



MSP-OR
Advancing Maritime
Spatial Planning
in Outermost Regions

D 4.2: CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS POUR UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE DE LA PLANIFICATION MARITIME, À PARTIR DE DEUX CAS D'ÉTUDES EN GUYANE FRANÇAISE

Mai 2024

Numéro de la convention de subvention :
101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020

www.msp-or.eu

Coordonné par



GOVERNO
DOS AÇORES



FUNDO REGIONAL DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Partenaires



Região Autónoma
da Madeira
Governo Regional

Secretaria Regional de Mar e Pescas
Direção Regional do Mar



Direção-Geral de
Política do Mar



VICERREINIA
TERTCIA DEL GOBIERNO
GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL NETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA COSTA Y EL MAR



CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACIÓN
DE OBRAS PÚBLICAS

Financement



Cofinancé par
l'Union européenne



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



ULPOC
Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria



Cerema
SHOM
L'océan
en référence

Information sur le document	
Acronyme du projet	MSP-OR
Nom du projet	Faire progresser la planification de l'espace maritime dans les régions ultrapériphériques
Numéro de la convention de subvention	101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020
Début du projet	Septembre 2021
Durée	36 mois

Nom et numéro du lot	WP4 : Ecosysteme approach to regional MSP challenges (Approche écosystémique des défis régionaux de la planification de l'espace maritime)
Nom et numéro de la tâche	Task 4.2: Case studies of planning downscaling (étude de cas de changement d'échelle)
Nom du livrable	D 4.2 :Conclusions et recommandations pour un changement d'échelle de la planification maritime, à partir de deux cas d'études en Guyane française
Date d'échéance du livrable (au regard de la convention de subvention)	Septembre 2023 Mai 2024 (nouvelle date limite approuvée)
Date de soumission réelle	Mai 2024
Niveau de diffusion	Public

Partenaire(s) responsable(s)	Cerema
------------------------------	--------

Progression du document			
Version	Statut	Date	Auteur(s)
1		31/05/2024	Quentric Alan, Laroussinie Olivier, Pradeau Simon, Welli Talliana, Charlite Jean-Willem (Cerema)

Remerciements :

Ce document a été produit pour le projet MSP-OR, qui a reçu un financement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) de l'Union européenne sous le numéro de convention de subvention : 101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020.

Avertissement :

Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité du projet MSP-OR et ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne .

Citation recommandée :

Quentric Alan, Laroussinie Olivier, Pradeau Simon, Welli Talliana, Charlite Jean-Willem (Cerema). 2024. Conclusions et recommandations pour un changement d'échelle de la planification maritime, à partir de deux cas d'études en Guyane Française. MSP-OR project, European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency Grant Agreement no. GA 101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020. Deliverable D4.2.

Droits d'auteur :

Le contenu de ce rapport peut être réutilisé à des fins non commerciales en utilisant la citation recommandée.

RESUMÉ

L'objectif de cette étude consiste à examiner les conditions d'articulation des différentes échelles de planification, entre le bassin maritime et une planification plus précise et opérationnelle au niveau local, pour laquelle les collectivités ont une compétence notamment foncière. Ces questions de planification revêtent une importance particulière en Guyane, compte tenu de la forte dynamique démographique, la pression en mer des activités illégales venant des pays voisins et les particularités des compétences exercées par les collectivités locales (communes et autorités régionales). De plus, la planification locale doit être cohérente avec la planification stratégique établie au niveau du bassin maritime, approche fondée notamment sur les écosystèmes marins et littoraux. Deux exercices simulant une planification territoriale ont été conduits dans deux territoires de la Guyane française, aux enjeux socio-économiques majeurs : l'estuaire du Maroni, frontalier avec le Suriname, et l'île de Cayenne, deux des principaux centres économiques et démographiques littoraux du territoire guyanais. Par ailleurs, une expertise juridique du cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les différents documents de planification littorale et maritime a été conduite, afin d'identifier d'éventuels points d'attention spécifiques au cas guyanais.

La tenue des deux ateliers prospectifs a permis de tirer quelques enseignements généraux, qui d'ailleurs pourraient sans doute s'appliquer à d'autres territoires. En premier lieu, cette approche simulant un exercice local de planification paraît intéressante en tant qu'approche complémentaire pour la participation des acteurs et du public à la stratégie de bassin maritime. Ces ateliers ont également permis de constater un intérêt plus grand de la part du public pour les questions locales, avec par conséquent une dynamique participative plus forte. L'implication des acteurs pourrait sans doute être encore meilleure si ce type d'approche était associé à des initiatives en faveur de la connaissance des océans et à des initiatives plus ludiques pour atteindre le public. En second lieu, ce type d'initiative pourrait contribuer au renforcement du principe de co-élaboration de la stratégie de bassin maritime entre l'Etat et les autorités locales.

Sur les plans réglementaire et juridique, il apparaît que l'articulation entre les différents documents de planification traitant des questions littorales et maritimes n'est pas un enjeu de conflit pour ce qui concerne le territoire guyanais. Si certaines incertitudes ont été soulevées en termes de compatibilité juridique, ces enjeux semblent plutôt théoriques compte tenu des thèmes traités par les différents documents. On peut également souligner le faible traitement de la question maritime dans les documents de planification locale, venant confirmer l'intérêt pour l'instant du moins limité des autorités locale et régionales pour ce volet.

ABSTRACT

The aim of this study is to examine the conditions for linking the different levels of planning, between the sea basin and more precise and operational planning at local level, for which the local authorities have jurisdiction, particularly on urban planning. These planning issues are of particular importance in French Guiana, given the strong demographic dynamic, the pressure of illegal activities at sea from neighbouring countries and the specific nature of the competencies exercised by the local authorities (local and regional authorities). In addition, local planning must be consistent with strategic planning at the sea basin level, based in particular on marine and coastal ecosystems. Two exercises simulating territorial planning were carried out in two areas of French Guiana where major socio-economic issues are at stake: the Maroni estuary, bordering Suriname, and the “island” of Cayenne, two of the main economic and demographic centres along the Guiana coast. In addition, a legal assessment of the regulatory framework in which the various coastal and maritime planning documents operate was carried out, in order to identify any points of attention specific to French Guiana.

A number of general lessons were learned from the two foresight workshops, which could no doubt be applied to other areas. First, this approach simulating a local planning exercise seems interesting as a complementary approach to stakeholder and public participation in the sea basin strategy. The workshops also revealed greater public interest in local issues, and consequently a stronger participatory dynamic. The involvement of stakeholders could be even greater if this type of approach were combined with initiatives to promote knowledge of the oceans and more entertaining initiatives to reach out to the public. Secondly, this type of initiative could help to strengthen the principle of co-development of the sea basin strategy between the State and local authorities.

From a regulatory and legal point of view, it would appear that the relationship between the various documents dealing with coastal and maritime planning is not an issue of conflict as far as French Guiana is concerned. Although certain uncertainties have been raised in terms of legal compatibility, these issues seem to be rather theoretical given the themes covered by the various documents. It is also worth pointing out that the maritime issue is poorly addressed in local planning documents, confirming the limited interest of local and regional authorities in this area for the time being.

LISTE DES FIGURES	7
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	8
D 4.2: CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS POUR UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE DE LA PLANIFICATION MARITIME, À PARTIR DE DEUX CAS D'ÉTUDES EN GUYANE FRANÇAISE	9
INTRODUCTION	10
ATELIERS DE PROSPECTIVE : ESTUAIRE DU MARONI ET ILE DE CAYENNE / METHODE ET MISE EN OEUVRE	10
UNE METHODE COMMUNE AUX DEUX CAS D'ETUDE	11
Entretiens orientés auprès d'acteurs clés des deux territoires	11
Estuaire du Maroni	11
Ile de Cayenne	12
Ateliers de prospective et de mise en commun	12
Estuaire du Maroni (maison de quartier des cultures à Saint-Laurent du Maroni, 28 juin 2023)	13
Ile de Cayenne (Port du Larivot, 22 juin 2023)	16
CONCLUSION DE CES ATELIERS	20
APPROCHE REGLEMENTAIRE	21
CONCLUSIONS	22
ANNEXES	23
RAPPORT D'EXPERTISE JURIDIQUE	23

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1: LOCALISATION DES DEUX TERRITOIRES RETENUS POUR UN EXERCICE DE PROSPECTIVE DANS LE CADRE DU PROJET MSP-OR (ELLIPSES BLEUES)	10
FIGURE 2: CARTE DE SYNTHÈSE RÉALISÉE À L'ISSUE DE L'ATELIER DE PROSPECTIVE RÉALISÉ À SAINT-LAURENT DU MARONI	13
FIGURE 3: CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DES ACTIVITÉS PORTUAIRES, PLAISANCE ET TOURISME (MISE À JOUR POST ATELIER)	14
FIGURE 4: CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE PÊCHE (MISE À JOUR POST ATELIER)	15
FIGURE 5 : CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE ENVIRONNEMENT (MISE À JOUR POST ATELIER)	15
FIGURE 6 : CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE RISQUES NATURELS ET ANTROPHIQUES (MISE À JOUR POST ATELIER)	16
FIGURE 7: CARTE DE SYNTHÈSE RÉALISÉE À L'ISSUE DE L'ATELIER DE PROSPECTIVE POUR LE TERRITOIRE DE L'ÎLE DE CAYENNE	17
FIGURE 8 : CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DES ACTIVITÉS PORTUAIRES, PLAISANCE ET TOURISME (MISE À JOUR POST ATELIER)	18
FIGURE 9 : CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE PÊCHE (MISE À JOUR POST ATELIER)	18
FIGURE 10 : CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE ENVIRONNEMENT (MISE À JOUR POST ATELIER)	19
FIGURE 11: CARTE DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA THÉMATIQUE RISQUES NATURELS ET ANTROPHIQUES (MISE À JOUR POST ATELIER)	19
FIGURE 12: LOGIGRAMME ÉTABLISSANT LES LIENS ENTRE LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS DE PLANIFICATION LITTORALE ET MARITIME.	21
FIGURE 13: ÎLET LA MÈRE, AU LARGE DE CAYENNE (CRÉDIT PHOTO: S. PRADEAU)	22

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Cerema	Centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CMU	Conseil maritime ultra-marin
DSBM	Document stratégique de bassin maritime
GPMG	Grand port maritime de la Guyane
MSP-OR	Advancing maritime spatial planning in outermost regions
PLU	Plan local d'urbanisme
POMU	Plateforme offshore multi-usages
RNN	Réserve naturelle nationale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SAR	Schéma d'aménagement régional
SMVM	Schéma de mise en valeur de la mer



D 4.2: CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS POUR UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE DE LA PLANIFICATION MARITIME, À PARTIR DE DEUX CAS D'ÉTUDES EN GUYANE FRANÇAISE



INTRODUCTION

L'objectif de cette étude consiste à examiner les conditions d'articulation des différentes échelles de planification, entre le bassin maritime et une planification plus précise et opérationnelle au niveau local, pour laquelle les collectivités ont une compétence notamment foncière. Ces questions de planification revêtent une importance particulière en Guyane, compte tenu de la forte dynamique démographique, la pression en mer des activités illégales venant des pays voisins et les particularités des compétences exercées par les collectivités locales (communes et autorités régionales). De plus, la planification locale doit être cohérente avec la planification stratégique établie au niveau du bassin maritime, approche fondée notamment sur les écosystèmes marins et littoraux.

Pour ce faire, deux exercices simulant une planification territoriale ont été conduits dans deux territoires de la Guyane française, aux enjeux socio-économiques majeurs : l'estuaire du Maroni, faisant frontière avec le Suriname, et l'île de Cayenne, deux des principaux centres économiques et démographiques littoraux du territoire guyanais. Par ailleurs, le Cerema a confié dans le cadre d'un marché une expertise juridique du cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les différents documents de planification littorale et maritime, afin d'identifier d'éventuels points d'attention.

