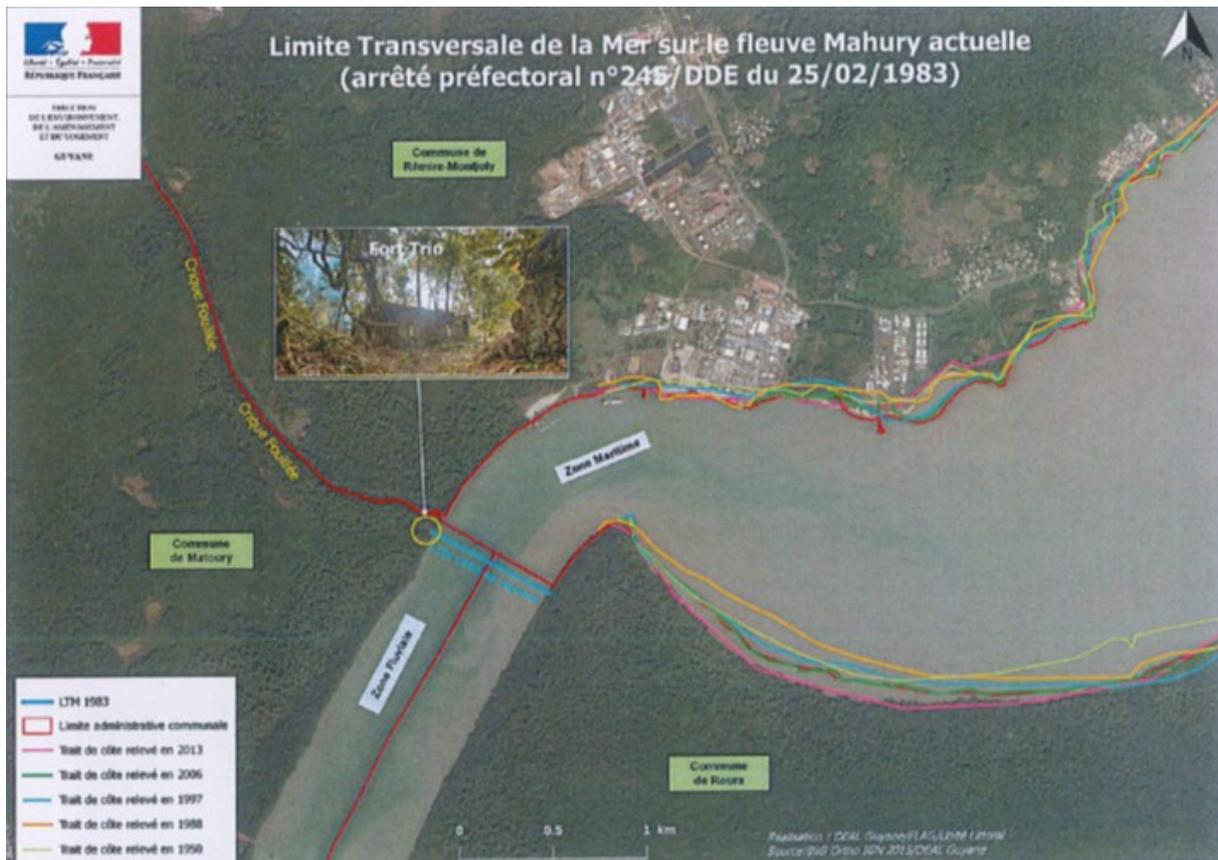


Fig 2: Localisation de l'actuelle LTM sur le fleuve Mahury (AP du 25 février 1983)

1.2. Identité du demandeur

Le service gestionnaire du domaine public maritime sec (DPM sec), représenté par M. Raynald VALLEE en sa qualité de directeur de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de Guyane, a pris l'initiative du projet de modification de la LTM de la rivière de Cayenne et du fleuve Mahury.

L'unité littoral du service Fleuves, Littoral, Aménagement et Gestion (FLAG) de la DEAL Guyane a établi le présent dossier conformément aux prescriptions de l'article R.2111-5 à R.2111-14 du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

1.3. Les étapes de la procédure

Conformément à l'article R.2111-5 du CG3P, la procédure de délimitation des limites transversales de la mer à l'embouchure des fleuves et rivières est conduite, sous l'autorité du Préfet, par le service de l'État chargé du domaine public maritime.