ATELIERS DE PROSPECTIVE : ESTUAIRE DU MARONI ET ILE DE CAYENNE / METHODE ET MISE EN OEUVRE

Les deux territoires de l'estuaire du Maroni et de l'île de Cayenne ont été choisis, dans le cadre du projet MSP-OR, car ils sont deux centres économiques côtiers majeurs du territoire guyanais et concentrent, à ce titre, les principaux enjeux maritimes et littoraux de la région. Il est par conséquent apparu intéressant de confronter les acteurs de ces deux territoires aux problématiques identifiées lors de l'élaboration du document stratégique de bassin maritime (DSBM), de recueillir les besoins formulés par ces acteurs pour leur territoire et de pouvoir éventuellement identifier, dans ce cadre, des pistes de projets susceptibles de s'intégrer dans le plan d'action du DSBM.

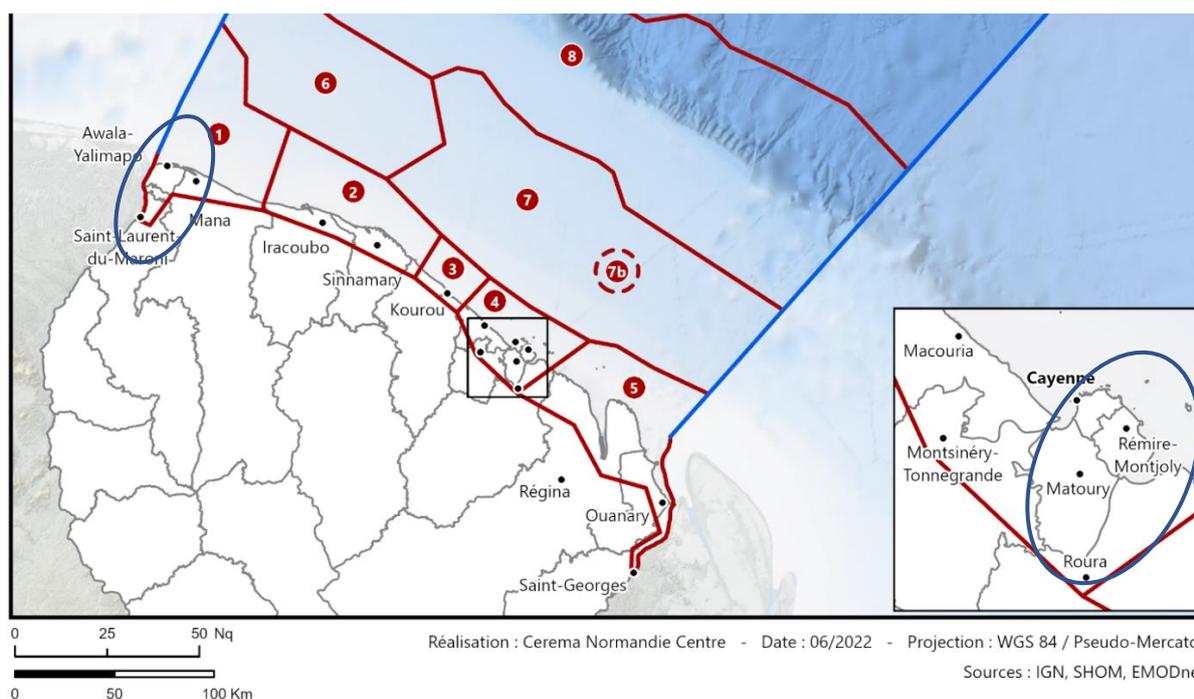


Figure 1: Localisation des deux territoires retenus pour un exercice de prospective dans le cadre du projet MSP-OR (ellipses bleues)

UNE METHODE COMMUNE AUX DEUX CAS D'ETUDE

Chaque atelier a donné lieu au préalable à une série d'entretiens bilatéraux auprès d'acteurs clés identifiés au sein de chaque territoire. L'intérêt d'une telle démarche est de pouvoir recueillir une expression sincère et entière, non modérée par la présence d'acteurs porteurs d'intérêts divergents. Le second intérêt identifié réside dans la possibilité d'élaborer le contenu des ateliers sur la base de ces premières expressions. Par la suite, l'ensemble des acteurs interrogés a été convié à l'atelier de mise en commun le concernant, afin de pouvoir cette fois confronter les opinions et organiser un débat autour du territoire.

Entretiens orientés auprès d'acteurs clés des deux territoires

Pour permettre la tenue des entretiens bilatéraux, une première identification des contacts a été effectuée parmi les membres du conseil maritime ultramarin (CMU) guyanais, complétée par la recherche de contacts locaux et régionaux en lien avec les différentes thématiques couvertes par le DSBM. Avant chaque entretien, un temps de préparation permettait de rassembler des informations utiles concernant l'acteur rencontré, la ou les thématiques pour lesquelles il était important de l'entendre et les questions spécifiques à formuler en ce sens, rassemblées au sein d'un questionnaire permettant d'assurer la conduite de l'entretien.

Estuaire du Maroni

La majorité des entretiens a été réalisée dans les locaux des différents acteurs à Cayenne, à Saint-Laurent du Maroni, à Mana et à Awala-Yalimapo. Parmi l'ensemble des personnes contactées, vingt-cinq entretiens ont pu être conduits (soit en visioconférence soit en présentiel). Deux missions d'une semaine dans l'Ouest guyanais ont permis de tenir les entretiens avec les acteurs locaux. Pour chaque entretien, une présentation synthétique du projet MSP-OR et de ses objectifs était réalisée en début d'entretien, les discussions portant par la suite sur les enjeux identifiés dans le DSBM, pour le territoire et les projets en lien avec le domaine d'activité des acteurs. Au cours de cette phase exploratoire, des informations précises et détaillées ont ainsi pu être récoltées sur l'état des lieux, les enjeux et les projets en cours ou à venir pour le territoire. Les entretiens bilatéraux ont permis d'approfondir les sujets de l'activité portuaire, la plaisance, le tourisme, la pêche, l'environnement et les risques naturels et d'évoquer les priorités pour le territoire de Saint-Laurent du Maroni :

Priorités sociales et économiques :

- Lutte contre la pêche illicite
- Modernisation des infrastructures du port de l'Ouest guyanais
- Autonomie de l'Ouest Guyanais
- Rééquilibrage territorial
- Nœud de l'intermodalité
- Réflexion sur le développement de la circonscription de l'Ouest du GPMG
- Développement des activités de plaisance
- Professionnalisation des activités touristiques
- Exploitation potentielle de sable au large, après étude d'impact sur le milieu marin et les activités de pêche
- Professionnalisation de la filière pêche
- Valorisation des activités de pêche traditionnelle vivrière
- Modernisation des infrastructures de pêche (points de débarquement et de vente)
- Développement de l'offre de formation initiale destinée aux métiers de la mer
- Mise en place d'une forme de concertation adaptée pour le déplacement de la communauté Kali'na causé par le recul du trait de côte à Awala-Yalimapo (dimension de relation culturelle à la mer)
- Adaptation de l'aménagement du littoral à l'évolution du trait de côte

Préservation de l'environnement :

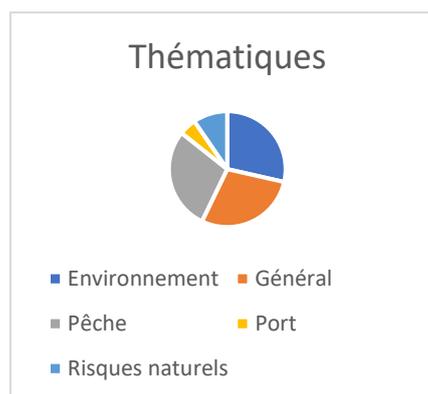
- Adaptation au changement climatique

- Préservation des écosystèmes des estuaires du Maroni et de la Mana
- Adaptation de l'urbanisme au recul du trait de côte
- Mise en valeur des espaces existants : RNN Amana / RAMSAR de la basse Mana / Polder Sarcelle
- Renforcer la coopération maritime avec les États voisins, notamment concernant les problématiques de gestion des déchets, de l'orpaillage illégal et de la pêche illégale étrangère.

Ile de Cayenne

A l'instar de la méthodologie déployée sur l'estuaire du Maroni, les entretiens bilatéraux (une à deux heures) ont été réalisés avec plusieurs acteurs locaux sur plusieurs thématiques. Le questionnaire général a été adapté en fonction des connaissances du sujet qu'avaient les différentes personnes interrogées. À l'issue de chaque entretien un compte rendu a été envoyé aux personnes concernées. Ces entretiens ont permis de cerner l'intérêt et le niveau d'implication de chacun dans cette démarche de planification maritime. Au cours de chaque interview, les acteurs en question ont pu apporter leurs éléments de connaissance et donner leur avis sur l'état des lieux du DSBM (activité portuaire, tourisme, plaisance, pêche et environnement), selon la thématique qui les concerne, exposer tous les projets en cours et les projets d'avenir pour le territoire. Ces interviews ont permis d'enrichir, par thématique abordée, le document de présentation sur l'état des lieux, les cartographies, les projets en cours ou à l'étude pour l'île de Cayenne. Certains acteurs se sont révélés difficiles à rencontrer : sur les trente-quatre acteurs contactés, vingt et un ont finalement pu être interviewés. Le tableau ci-dessous présente le nombre d'entrevues réalisées selon la thématique principale évoquée avec l'interlocuteur :

Thématique	Nombre d'entretiens
Environnement	6
Général	6
Pêche	6
Port	1
Risques naturels	2



Ateliers de prospective et de mise en commun

Objectif des ateliers :

Faire émerger la vision stratégique de la planification maritime de l'estuaire du Maroni et de l'île de Cayenne auprès des acteurs, dans les domaines de l'activité portuaire, la plaisance, le tourisme, la pêche, l'environnement et les risques naturels.

Les échanges ont été structurés en deux temps :

- Une discussion sur la base de cartographies produites par le Cerema à l'échelle des deux territoires, à partir des données cartographiques récupérées auprès des différents acteurs, et grâce aux entretiens bilatéraux qui ont eu lieu en amont des ateliers. Plusieurs cartes ont ainsi servi de support aux échanges : une carte sur l'état des lieux des activités portuaires, de la plaisance et du tourisme, une sur l'état des lieux de la pêche et une sur l'état des lieux de l'environnement et des risques naturels.
- Une présentation par thématique des principaux enjeux et projets identifiés, suivie d'un temps de travail pour corriger, améliorer, préciser les enjeux et projets identifiés. L'objectif de cette phase de travail

était de proposer des stratégies répondant aux enjeux du territoire. Des supports de cartes et les tableaux des enjeux ont été mis à disposition pour mener ce travail.

Estuaire du Maroni (maison de quartier des cultures à Saint-Laurent du Maroni, 28 juin 2023)

La faible participation des acteurs locaux à cet atelier (6 participants) n'a pas permis d'évoquer l'ensemble des enjeux du territoire, ni d'en tirer des conclusions complètes. Néanmoins, grâce aux entretiens menés en amont et aux échanges en atelier, les productions cartographiques ont pu être complétées et précisées (voir ci-dessous les quatre cartes d'état des lieux et la carte de synthèse). Par ailleurs, il ressort qu'une amélioration de la coopération entre le Suriname et la Guyane est un levier primordial dans la mise en œuvre de la planification maritime localisée à l'estuaire du Maroni et, plus largement, à la Guyane.