Sur la base des dispositions des articles R.2111-6 et suivants du CG3P, le dossier de délimitation de la limite transversale de la mer comprend :

- une note exposant l'objet de la délimitation ainsi que les étapes de la procédure ;
- un plan de situation ;

- le projet de tracé ;
- 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.

Le dossier de délimitation est transmis pour avis 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. L'absence de réponse dans un délai de deux mois vaut avis favorable. L'unité littoral du service Fleuves, Littoral, Aménagement et Gestion (FLAG) de la DEAL Guyane a décidé de consulter également le Conservatoire du Littoral.

Le dossier de délimitation auquel sont annexés, le cas échéant, les avis précédents est ensuite soumis à enquête publique. Cette enquête est menée dans les formes prévues aux articles R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement et aux articles R. 2111-9 et R. 2111-10 du code général de la propriété des personnes publiques.

La délimitation est finalement constatée par arrêté préfectoral publié au recueil des actes administratifs de la préfecture ou si l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête est défavorable par décret en Conseil d'État.

2. Cadre réglementaire de la Limite Transversale de la Mer

2.1. Décret du 21 février 1852

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.

Historiquement, l'article 2 du décret du 21 février 1852 stipulait que les limites de la mer à l'embouchure des rivières étaient fixées par décrets du Président de la République. De façon plus globale, ce décret fixait également les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux.

Les critères pris en compte pour la fixation de ces limites portaient au point :

- où les eaux cessent d'être salées d'une manière sensible ;
- où l'on ne remarque plus de dépôts marins ;
- où l'influence des eaux sur la végétation n'est ni nuisible ni délétère ;
- où l'on ne rencontre plus d'herbes marines, ni aucun fait géologique prouvant une action puissante de la mer.

Il y avait alors confusion entre la Limite Transversale de la Mer (LTM) et la Limite de Salure des Eaux (LSE).

La circulaire du 9 octobre 1855 définit alors l'objet des deux limites :

- LTM : détermine la séparation entre le régime fluvial et le régime maritime, en ce qui concerne essentiellement la domanialité publique, fluviale d'une part, maritime de l'autre. Ainsi la limite transversale de la mer constitue la véritable limite de la mer en droit interne.
- LSE : détermine la limite de l'application des règlements sur la pêche côtière et la pêche maritime.

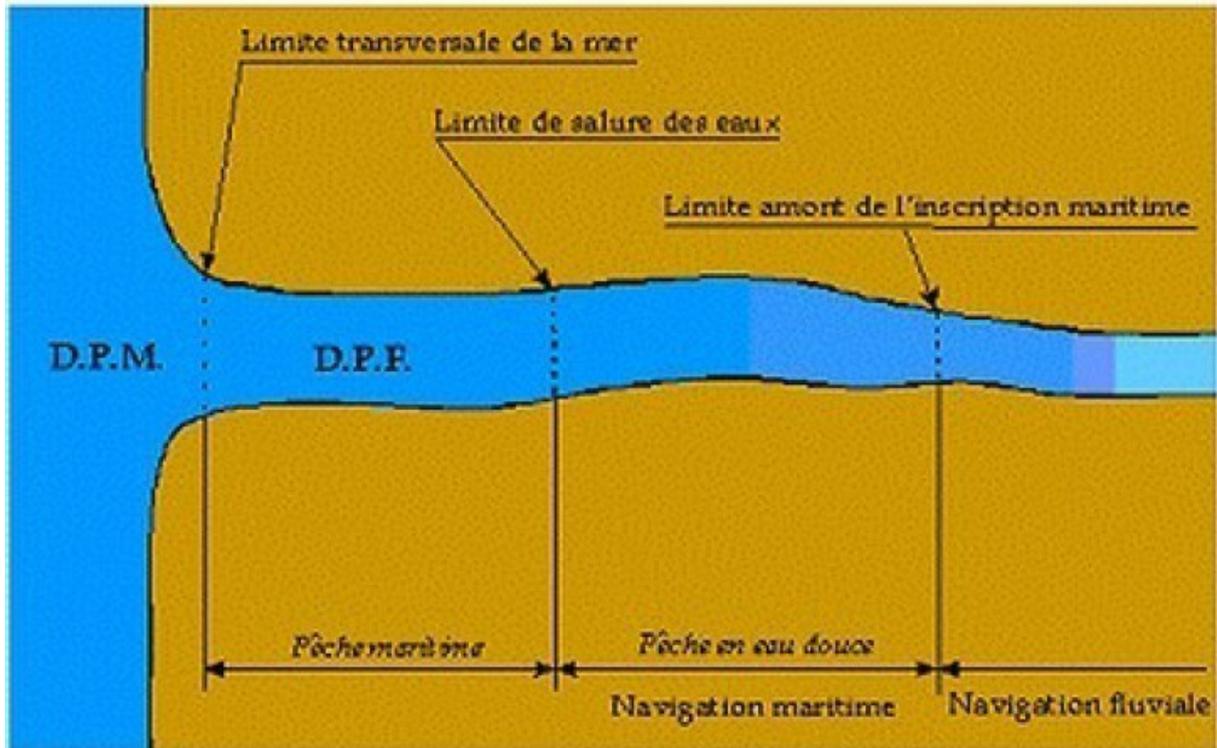


Fig 3: Schéma de la limite entre DPM et DPF et entre la LTM et LSE

Le décret n°68-521 du 30 mai 1968 a inscrit une dérogation aux dispositions de l'article 2 du décret du 21 février 1852 pour la détermination des limites de la mer qui sera, si aucune opposition ne s'est manifestée durant les opérations de délimitation et au cours de l'enquête de commodo et in commodo, approuvée par arrêté préfectoral.

2.2. Limite de Navigation Maritime (LNM)

La troisième limite qui mérite d'être citée dans le cadre de ce dossier est la limite de l'inscription maritime (voir fig 3) autrement appelée Limite de Navigation Maritime (LNM).

Cette limite a été fixée par le décret du 04 juillet 1853 ont été amendés par les textes suivants :

- l'article 1 du Décret-loi du 17 juin 1938, indique que la limite de l'inscription maritime est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer. Elle délimite sur les fleuves et les rivières la navigation maritime et la navigation fluviale.
- les limites de la navigation maritime ont été fixées par le décret n°59-951 du 31 juillet 1959

portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.

Pour les estuaires, fleuves, rivières et canaux de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer non repris au tableau annexé au décret n°59-951, la limite de la navigation maritime se confond avec celle de la mer (ou LTM) à leur embouchure. C'est aujourd'hui le cas du département de la Guyane, car aucune LNM de ce département n'est fixée par ce décret.

2.3. Décret n°2004-309 du 29 mars 2004

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.

Le décret n°2004-309 du 29 mars 2004 a abrogé, entre autres, l'article 2 du décret du 21 février 1852 et a fixé les règles de la procédure de délimitation de la LTM à l'embouchure des fleuves et des rivières.

La procédure est conduite sous l'autorité du Préfet de région. Le dossier est transmis pour avis aux Maires des communes sur le territoire desquels a lieu la délimitation, et au Préfet Maritime ou au délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer.

Puis le dossier est soumis à enquête publique conformément aux articles 5 et 6 du décret n° 2004-309.

Conformément à l'article L 123-12 du code de l'environnement, aucune concertation préalable n'a eu lieu sur ce dossier d'enquête publique.

L'abrogation du décret n°2004-309 du 29 mars 2004 par le décret n°2011-1612 du 22 novembre 2011 instaurant la partie réglementaire du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) n'a pas modifié la procédure qui a été intégralement codifiée conformément aux dispositions précitées (articles L2111-5 et R2115 à R2111-14)

2.4. L'apport de la Jurisprudence : La consécration de la méthode du faisceau d'indices

Conformément à l'article R. 2111-5 du CG3P, les procédés scientifiques auxquels il est recouru pour la délimitation sont des traitements de données, topographiques, météorologiques, marégraphiques, houlographiques, morpho-sédimentaires, botaniques, zoologiques, bathymétriques, photographiques, géographiques, satellitaires ou historiques.

La consécration de la méthode du faisceau d'indices constitue l'apport essentiel de la décision du Conseil d'État en date du 26 mars 2008.

Auparavant plusieurs techniques étaient employées, sans cadrage particulier et relevant des cas d'espèce.