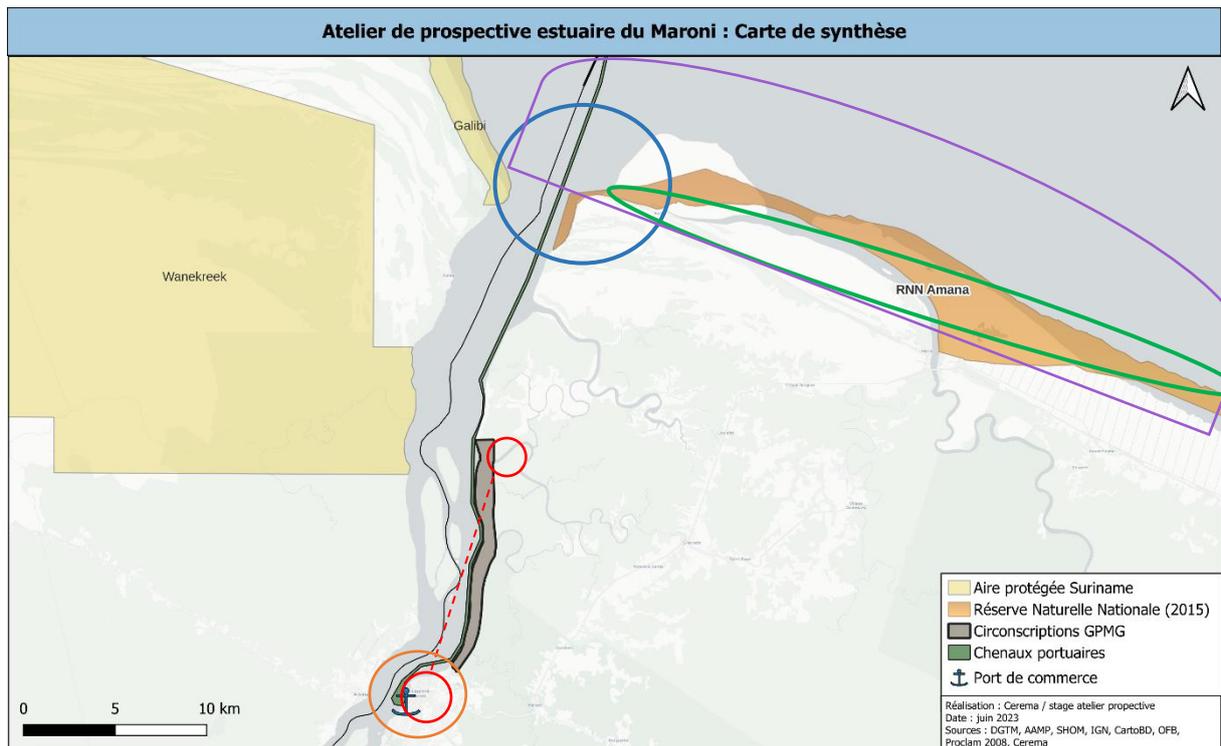


Figure 2: carte de synthèse réalisée à l'issue de l'atelier de prospective réalisé à Saint-Laurent du Maroni

○	<p>Une activité portuaire en développement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'offres portuaires complémentaires (commerciale et industrielle) : port de l'Ouest guyanais et Grand Port Maritime de Guyane • Assurer un accès optimisé au port (dragage), exploitation potentielle du sable • Transformer le port de plaisance de Saint-Laurent du Maroni en halte plaisancière interrégionale
○	<p>Une coopération transfrontalière Suriname/ Guyane nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la coopération (Suriname / Guyane) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Lutte contre la pêche illégale ○ Lutte contre la pollution ○ Fluidifier les échanges • Professionnalisation du transport par pirogue
○	<p>Vers une coopération environnementale Suriname-Guyane</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement du tourisme au sein des Réserves • Préservation de la biodiversité marine spécifiques à l'estuaire du Maroni

○	<p>Une adaptation au recul du trait de côte et la valorisation de l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptation de l'aménagement du littoral à l'évolution du trait de côte • Accompagnement à l'acceptation du risque auprès des habitants • Promotion de l'environnement littoral
○	<p>Un développement de la pêche côtière</p> <ul style="list-style-type: none"> • Structuration de l'activité de pêche et sa sortie du secteur informel dans l'Ouest guyanais • Investissement dans des infrastructures pour le développement de la pêche à Mana • Formation pour développer des vocations dans le secteur de la pêche • Valorisation de la pêche traditionnelle et vivrière • Lutte contre la pêche illégale

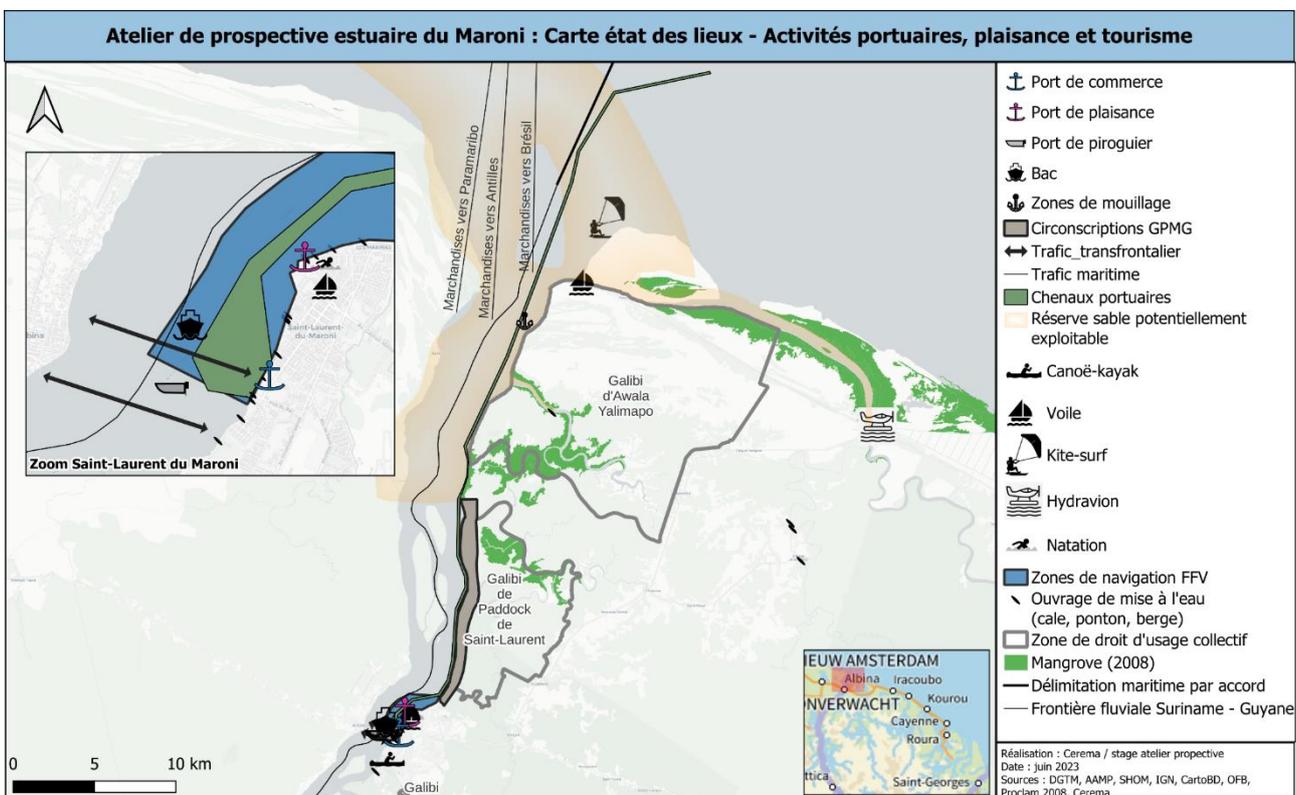


Figure 3: Carte de l'état des lieux des activités portuaires, plaisance et tourisme (mise à jour post atelier)

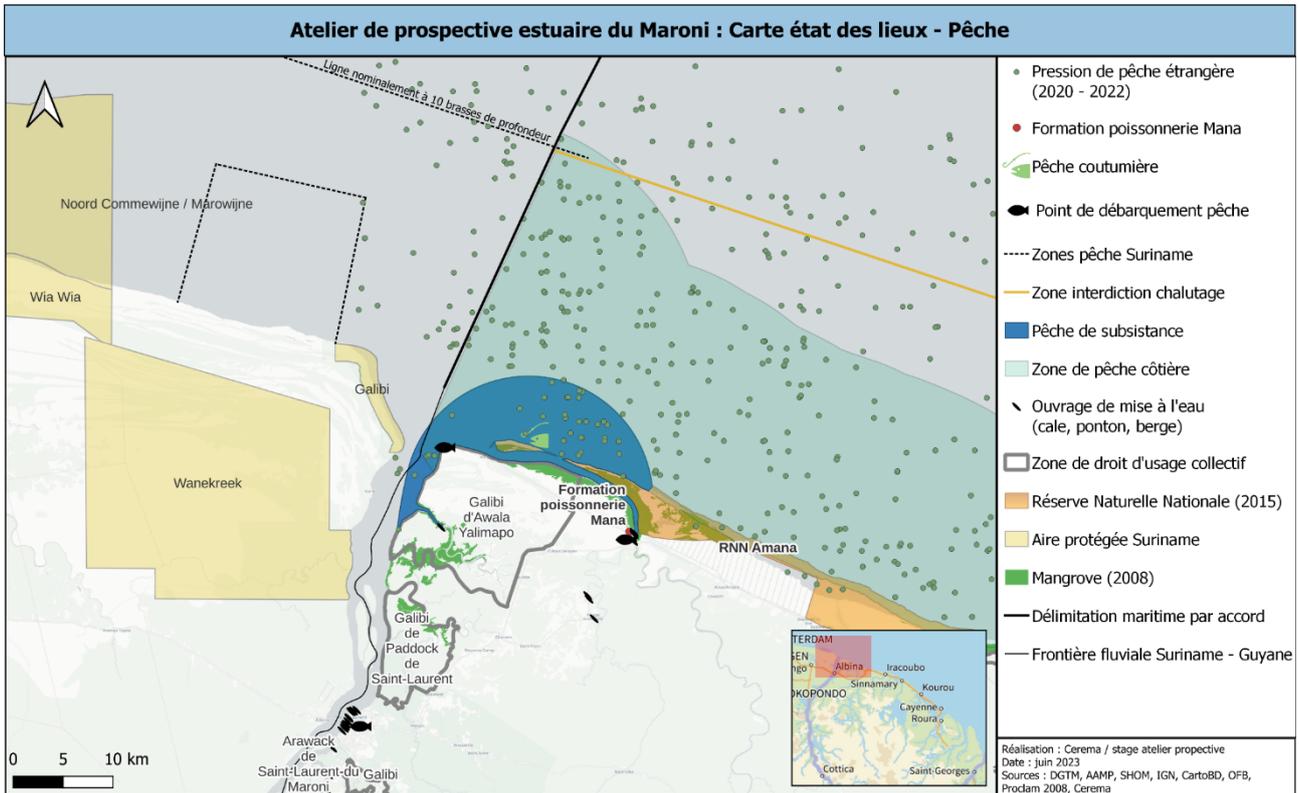


Figure 4: Carte de l'état des lieux de la thématique pêche (mise à jour post atelier)

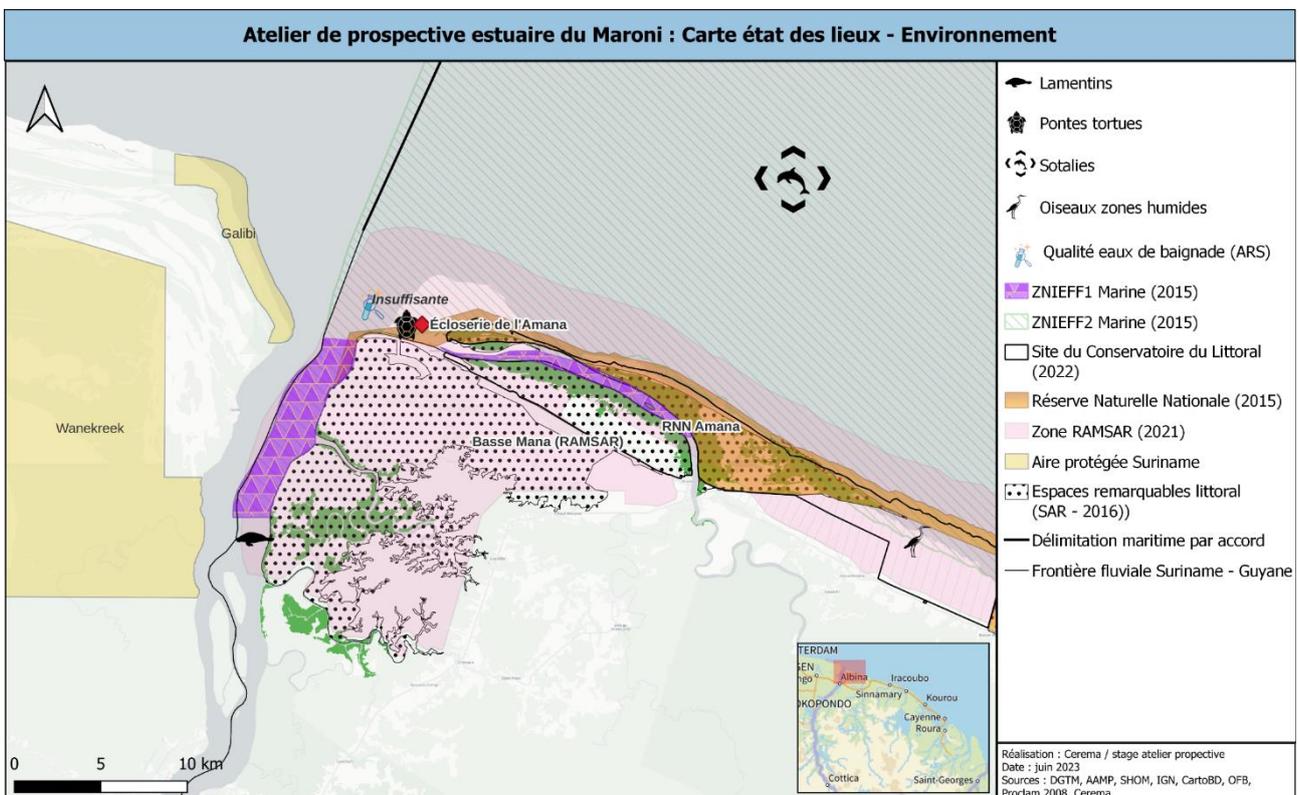


Figure 5 : Carte de l'état des lieux de la thématique environnement (mise à jour post atelier)

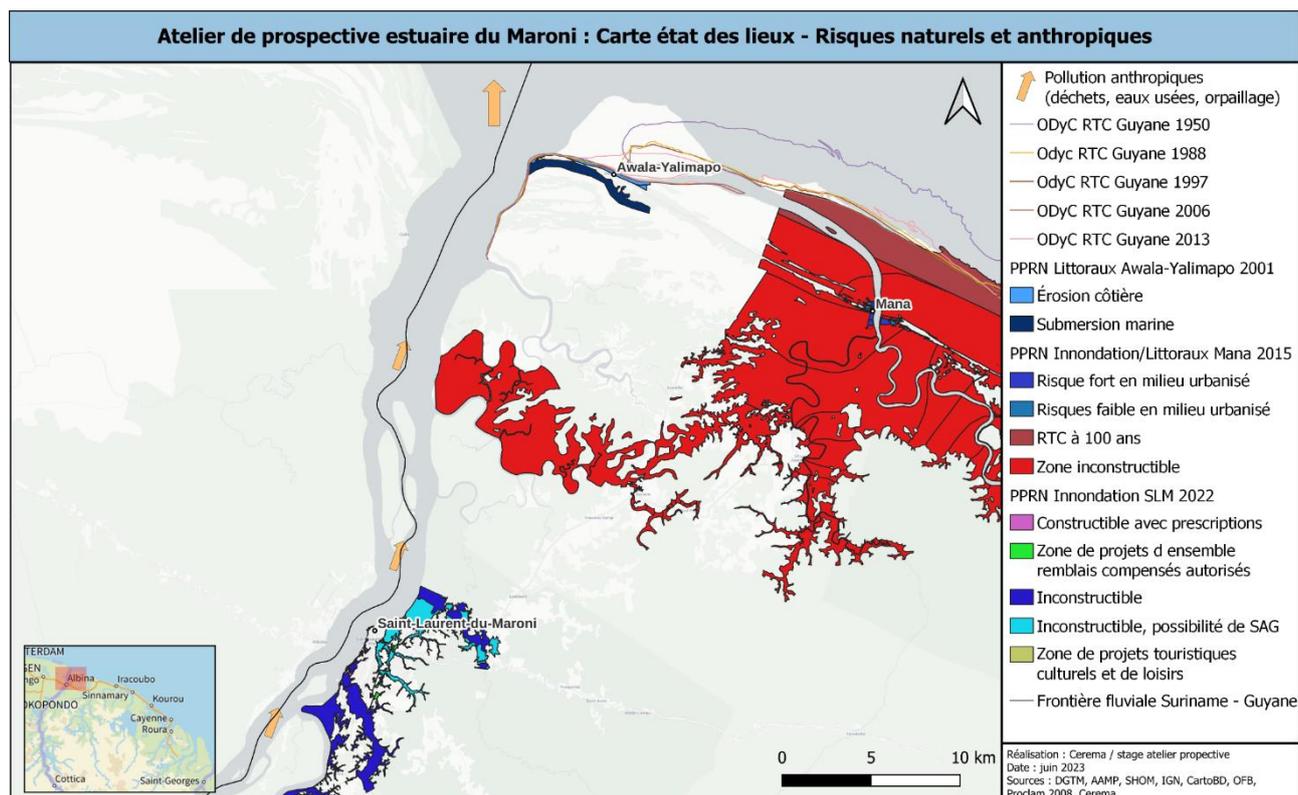


Figure 6 : Carte de l'état des lieux de la thématique risques naturels et anthropiques (mise à jour post atelier)

Ile de Cayenne (Port du Larivot, 22 juin 2023)

L'atelier a rassemblé une quinzaine de participants. Outre l'amélioration des cartes d'état des lieux de l'île de Cayenne, les discussions menées autour des enjeux du territoire peuvent être résumées de la manière suivante :

- Il y a plusieurs types de plaisance, l'île de Cayenne peut par conséquent avoir plusieurs types de port de plaisance en complément du projet de Roura concentrée sur l'accueil de plaisance à voile
- Avoir un port au large (Plateforme Offshore Multi-Usages – POMU) représente un atout pour l'accueil des grands navires (gigantisme des bateaux actuels) et une parade à la problématique actuelle du dragage permanent nécessaire au droit du Grand Port Maritime de Dégrad des Canes. Cependant, l'implantation de la POMU et l'augmentation du trafic maritime envisagée (international et régional) interfèrent avec les enjeux halieutiques et environnementaux. Ce projet représente un potentiel conflit d'usages entre les enjeux portuaires, environnementaux et la filière pêche.
- Pour parvenir à un véritable développement en termes d'activités portuaires, de plaisance et de tourisme, il est nécessaire de réfléchir à aménager des espaces ciblés (les plages, les ports) en priorité.
- Bien que le secteur de la pêche soit d'une grande importance économique pour la Guyane, les usagers de la mer observent un manque de considération face aux responsabilités nécessaires pour sauvegarder la filière. Des solutions ont été proposées pour lutter contre la pêche illégale (immatriculer les filets et renforcer les contrôles) et favoriser l'attractivité de la filière (moderniser les navires et plus d'encadrement).
- La protection de l'environnement et la gestion des risques naturels, nécessitent plus d'études de recherche et de suivi concernant les espèces, les milieux et les dynamiques littorales guyanaises, ainsi que plus de formation pour mieux protéger, contrôler l'environnement et sensibiliser la population.

A l'issue de cet atelier, le Cerema a produit une carte synthétisant les enjeux pour le territoire de l'île de Cayenne (figure 7).

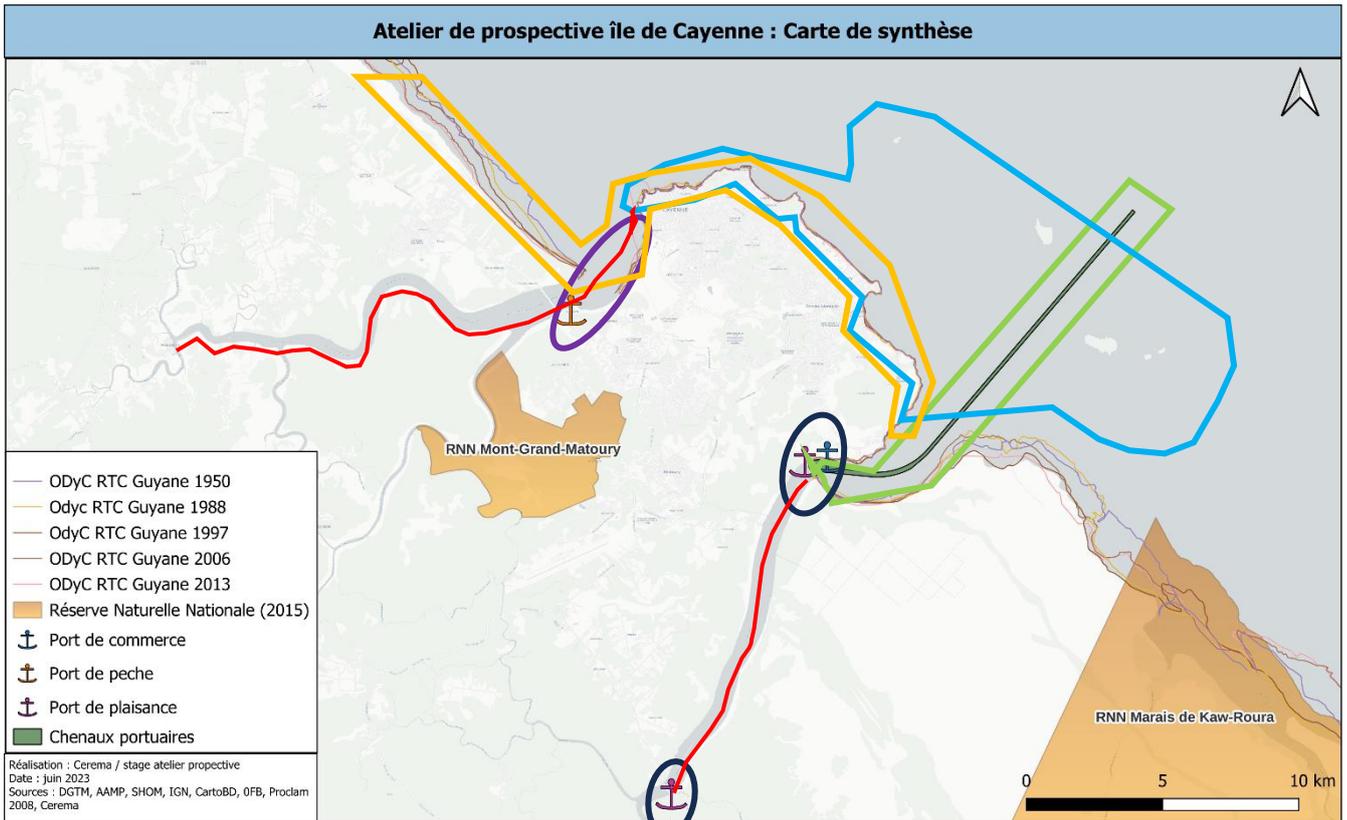


Figure 7: Carte de synthèse réalisée à l'issue de l'atelier de prospective pour le territoire de l'île de Cayenne