Ainsi, un premier avis du Conseil d'État du 4 mars 1875 insistait sur la géomorphologie des rives des estuaires en considérant que « *les fleuves et les rivières affluant 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 le critère physique de la direction et de la forme des rives qui était pris en compte.

Puis, il ressortait de la décision du Conseil d'État du 18 mars 1882, « Sieurs et Dames Duval ». concernant la fixation de la limite de la mer à l'embouchure de la Seine que : « *le caractère maritime de la baie de Seine en aval de la délimitation contestée, résulte à la fois de configuration physique de la dite baie, de la nature des eaux qui l'occupent et de la nature des atterrissements qui s'y forment.* »

L'application de l'article R.2111-5 du CG3P a donc amené le service gestionnaire du DPM à devoir se fonder sur plusieurs indices et utiliser les données factuelles permettant juridiquement de séparer la mer du cours d'eau.

L'observation est combinée de plusieurs indices, tels que :

- configuration des côtes et notamment l'écart des rives ;
- proportion respective d'eaux fluviales et d'eaux de mer ;
- origine des atterrissements ;
- caractère fluvial ou maritime de la faune et de la flore.

3. Présentation de l'opération pour la rivière Cayenne

3.1. État initial

L'objet de cette partie est de présenter et justifier la modification de l'actuelle limite transversale de la mer sur la rivière de Cayenne, limite initialement définie par arrêté préfectoral du 16 octobre 1978 au niveau du pont de la RN1. L'ouvrage d'art étant le premier obstacle physique à la navigation, il représente l'actuelle limite transversale de la mer sans autre précision.

3.2. Justifications de la modification de la LTM sur la rivière de Cayenne

En anticipation de l'accroissement du trafic, et du doublement de la route nationale RN1, un nouveau pont routier va être construit sur la rivière de Cayenne, quelques dizaines de mètres en aval du pont actuel.

Avec la construction d'un nouveau pont, l'actuelle LTM située au droit du pont existant n'aura plus aucun sens en se basant sur la seule référence au premier obstacle à la navigation. L'actuelle LTM se doit donc d'être déplacée. La modification de l'ouvrage d'art existant apparaît alors comme une opportunité de s'interroger sur l'emplacement de la future LTM, non pas seulement au droit de l'emplacement du nouvel ouvrage, mais eut égard à un ensemble de faisceaux d'indices conformément à l'évolution des textes et de la jurisprudence exposée en supra.

À ce titre, il s'agit notamment de tenir compte des variations constatées et à venir du trait de côte à l'embouchure de la rivière de Cayenne pour déterminer une limite fiable et cohérente

pour les objectifs de protection et de mise en valeur du littoral ainsi que de gestion des risques côtiers (ie. Risque de submersion marine et d'érosion côtière).

Aussi la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de Guyane a pris l'initiative d'étudier la modification de la Limite Transversale de la Mer sur la rivière de Cayenne, pour laquelle l'enquête publique prévue à l'article R. 2111-8 du CG3P constitue en soit, l'étape ultime de la démarche avant validation finale du nouveau tracé par arrêté préfectoral.

Il est donc proposé de modifier cette LTM à l'aval du futur pont routier, à des points fixes et permanents sur chaque rive de l'embouchure fondés notamment sur des critères scientifiques, photographiques, paysagers, géographiques ou historiques.



Fig 4: Localisation de l'actuelle LTM sur la rivière de Cayenne au niveau du pont de la RN1 (AP du 16 octobre 1978)

Sur la rive « nord » de l'embouchure :

La Pointe Liberté, côté nord-ouest de l'embouchure, est une côte sablo-vaseuse très fluctuante et mobile, telle que représentée sur la figure 5 ci-dessous.

Au fil des années, cette rive nord-ouest et la pointe de l'embouchure ont énormément fluctué, et ne peuvent, en l'espèce, être retenues comme point fixe et permanent pour la nouvelle LTM.

Afin de déterminer un point fixe et permanent sur la côte nord-ouest de l'embouchure, il a été retenu de prendre l'extrémité de la cale béton comme repère fixe pour la nouvelle LTM.

Cet ouvrage en béton a été construit pour le débarquement des personnes avant la construction du pont routier. Cet ouvrage est permanent et immobile et peut ainsi servir de point fixe pour la nouvelle LTM.