- Port de commerce tout en respectant l'environnement**
 Cette zone représente l'activité du grand port maritime de Guyane. Le développement de l'activité portuaire et de l'économie bleue ne peut se faire que dans le respect de l'environnement face aux enjeux de l'estuaire du Mahury (environnement et risques naturels).
- Développement d'espaces pour accueillir la plaisance**
 Cette zone représente les activités de plaisance en devenir. Elle peut être considérée pour divers projets complémentaires en cours de réflexion concernant la plaisance.
- Amélioration des infrastructures de la filière pêche et du point de débarquement à Rémire Montjoly**
 Cette zone représente une concentration d'activités liées à la pêche (industrielle, côtière). Il y a le port du Larivot comme un port de pêche industriel et l'aménagement du futur point de débarquement du canal Leblond. La valorisation de la filière pêche (formation, communication, engouement pour la mer) doit être menée en parallèle de la modernisation des infrastructures de pêche et de la flotte.
- Tourisme et environnement**
 Cette zone représente le cœur des offres touristiques et de loisirs nautiques maritimes sur l'île de Cayenne. Le développement d'un tourisme de nature est à privilégier au regard de la présence de sites remarquables (îlets de Rémire-Montjoly, plage de ponte de tortues, sentier du littoral, biodiversité marine).
- Risques naturels**
 Cette zone représente un fort risque d'inondation et de submersion marine. Elle est aussi concernée par le recul du trait de côte. Le développement de la connaissance sur le phénomène d'érosion littorale spécifique à la Guyane est une priorité.
- Transport fluvio-maritime**
 Ces zones concernent le transport fluvio-maritime sur l'île de Cayenne (projet en cours).

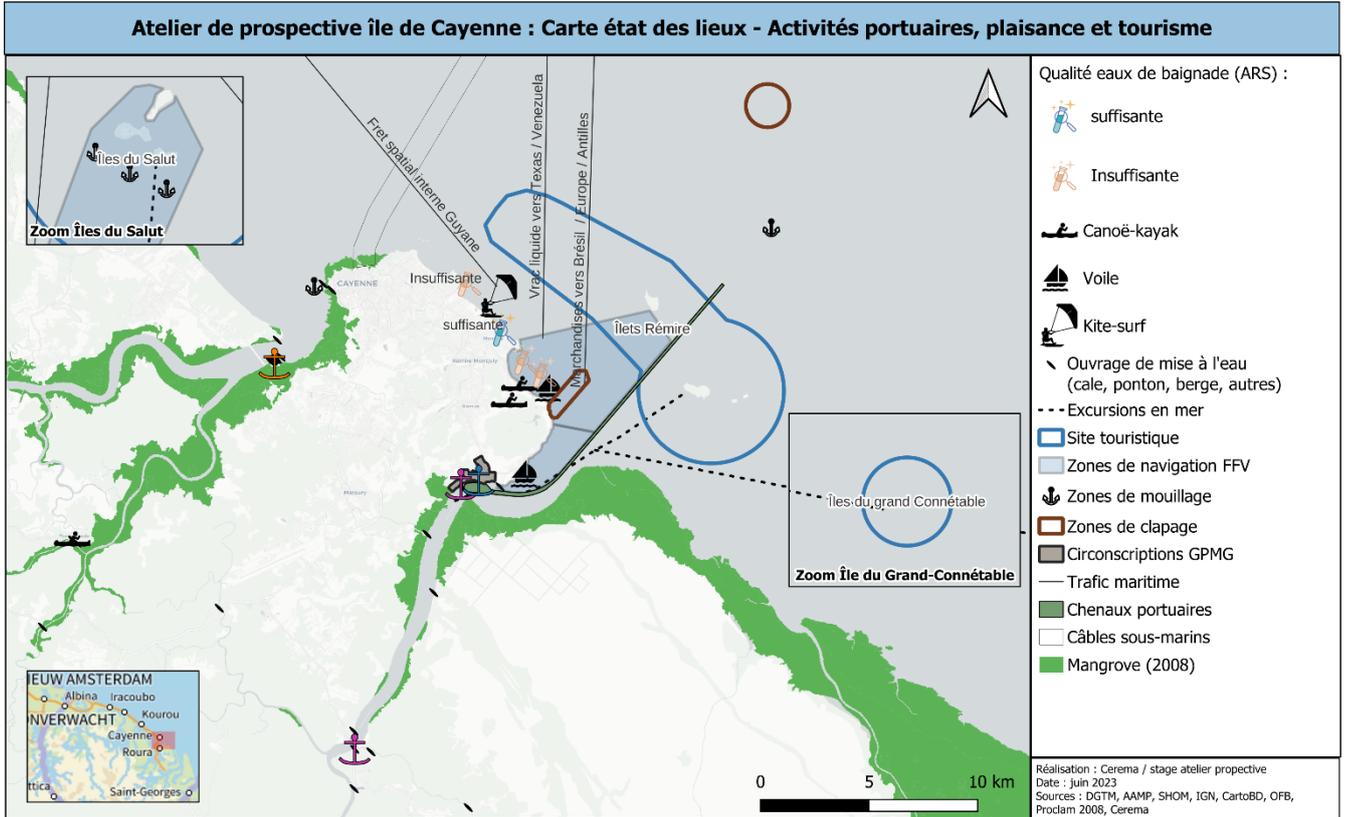


Figure 8 : Carte de l'état des lieux des activités portuaires, plaisance et tourisme (mise à jour post atelier)

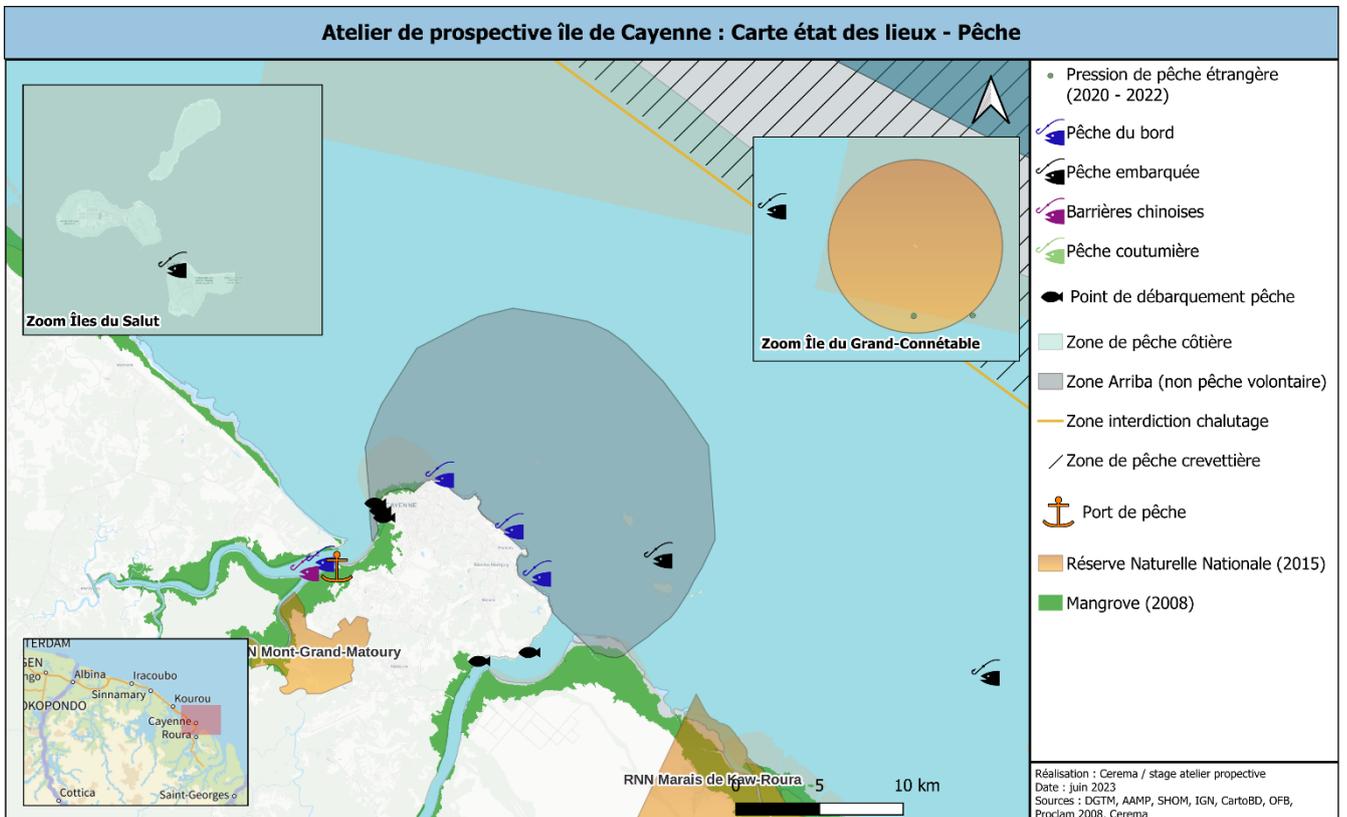


Figure 9 : Carte de l'état des lieux de la thématique pêche (mise à jour post atelier)

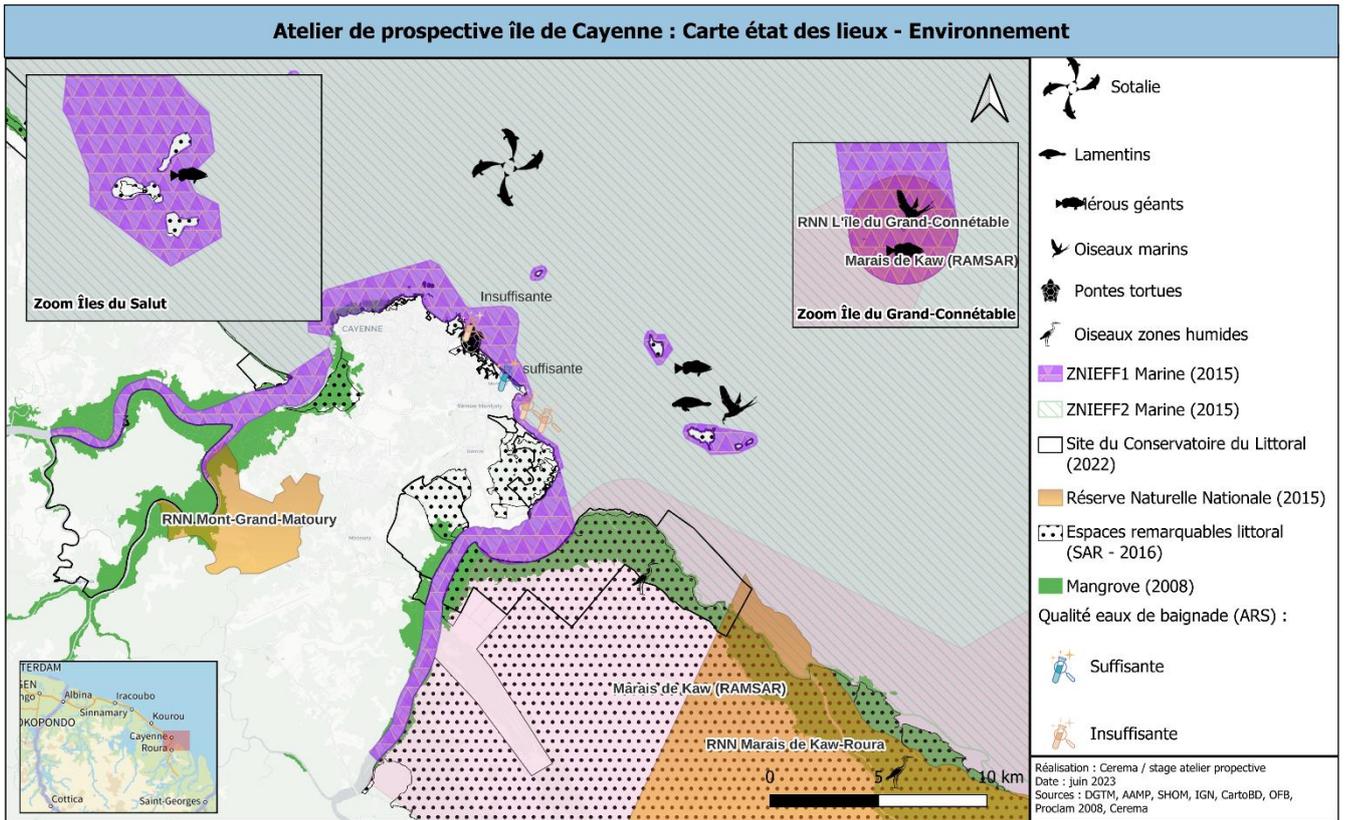


Figure 10 : Carte de l'état des lieux de la thématique environnement (mise à jour post atelier)

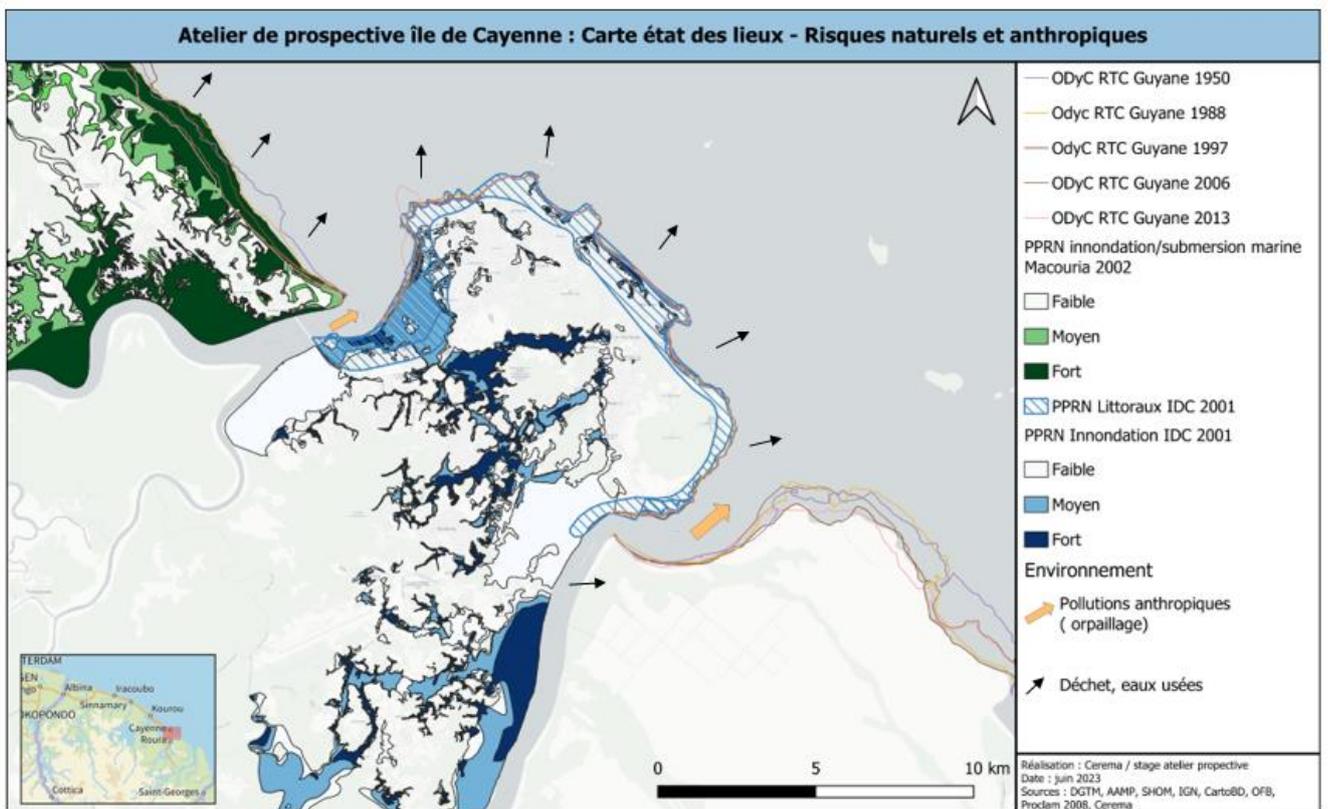


Figure 11: Carte de l'état des lieux de la thématique risques naturels et anthropiques (mise à jour post atelier)

CONCLUSION DE CES ATELIERS

De par sa mission d'accompagnement dans l'élaboration du DSBM auprès de la Direction générale des territoires et de la mer et la réalisation des deux ateliers de prospective dans le cadre du projet MSP-OR, le Cerema a pu suivre et expérimenter le travail de définition d'une stratégie de planification maritime à l'échelle régionale (Guyane française) et locale (estuaire du Maroni et île de Cayenne).

Dans la globalité, les enjeux et stratégies de planification identifiés aux échelles locale et régionale se confirment. Ce point pourrait s'expliquer par le nombre modéré d'enjeux et le besoin connu pour le développement d'infrastructures locales (territoire encore faiblement tourné vers les enjeux maritimes) qui permettent une identification claire des priorités pour le territoire.

Le changement d'échelle (de régionale à locale) a cependant mis en évidence certains éléments qu'il convient de noter ici :

- La définition / l'identification des projets structurants est intrinsèquement plus précise à l'échelle locale (meilleure connaissance des sujets par les acteurs locaux)
- Le public touché / rencontré n'est pas le même aux deux échelles. Il a été constaté que les techniciens représentant les collectivités locales ont été plus aisément mobilisables à l'échelle locale alors que l'échelle régionale rassemblait les directeurs/directrices d'établissements publics, des services de l'État mais peu de collectivités locales.
- Les réunions de travail, de concertation à l'échelle régionale se révèlent moins productives à l'échelle régionale que locale. En effet, la réduction de l'échelle de travail semble rendre les sujets abordés plus concrets pour les acteurs du territoire. Ainsi, l'identification de potentiels conflits d'usages pour la planification maritime est facilitée ainsi que la recherche de compromis, consensus pour les dépasser. A l'inverse, l'échelle régionale est parfois le lieu pour afficher des postures propres aux différents acteurs ce qui peut complexifier les débats et l'élaboration d'une stratégie.

En conclusion, le changement d'échelle mené en Guyane française a permis d'illustrer la complémentarité des deux échelles dans les acteurs rencontrés et dans les objectifs visés.

Il en ressort la nécessité pour les acteurs de la planification maritime de mener sur leur territoire à la fois une approche régionale et une approche locale.

Ainsi, s'il est plus évident de se positionner à l'échelle régionale pour bâtir la planification d'un bassin maritime, les compromis nécessaires à la résolution de potentiels conflits d'usage seront sans doute plus aisés à faire émerger en se positionnant à une échelle locale.

APPROCHE REGLEMENTAIRE

Une expertise juridique a été menée concernant l'articulation entre le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), compris dans le schéma d'aménagement régional (SAR) de Guyane et le schéma de cohérence territoriale (SCOT), dans le cadre particulier de l'application de la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral – dite « loi Littoral » – et son application spécifique aux territoires ultra-marins.

Le logigramme suivant établit les liens entre les différents documents de planification relatifs au domaines littoral et maritime :

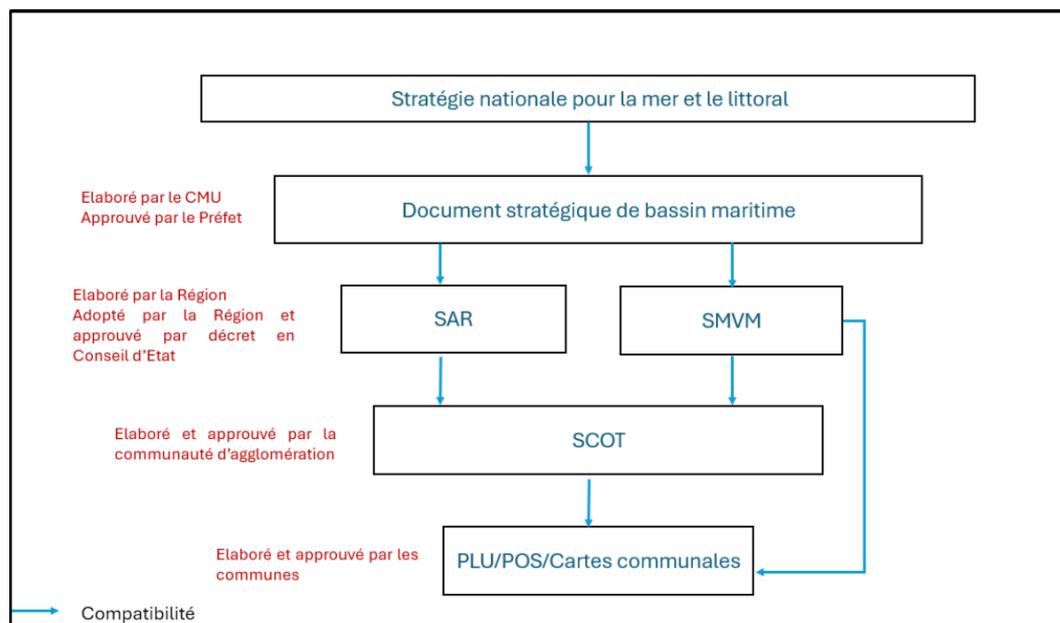


Figure 12: logigramme établissant les liens entre les différents documents de planification littorale et maritime.

Il ressort de cette expertise les éléments suivants :

Concernant l'application de la loi littoral à terre :

- Il n'y a pas en principe de conflit de normes entre le SMVM et le SCOT, ce dernier devant être compatible avec le volet SMVM du SAR. En outre, il peut compléter le SMVM concernant l'application de la loi Littoral puisque le SMVM ne s'applique à terre que sur une portion limitée du territoire, sur la frange littorale.
- Il existe une incertitude théorique à ce que le SMVM joue un rôle écran entre la loi Littoral et les plans locaux d'urbanisme (PLU), au même titre que le SCOT. Dans le cas de la Guyane, la question ne se pose pas véritablement, puisque le SMVM décline finalement peu de dispositions de la loi Littoral.

Concernant l'application de la loi littoral en mer :

- Il n'y a pas d'enjeu particulier de conflits de normes entre le SMVM et le SCOT concernant l'application de la loi Littoral en mer. Le SMVM en Guyane a un rôle de gestion de l'interface terre-mer, le volet purement maritime est finalement peu présent. Le SCOT de la Communauté d'agglomération du Centre littoral reprend les orientations du SMVM, sauf pour les espaces maritimes de conservation durable.

Concernant la problématique du recul du trait de côte, enjeu d'importance en Guyane :

- Il n'y a pas d'enjeu particulier de conflits de normes entre le SMVM et le SCOT concernant les dispositions du code de l'urbanisme relatives au recul du trait de côte.

Le rapport d'expertise complet est disponible en annexe du présent rapport.