Par ailleurs, la localisation de cet ouvrage correspond également à l'amorce du changement de l'orientation de la rive gauche, comme l'atteste les photos aériennes présentées dans cette note.

Enfin la cale béton est située à l'aval du futur pont routier, la limite en ce point restera ainsi en parfaite cohérence avec les critères de la réglementation.

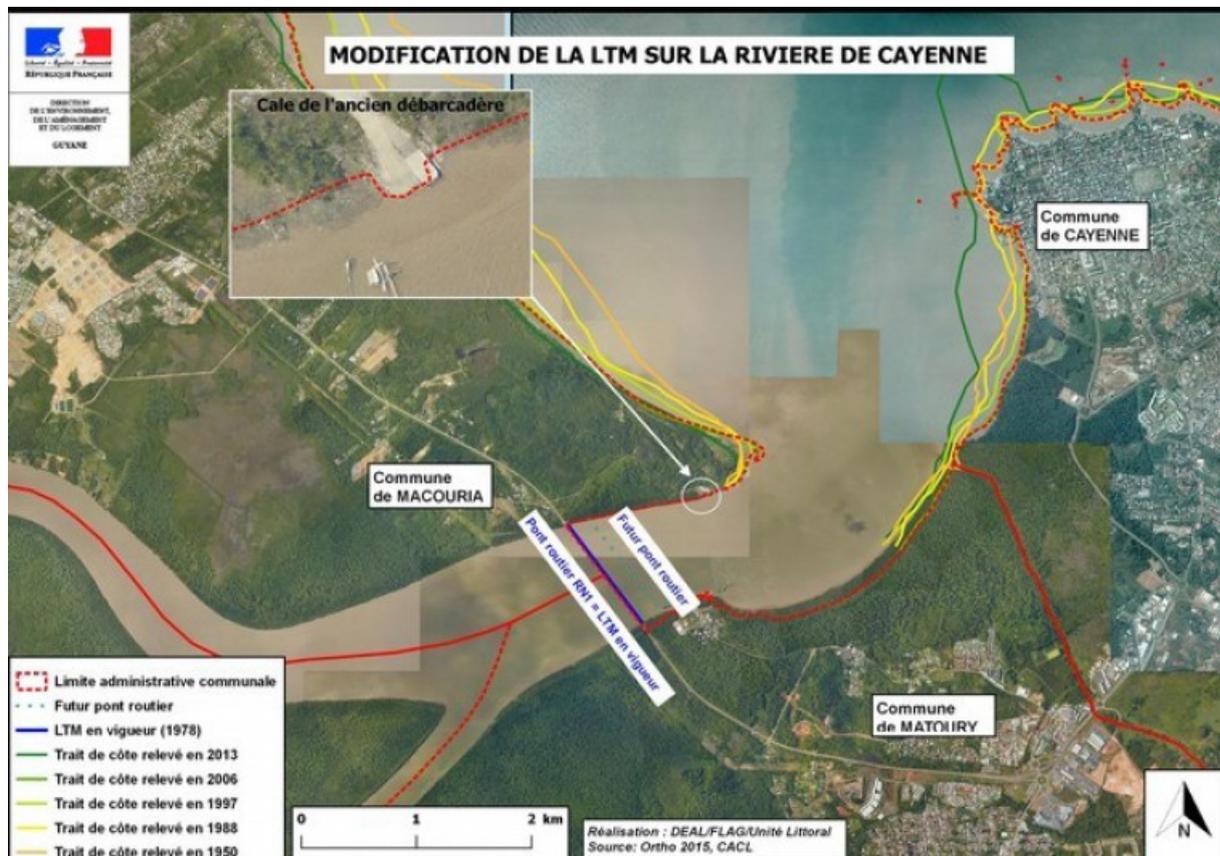


Fig 5: Variation du trait de côte au niveau de la Pointe Liberté – commune de Macouria - depuis 1950

Sur la rive « sud » de l'embouchure de la rivière de Cayenne :

La rive « sud » de l'embouchure est complètement colonisée par la mangrove 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 apparaît ainsi plus difficile de déterminer un point fixe et immobile sur cette rive.

Au vu des différentes positions du trait de côte sur la rive « sud » entre les années 1950 et 2013 (cf. fig n°4 ci-dessus), de l'écartement des rives au droit de l'embouchure à apprécier en fonction de l'orientation générale du rivage de la mer de part et d'autre de l'embouchure, le premier point fixe en rive droite depuis la mer reste l'embouchure du canal de la crique fouillée, canal creusé à compter de 1736 par le gouverneur Lamirande et toujours existant

(cf fig n°6 ci-dessous). Par ailleurs, le choix de ce point sud est pertinent eut égard à la connaissance tant des usagers que des habitants de l'île de Cayenne de son emplacement.



Fig 6: Variation du trait de côte sur la rive droite de l'embouchure de la rivière de Cayenne depuis 1950

Constatant une très forte mobilité du trait de côte de chaque rive de l'embouchure, il est donc retenu de déterminer un point fixe et immobile pour positionner la nouvelle limite transversale de la mer en se basant non seulement sur le changement de l'orientation de la rive du fleuve mais aussi sur un ouvrage historique invariant dans le temps.

D'après ce constat, il est alors proposé de fixer la nouvelle limite transversale de la mer sur la rive gauche de la rivière de Cayenne au niveau de la cale béton de l'ancien débarcadère, et sur la rive droite au milieu de la crique fouillée, point situé sur la commune de Cayenne.

Comme explicitée en figure 6, ces points correspondent également à la réalité géographique de la fin de la rivière. Plus précisément, le dessin du trait côtier se traduit par un élargissement de l'espace navigable correspondant à l'embouchure de la rivière Cayenne et à l'ouverture vers l'espace maritime.



Fig 7 : Modification de la LTM au niveau de la cale béton et de l'embouchure crique fouillée

4. Présentation de l'opération pour le fleuve Mahury

La modification de la LTM sur la rivière de Cayenne exposée précédemment doit être rapprochée de la modification de la LTM sur le fleuve Mahury, également proposée et portée par la DEAL dans le présent dossier de délimitation.

Dans un même souci de détermination de limites maritimes fiables et cohérentes sur l'ensemble du territoire, notamment en termes de protection et de mise en valeur du littoral, l'actuelle LTM sur le fleuve voisin Mahury doit également être modifiée.

Les points retenus aujourd'hui pour fixer la LTM sur le Mahury ne sont en effet plus remarquables et pérennes dans le temps. La DEAL propose donc de la modifier également pour la fixer plus en aval de la limite existante, et sur des points bien déterminés sur chaque rive.

Afin d'assurer une certaine cohérence dans la définition des deux LTM et permettre d'assurer leur lisibilité pour les usagers, le présent dossier propose de retenir pour les deux LTM, sur la rivière de Cayenne et sur le fleuve Mahury, les deux extrémités du même ouvrage remarquable et historique pour déterminer des points fixes, à savoir le canal de la Crique Fouillée (voir ci-dessous). Cet ouvrage constitue également la limite administrative entre les communes de Matoury, de Cayenne et de Rémire-Montjoly.

L'objet de cette partie est donc de présenter et justifier la modification de l'actuelle limite transversale de la mer sur le fleuve Mahury, limite initialement définie par arrêté préfectoral du 25 février 1983.

4.1. État initial

Actuellement la Limite Transversale de la Mer (LTM) sur le fleuve Mahury se situe au droit du Fort Trio. Elle a été fixée par arrêté préfectoral n° 245/DDE du 25 février 1983, modifié par arrêté n° R03-2018-04-09-010-du 9 avril 2018. Elle a été déterminée selon un repère remarquable qui était visible du fleuve, le Fort Trio. Cette limite n'est plus visible par les marins, car ce fort est désormais caché par la végétation bordant le fleuve Mahury.



Fig 8: Localisation de l'actuelle LTM sur le fleuve Mahury (AP du 25 février 1983)

4.2. Justifications de la modification de la LTM sur le fleuve Mahury

Sur la rive « ouest – nord-ouest » du fleuve (rive Matoury – Rémire-Montjoly)

Il est proposé de s'appuyer sur l'embouchure de la Crique Fouillée, canal creusé à compter de 1736 par le gouverneur Lamirande et toujours existant. Cet élément remarquable du paysage permettrait de fixer la nouvelle limite transversale de la mer sur la rive gauche du fleuve Mahury, côté communes de Matoury et de Rémire-Montjoly. Ce

repère est très facile à identifier depuis le fleuve Mahury, connu des usagers en raison de son caractère historique et sera pérenne dans le temps.