CONCLUSIONS

Le changement d'échelle, en matière de planification maritime et littorale, conduit à des questionnements sur des domaines variés, notamment :

- La question de l'analyse spatiale et de l'échelle cohérente pour traiter une problématique
- La question des compétences juridiques détenues et exercées aux différentes échelles, de leur articulation
- La question de l'implication des parties prenantes et du public dans les différents processus d'élaboration des documents associés à ces exercices de planification.

La tenue de deux ateliers organisés dans les territoires de l'estuaire du Maroni et de l'île de Cayenne, dans le cadre du projet MSP-OR, a permis de tirer quelques enseignements généraux, qui d'ailleurs pourraient sans doute s'appliquer à d'autres territoires. En premier lieu, cette approche simulant un exercice local de planification paraît intéressante en tant qu'approche complémentaire pour la participation des acteurs et du public à la stratégie de bassin maritime. Elle permet tout d'abord de faciliter l'échange d'informations supplémentaires par rapport à celles issues des documents de planification stratégique, en matière de développement du territoire, d'enjeux spécifiques, de projets en cours ou à mener. Ces ateliers ont également permis de constater un intérêt plus grand de la part du public pour les questions locales, avec par conséquent une dynamique participative plus forte. L'implication des acteurs pourrait sans doute être encore meilleure si ce type d'approche était associé à des initiatives en faveur de la connaissance des océans et à des initiatives plus ludiques pour atteindre le public : c'est ce qui a notamment été constaté lors du lancement d'une application smartphone questionnant le public sur les enjeux maritimes en Guyane, élaborée également dans le cadre du projet MSP-OR et construite sous forme de jeu-concours. En second lieu, ce type d'initiative pourrait contribuer au renforcement du principe de co-élaboration de la stratégie de bassin maritime entre l'Etat et les autorités locales.

Concernant la question de l'intérêt pour les collectivités à étendre leur planification locale à la mer, elle ne se pose pas forcément de la même manière pour les deux territoires. Si elle s'avère possible pour le cas de l'île de Cayenne, la réponse semble plus nuancée pour ce qui concerne l'estuaire du Maroni.

Enfin, sur la question de l'implication des communes dans l'exercice de planification au-delà de la frange littorale, il semble que les collectivités ne se sentent pas véritablement concernées par la mer, en tous les cas pas très loin du rivage en réalité.

Sur les plans réglementaire et juridique, il apparaît que l'articulation entre les différents documents de planification traitant les questions littorales et maritimes n'est pas un enjeu de conflit pour ce qui concerne le territoire guyanais. Si certaines incertitudes ont été soulevées en termes de compatibilité juridique, ces enjeux semblent plutôt théoriques compte tenu des thèmes traités par les différents documents. On peut également souligner le faible traitement de la question maritime dans les documents de planification locale, venant confirmer l'intérêt pour l'instant du moins limité des autorités locale et régionales pour ce volet.



Figure 13: îlet la mère, au large de Cayenne (crédit photo: S. Pradeau)

ANNEXES

RAPPORT D'EXPERTISE JURIDIQUE

LGP

A V O C A T S

AVOCATS ASSOCIES

Loïc Prieur

Spécialiste droit public
et droit de l'urbanisme
Maître de conférences
à Sorbonne Université

Loïg Gourvennec

Spécialiste droit public
et droit de l'urbanisme

AVOCATS COLLABORATEURS

Clémence Maccario

Pauline Riou

Gaïdig Plunier

Alix Voisin

Caroline Guil

Sarah Moreau-Verger

Chloé Trémouilles

Elizabeth Durieux

Anne Quéré

Florent Bouvier

Noé Le Moal

JURISTES

Maÿlis Fustec

Prescillia Grégoire

Maëliiss L'Arvor

Marie Van de Velde

Élise Morel

Guillaume Broux

Monsieur Le Directeur CEREMA
155 Rue Pierre Bouguer
29280 PLOUZANE

Brest, le 27 mai 2024

À l'attention de Monsieur QUENTRIC

Affaire : CEREMA - GUYANE
Nos Réf. : 23-1537 LP/GP/PG

Monsieur le Directeur,

Nous revenons vers vous dans le dossier cité en référence.

PROBLÉMATIQUES



Vous nous interrogez sur l'articulation entre le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) compris dans le schéma d'aménagement régional (SAR) de Guyane et le schéma de cohérence territoriale (SCOT) dans l'application de la loi Littoral sur le territoire.

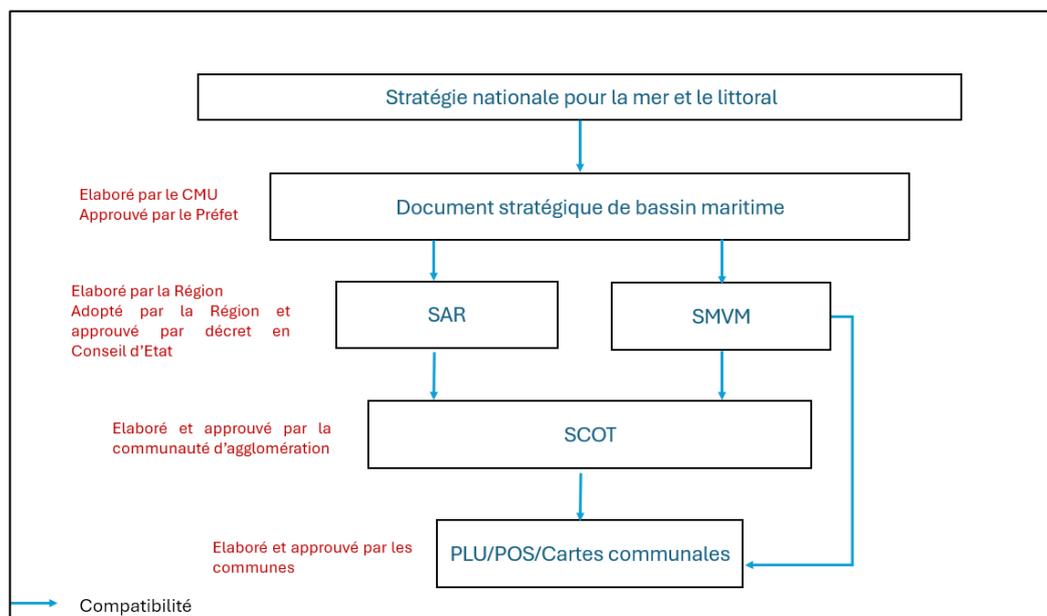
Vous trouverez notre analyse ci-dessous.



1

ARCHITECTURE GENERALE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION CONCERNANT LE LITTORAL EN GUYANE

L'architecture générale des documents de planification concernant le littoral peut être résumée à travers le schéma suivant :



Il convient de retenir que les PLU doivent être compatibles à la fois avec le SMVM et le SCOT.

2

L'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL A TRAVERS LE SMVM DU SAR ET LE VOLET LITTORAL DU SCOT

Rôle complémentaire du SMVM et du SCOT

Le SMVM intégré dans le SAR de Guyane et le SCOT de la Communauté d'agglomération du centre Littoral sont deux documents de planification précisant l'application de la loi Littoral en Guyane.

Ces deux documents de planification ne remplissent pas le même rôle.

⇒ **Rôle du SMVM :**

Initié par la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 et complété par le décret n°86-1252 du 5 décembre 1986, le SMVM a pour rôle principal la gestion de l'interface terre-mer. De ce fait, il ne couvre qu'une partie du territoire, au niveau de la frange littorale. Sur la partie du territoire qu'il couvre, il détermine la vocation générale des différentes zones et notamment les zones affectées au développement industriel et portuaire, aux cultures

marines et aux activités de loisirs dans le respect des dispositions de la loi Littoral. Dans les territoires d’Outre-mer, le SMVM est compris dans un chapitre individualisé du schéma d’aménagement régional (SAR) en application de l’article L. L4433-7-2 du code général des collectivités territoriales.

⇒ **Rôle du SCOT :**

Les SCOT quant à eux couvrent l’ensemble du territoire sur lequel il porte : sur la frange littorale et dans les terres. Il a vocation à déterminer un projet d’aménagement dans une dimension stratégique en mettant en œuvre des politiques sectorielles (environnement, économie, équipement, logement, transport etc.). S’il doit aussi décliner la loi Littoral à son échelle, il doit le faire en compatibilité avec le SMVM.

Le SMVM n’a pas vocation à décliner l’ensemble des dispositions de la loi Littoral. Certaines dispositions de la loi Littoral relèvent du rôle propre du SCOT telle que la définition des agglomérations, des villages et des secteurs déjà urbanisés (SDU).

Le tableau suivant récapitule les principes de loi Littoral déclinés dans le SMVM de la Guyane et le SCOT de la Communauté d’agglomération du centre littoral à titre de comparaison.

	SAR Guyane valant SMVM	SCOT CACL
Agglomération/villages/SDU	X	V
Espaces remarquables	V	V
Espaces proches du rivage	X	V
Bande littorale des 50 pas géométriques	X	X
Coupsures d’urbanisation	V	V

Au final, le SMVM de Guyane décline peu les principes de loi Littoral. Il vient surtout identifier les espaces remarquables du littoral et les coupures d’urbanisation.

En principe, il n’y a pas conflit de normes entre le SMVM et le SCOT. Le SCOT doit en effet être compatible avec le volet SMVM du SAR. En outre, il peut compléter le SMVM concernant l’application de la loi Littoral puisque le SMVM ne s’applique que sur une portion limitée du territoire, sur la frange littorale.

L'application de la loi Littoral à travers le SCOT : quel rôle pour le SMVM ?

En préambule, il convient de rappeler quelques évolutions législatives qui sont venues modifier la portée juridique des SMVM.

La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire qui a créé les directives territoriales d'aménagement (DTA) a conféré aux SAR et aux SMVM les mêmes effets que celles-ci.

Pour rappel, les DTA ont été créés pour être un outil de planification pour permettre à l'État d'imposer ses grands choix d'aménagement. De ce fait, les DTA sont opposables, dans un rapport de compatibilité, aux SCOT et aux PLU.

Le législateur a également conféré aux DTA le rôle de préciser les modalités d'application des dispositions particulières applicables au littoral ou à la montagne, adaptées aux particularités géographiques locales. La jurisprudence en a ainsi tiré les conséquences : elle a indiqué que dès lors qu'une DTA comportait des dispositions précises et compatibles avec la loi, cette dernière devait être appliquée en fonction des précisions apportées (**Conseil d'Etat, 16 juill. 2010, n° 313768, min. Écologie Développement Aménagement durables c/ SARL Les Casuccie**). Autrement dit, en présence d'une DTA précisant les modalités d'application de la loi Littoral, les documents d'urbanisme et les autorisations d'occupation des sols ne sont pas directement confrontés avec loi Littoral mais avec les dispositions relatives au littoral des DTA dès lors que celles-ci sont compatibles avec la loi Littoral.

La loi du 4 février 1995 ayant conféré aux SMVM les mêmes effets que les DTA, la jurisprudence en a, là aussi, tiré les conséquences : la Cour administrative d'appel de Bordeaux avait par exemple jugé que dans la mesure où la Réunion comporte un SAR, les dispositions de la loi Littoral ne sont pas directement applicables à un permis de construire (**Cour administrative d'appel de Bordeaux, 26 déc. 2006, n° 02BX00529, Assoc. défense environnement à la Possession**).

Toutefois, la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux a supprimé l'assimilation des SMVM aux DTA sauf pour les SMVM approuvés avant son entrée en vigueur. En clair, depuis 2005, la loi littoral ne s'applique plus aux autorisations d'urbanisme à travers les dispositions précisées par les SMVM.

L'assimilation aux DTA des schémas régionaux de la Réunion, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane a quant à elle subsisté jusqu'à la loi du 12 juillet 2010 dite "loi Grenelle II".

1 – L'appréciation de la compatibilité des PLU avec la loi Littoral

La loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, dite « loi ELAN » a renforcé le rôle du SCOT dans la mise en œuvre des dispositions de la loi Littoral dès lors qu'il doit désormais obligatoirement définir et localiser les agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés (SDU).

Prenant acte de ce rôle renforcé, le juge administratif a fait évoluer sa jurisprudence. Le Conseil d'Etat a ainsi précisé qu'en présence d'un SCOT couvrant le territoire d'une commune soumise à la loi Littoral, le PLU doit être compatible avec les dispositions de ce SCOT, nonobstant leur caractère imprécis, dès lors que ce dernier est lui-même compatible avec les dispositions de la loi Littoral (**Conseil d'Etat, 28 septembre 2020 commune du Lavandou, requête n° 423087**).

Autrement dit, comme à l'époque pour les DTA, le SCOT joue un rôle écran entre la loi Littoral et le PLU. La compatibilité du PLU avec la loi Littoral doit s'apprécier en tenant compte des dispositions particulières du SCOT.

Or, en Guyane, les dispositions de la loi Littoral étant précisées à travers le SCOT et à travers le SMVM, la question se pose de savoir si le SMVM fait également « prisme » avec les dispositions de la loi Littoral, au même titre que le SCOT.

La jurisprudence développée par le Conseil d'Etat dans sa décision du 28 septembre 2020 a reçu peu d'application sur le territoire Guyanais.

Nous pouvons néanmoins citer l'arrêt de la **CAA de Bordeaux du 3 Novembre 2022, n° 21BX03647** portant sur la contestation du PLU de la commune de Rémire-Montjoly. Il

était contesté les dispositions règlementaires de la zone N du PLU avec les dispositions de la loi Littoral.

Le juge administratif applique à cette occasion la jurisprudence du Conseil d'Etat et apprécie la compatibilité du PLU avec les dispositions de la loi Littoral concernant les coupures d'urbanisation au regard des dispositions du SCOT.



12. Il résulte des articles L. 131-4 et L. 131-7 du code de l'urbanisme que, s'agissant d'un plan local d'urbanisme, il appartient à ses auteurs de s'assurer, sous le contrôle du juge de l'excès de pouvoir, de sa compatibilité avec les dispositions du code de l'urbanisme particulières au littoral. Dans le cas où le territoire concerné est couvert par un schéma de cohérence territoriale ou un schéma de mise en valeur de la mer, cette compatibilité s'apprécie en tenant compte des dispositions de ces documents relatives à l'application des dispositions du code de l'urbanisme particulières au littoral, sans pouvoir en exclure certaines au motif qu'elles seraient insuffisamment précises, sous la seule réserve de leur propre compatibilité avec ces dernières.

13. En premier lieu, les dispositions de l'article 2 du règlement de la zone N du plan local d'urbanisme citées ci-dessus n'autorisent pas dans le secteur Nr tous types de constructions, occupations et utilisations du sol, contrairement à ce que soutiennent Mme B... et l'association Agir contre le Béton, mais ont seulement pour objet de soumettre les constructions, occupations et utilisations qui y sont autorisées au respect des plans de prévention des risques en vigueur sur le territoire de la commune, ainsi qu'au respect des règles particulières au secteur Nr. Par suite, les moyens tirés de l'incompatibilité de ces dispositions avec le document d'orientation général du schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération du Centre littoral et avec les dispositions du code de l'urbanisme relatives à la protection du littoral, qui ne sont pas assortis de précisions suffisantes, doivent être écartés.



Il y a toutefois peu d'enseignement à tirer de cet arrêt.

A ce jour, le juge ne s'est pas prononcé sur la question de savoir si le SMVM joue un rôle écran entre la loi Littoral et le PLU au même titre que le SCOT. Notons que pour que le juge se prononce, encore faut-il qu'il soit saisi d'un tel moyen.

Toutefois, l'enjeu est sans doute purement théorique puisque le SMVM décline finalement peu de dispositions de la loi Littoral. La question se poserait plus concrètement en cas de contradiction évidente entre le SMVM et le SCOT puisque les PLU doivent être compatibles avec le SCOT mais aussi avec le SMVM. Or, en principe, il ne doit pas y avoir de contradiction dès lors que la compatibilité entre le SCOT et le SMVM est assurée.

Incertitudes :

- Le SMVM joue-t-il un rôle de prisme dans l'application de la loi Littoral au même titre que le SCOT ?
- Enjeu purement théorique ?

2 – L'appréciation de la conformité des autorisations d'urbanisme avec la loi Littoral

Au niveau des autorisations d'urbanisme, le Conseil d'Etat a rappelé dans un arrêt du 9 juillet 2021, n° 445118, Commune de Landéda, que la loi Littoral devait être appliquée en tenant compte des précisions apportées par le SCOT.

Cette jurisprudence ne remet toutefois pas en cause l'application directe de la loi Littoral aux décisions liées à l'usage du sol qui est rappelée de manière constante par la jurisprudence (CE, 29 juillet 1994, n° 85532, Commune de Frontignan – CE, 31 mars 2017, n° 392186, SARL Savoie Investissement – CE, 31 mars 2017, n° 396938). Le SCOT ne fait donc pas écran à l'application de la loi. Les précisions qu'il apporte sont appliquées en même temps que les dispositions législatives.

Là encore, il est possible de se demander si le SMVM ne remplirait pas le même rôle du SCOT dans l'appréciation de la conformité d'une autorisation d'urbanisme à loi Littoral. Mais là encore, la question est sans doute purement théorique dans la mesure où le SMVM de Guyane décline peu de dispositions de la loi Littoral.

A noter que le code de l'urbanisme prévoit spécifiquement que des dispositions figurant dans le SMVM s'appliquent directement aux autorisations d'urbanisme. Ainsi, par exemple l'article L. 121-40 du code de l'urbanisme, autorisent dans les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà occupés par une urbanisation diffuse ou les opérations d'aménagement préalablement prévues par le chapitre particulier valant SMVM du schéma d'aménagement régional.

Nous pouvons citer ici l'arrêt de la CAA de Bordeaux du 11 juin 2020, n° 18BX03224 portant sur la contestation d'un permis de construire par le préfet de La Réunion où était en cause les dispositions des articles L. 121-8 et L. 121-40 du code de l'urbanisme.

Pour la Cour administrative d'appel de Bordeaux, dès lors que le volet SMVM du SAR de La Réunion comporte des dispositions précises et compatibles avec les articles L.121-40 et suivants du code de l'urbanisme, la loi Littoral n'est pas directement applicable. Elle ne l'est qu'à travers les prescriptions du volet SMVM du SAR. La Cour en déduit alors que le moyen tiré de la violation de l'article L.121-8 du code de l'urbanisme est inopérant :



« Il résulte de ces dispositions qu'il appartient à l'autorité administrative chargée de se prononcer sur une demande d'autorisation, d'occupation ou d'utilisation du sol mentionnée au dernier alinéa de l'article L. 121-3 du code de l'urbanisme, de s'assurer, sous le contrôle du juge de l'excès de pouvoir, de la conformité du projet avec les dispositions du code de l'urbanisme particulières au littoral. **Dans le cas où le territoire de la commune est couvert par une directive territoriale d'aménagement définie à l'article L. 172-2 du même code, ou par un document en tenant lieu, cette conformité doit s'apprécier au regard des éventuelles prescriptions édictées par ce document d'urbanisme, sous réserve que les dispositions qu'il comporte sur les modalités d'application des dispositions des articles L. 121-1 et suivants du code de l'urbanisme soient, d'une part, suffisamment précises et, d'autre part, compatibles avec ces mêmes dispositions.**

Il ressort des annexes cartographiques du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer du schéma d'aménagement régional de La Réunion que le terrain d'assiette du projet est situé au sein des espaces proches du rivage. **Les dispositions du schéma d'aménagement régional de La Réunion précisent les conditions dans lesquelles peuvent être**

autorisées, conformément à l'article L. 121-40 du code de l'urbanisme, l'extension de l'urbanisation et la réalisation d'opérations d'aménagement dans les espaces proches du rivage. Par suite, la conformité du projet doit s'apprécier au regard des prescriptions édictées par le chapitre du schéma d'aménagement régional valant schéma de mise en valeur de la mer. Dès lors, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme est inopérant ».



Si cet arrêt évoque les DTA, la Cour administrative d'appel de Bordeaux n'assimile pas pour autant le SMVM ou le SAR aux DTA. En effet, le SMVM de La Réunion a été approuvé après la loi du 23 février 2005 et le SAR a été approuvé après l'entrée en vigueur de la loi du 10 juillet 2010.

C'est parce que l'article L. 121-40 du code de l'urbanisme renvoie au SMVM pour préciser les conditions dans lesquelles sont autorisées, dans les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation dans les espaces d'urbanisation diffuse et les opérations d'aménagement que la loi Littoral s'applique ici à travers le SMVM ou le SAR.

Incertitudes :

- Le SMVM joue-t-il un rôle de prisme dans l'application de la loi Littoral au même titre que le SCOT ?
- Enjeu purement théorique ?

3

L'APPLICATION DE LA LITTORAL EN MER A TRAVERS LE SMVM DU SAR ET LE SCOT

Le SMVM de Guyane s'applique aussi en mer puisqu'il s'étend jusqu'à 12 miles marins.

A ce titre, il :

- o Localise des espaces maritimes de conservation durable
- o Comporte des prescriptions concernant :
 - les infrastructures de transport maritime
 - les aménagements et infrastructure portuaires
 - les équipements touristiques et de loisirs (base nautique, marina)

Le SMVM a un rôle de gestion de l'interface terre-mer. Le volet purement maritime est finalement peu présent.

Le SCOT de la Communauté d'agglomération du Centre littoral reprend les orientations du SMVM sauf pour les espaces maritimes de conservation durable.

Nous ne relevons pas d'enjeux particuliers de conflits de normes entre le SMVM et le SCOT concernant l'application de la loi Littoral en mer.

4

LA THEMATIQUE REcul DU TRAIT DE COTE

Depuis la loi Climat et résilience du 22 août 2021, l'article L. 4433-7-2 du code général des collectivités territoriales dispose que le SMVM doit obligatoirement comporter des dispositions relatives au recul du trait de côte pour les communes listées par décret.

Bien entendu, rien n'empêche que le SMVM de prescrire des dispositions relatives au recul du trait de côte même pour les communes qui ne seraient pas listées dans le décret.

Le SCOT devra reprendre les dispositions du SMVM dans un rapport de compatibilité. En principe, il ne doit donc pas y avoir de conflits de normes. Si tel était le cas, les dispositions du SCOT devront être écartées pour incompatibilité avec le SMVM.

Les PLU devront reprendre les dispositions relatives au recul du trait de côte en compatibilité avec le SMVM et le SCOT. Ils leur appartiennent également d'intégrer des cartographies de projection du recul du trait de côte à 30 ans et à 100 ans (articles L. 121-22-1 du code de l'urbanisme).

Nous ne relevons pas d'enjeux particuliers de conflits de normes entre le SMVM et le SCOT concernant les dispositions du code de l'urbanisme relatives au recul du trait de côte.

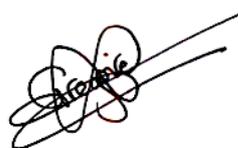
Restant à votre disposition,

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments dévoués.

Loïc PRIEUR



Prescillia GREGOIRE





MSP-OR
Advancing Maritime
Spatial Planning
in Outermost Regions

Contact du projet MSP-OR:
info@msp-or.eu

Coordinateur du projet MSP-OR:
Fundo Regional para a Ciência e Tecnologia (FRCT)

Largo da Matriz, 45-52, 1º andar
9500-095 Ponta Delgada
Portugal