La rive sud de la Crique Fouillée est la limite administrative entre les communes de Rémire-Montjoly et Matoury. Afin d'éviter toute fluctuation de son emplacement au fil du temps en raison des effets d'envasements ou de modification du trait de côte, le point retenu est le milieu de la Crique Fouillée situé 20 mètres en aval sur la commune de Rémire-Montjoly.

Sur la rive « sud – sud-est » du fleuve (rive Roura)

Pour la rive droite du fleuve Mahury, côté commune de Roura, il est proposé en l'absence de point remarquable de s'appuyer sur le point de la berge situé sur la demi-droite perpendiculaire à l'axe du fleuve, dont l'origine est le point défini au paragraphe précédent.

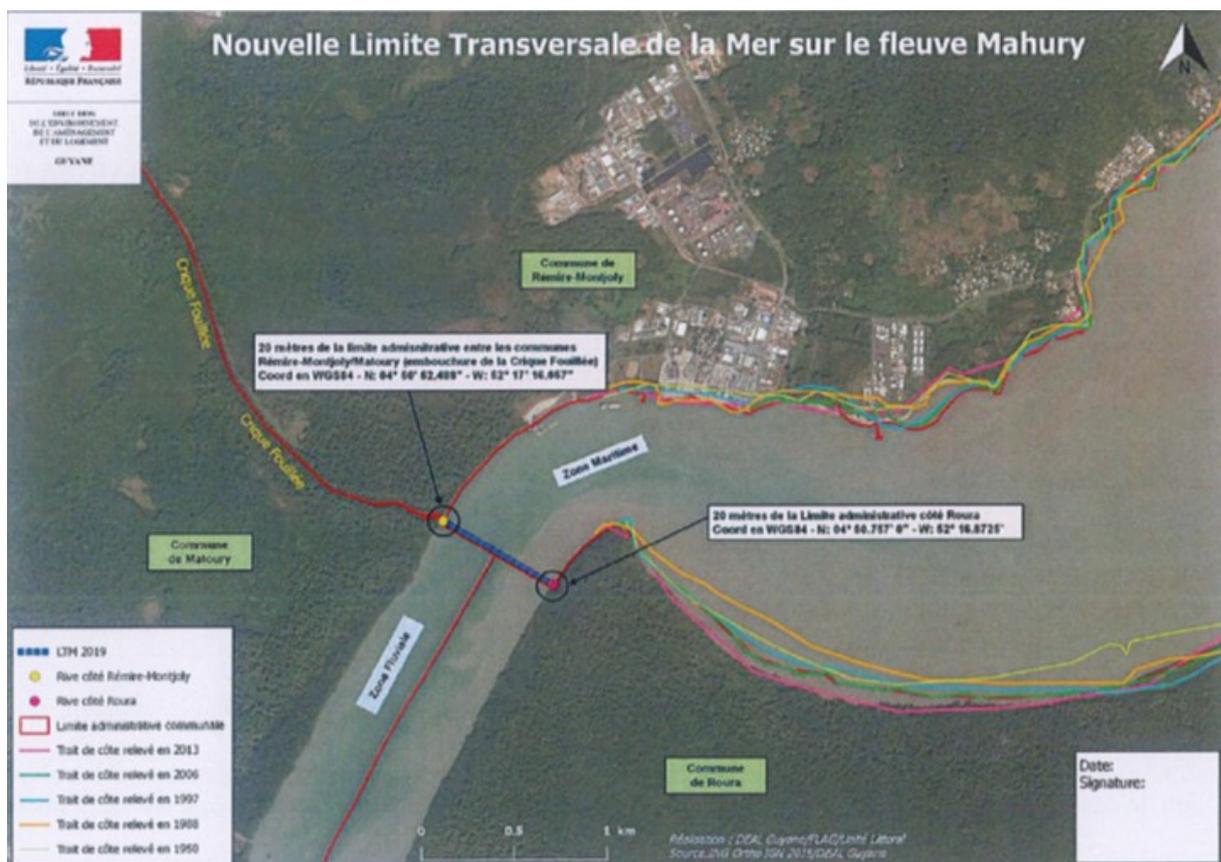


Fig 9: Modification de la LTM au niveau de l'embouchure crique fouillée

5. Implications de la modification des LTM

5.1. Cohérence géographique et administrative

Comme explicité dans les paragraphes ci-dessus, cette démarche a vocation à retenir des limites maritimes fiables, pérennes dans le temps et cohérentes sur l'ensemble du territoire.

Cette démarche permettra ainsi de retenir pour les deux LTM, sur la rivière de Cayenne et sur le fleuve Mahury, **les deux extrémités du même ouvrage remarquable et historique pour déterminer des points fixes**, à savoir le canal de la Crique Fouillée.

Cet ouvrage constituant également la limite administrative entre les communes de Matoury, de Cayenne et de Rémire-Montjoly, **elle permet d'établir les nouvelles LTM par référence à une délimitation administrative déjà établie.**

5.2. Applicabilité de la loi « littoral » sur la commune de Matoury

La LTM est également retenue par la jurisprudence pour qualifier les communes dites « littorales » au sens de la loi du 3 janvier 1986, ce qui est le cas de Matoury aujourd'hui du fait de la petite partie de son territoire située en aval des LTM.

À ce titre, il est à noter qu'une conséquence indirecte de la modification des LTM est que les dispositions de ce texte ne seraient plus applicables sur la commune.

5.3. Conséquences pour les communes voisines de Matoury

Avec le changement de position de la LTM sur le fleuve Mahury et la rivière Cayenne, on ne constate aucune conséquence pour les communes de Rémire-Montjoly et de Cayenne.

De même, aucun changement majeur ou sensible n'est engendré pour la commune de Roura. La seule incidence du projet pour cette commune est le passage de quelques parcelles riveraines du DPM sur une cinquantaine de mètres qui deviennent riveraines du domaine public fluvial.

Aucun changement majeur ou sensible n'est engendré pour la commune de Macouria. La seule incidence du projet pour cette commune est le passage de quelques parcelles riveraines du DPM sur quelques centaines de mètres qui deviennent riveraines du domaine public fluvial.

5.4. Conséquences pour les usages existants sur la rivière Cayenne et sur le fleuve du Mahury

Il est important de rappeler ici que les Limites Transversales de la Mer (LTM) et les Limites de la Navigation Maritime (LNM) sont actuellement confondues en Guyane en application de l'article 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.

Afin de faire la distinction entre ces deux limites et d'éviter ainsi qu'en modifiant les LTM vers l'aval cela n'entraîne également une extension de la zone de navigation exclusive sur les eaux intérieures vers l'aval, monsieur le Préfet de Guyane a demandé au Directeur du cabinet du ministre de la transition écologique et solidaire (courrier du 14 octobre 2019) de modifier le décret n°59-951 du 31 juillet 1959 avant la fin du mois de mars 2020 afin de définir respectivement pour la rivière de Cayenne et le fleuve du Mahury les LNM suivantes : le pont sur la route nationale 1 et le pont sur la route départementale 6.

Ainsi, au terme de la modification de ce décret, sera créée une zone fluvio-maritime sur la rivière de Cayenne et le fleuve Mahury, comprise entre les nouvelles LNM et les nouvelles LTM des deux fleuves.

5.5. Conséquences sur le statut du Port du Larivot

Le port maritime du Larivot désormais géré, depuis juillet 2018, par la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral va, à l'issue du processus de modification de la LNM vu ci-dessus et de la LTM objet de ce présent rapport, se retrouver dans le domaine fluvio-maritime (entre la LTM et la LNM). Dans cette zone, les bateaux et les navires pourront appliquer chacun leurs propres règles en termes de titre de navigation (équivalence pour les navires, articles L.4220-1 et D.4220-3 du code des transports) et en termes de conduite (article L.4230-1 du code des transports). Pour les règles de police, le règlement général de police de la navigation intérieur pourra également s'appliquer jusqu'à la LTM (articles L.4241-1 et L.4240-1 du code des transports) que ce soit pour les bateaux ou pour les navires.

5.6. Conséquences sur le statut du Grand Port Maritime de Guyane

La modification de la LTM sur le fleuve Mahury n'entraînera aucune conséquence tant sur le Grand Port Maritime de Guyane que sur la Marina de Dégrad-des-Cannes car ceux-ci sont situés plus en aval.