

JUIN 2019

# Stratégie de gestion du domaine public maritime naturel en Martinique

#### Réalisation :

Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DEAL) et Direction de la Mer (DM) de la Martinique

#### **INTRODUCTION:**

La Martinique est riche de son littoral, espace de rencontre entre la terre et la mer, espace d'interface, de mélange des eaux, propices à la vie marine (nourricerie, nurserie). C'est un espace sensible, des paysages remarquables, siège de l'économie bleue. Espace qui contribue largement à l'attractivité de la Martinique. C'est aussi un espace à risques naturels forts (aléas multipliés par le nombre d'habitants). Le littoral est largement public : la mer territoriale qui constitue la partie la plus importante du domaine public maritime (jusqu'aux 12 milles – soit un peu plus de 22 km à partir du rivage) est sans doute un milieu d'avenir : plus seulement réservée aux marins, elle apportera à l'avenir des solutions nouvelles : de transport, d'énergie, d'habitation, de ressources marines, de plaisir, encore inconnues... Solutions conditionnées par notre capacité collective à gérer durablement cet espace singulier à l'équilibre fragile menacé par de nombreuses pressions humaines et naturelles.

Le changement climatique, s'il n'est pas enrayé à temps, entraînera des recompositions spatiales du littoral et un recul du trait de côte et des enjeux complexes à mettre en œuvre. La dimension foncière de cette gestion est essentielle. C'est l'objet de la présente stratégie.

Le premier enjeu est de maintenir une part importante du littoral en état de nature. Le domaine public maritime naturel ne doit céder la place au domaine public maritime artificiel.

Le deuxième enjeu est de s'assurer que cet espace naturel si singulier soit valorisé au mieux (profitable à l'intérêt général) c'est-à-dire occupé et utilisé dans le respect de cet état de nature. L'occupation doit être possible et durable et ne pas menacer le bon état du domaine.

Juridiquement, il s'agit d'un espace public, propriété de l'État qui doit en garantir le libre accès et une bonne valorisation. En Martinique comme dans d'autres territoires d'outre-mer, le domaine public maritime s'étend sur la bande des 50 pas géométriques quand celle-ci existe encore (elle peut avoir été cédée au fil de l'histoire). L'État dispose de plusieurs outils pour assurer la gestion foncière du domaine public maritime : des opérateurs spécialisés comme le Conservatoire du littoral, l'Agence des 50 pas, le Grand port Maritime, l'ONF...mais aussi les collectivités à qui l'État a pu transférer ou confier la gestion. Il doit en cas de besoin exercer sa mission de police (constater les infractions dites de grande voirie) et garantir la conservation du domaine en mettant fin aux occupations et usages abusifs et irréguliers. Tous ces acteurs et outils doivent être mobilisés en cohérence et de façon planifiée. Ils doivent aussi suivre une même stratégie.

La présente stratégie de gestion du DPM, en se donnant à l'horizon 2023, des orientations, des méthodes de travail et des outils nouveaux, permettra de faciliter l'action publique et de mieux répondre aux demandes des acteurs publics comme privés : quelles occupations, quels usages sont possibles sur le DPM et à quelles conditions ?

Franck ROBINE, préfet de la Martinique

Eranck ROBINE

## Table des matières

INTRODUCTION:	3
1 - UNE STRATÉGIE POUR LE DPM DE LA MARTINIQUE	5
1.1 - Une gestion du DPM naturel qui s'inscrit dans la politique du littoral	
1.2 - Des enjeux propres au DPM naturel de la Martinique	
1.3 - Une gestion du DPM naturel qui recouvre de nombreuses actions	
1.4 - Le champ de la stratégie	
1.5 - Les deux objectifs stratégiques	
1.6 - Les quatre orientations stratégiques	
2 - LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	11
2.1 - Faciliter et optimiser la gestion du DPM	
2.1.1 -Améliorer et valoriser la connaissance du DPM, inventorier les données et harmoniser les bases de données	
2.1.2 -Planifier le DPM en identifiant les vocations prioritaires ou exclusives	
2.1.3 -Optimiser la gouvernance du DPM	
2.1.4 -Valoriser le DPM	
2.1.5 -Transférer le DPM	
2.2 - Contrôler le respect des autorisations et des usages	16
2.2.1 -Informer et sensibiliser à la préservation du DPM	16
2.2.2 -Planifier/programmer les contrôles	17
2.2.3 -Se donner les moyens d'un contrôle efficace	17
2.3 - Maîtriser les occupations et les usages du DPM et en réduire les impacts environnementaux	18
2.3.1 -Mettre en œuvre des solutions alternatives à l'artificialisation ou qui atténuent les impacts sur l'environnement et les paysages	18
2.3.2 -Régulariser les occupations sans titre	19
2.3.3 -Instruire les demandes selon des critères clairs et affichés	19
2.3.4 -Prendre en compte les risques littoraux	19
2.4 - Aménager durablement le DPM	20
2.4.1 -Assurer l'accès au DPM	20
2.4.2 -Maîtriser l'occupation du DPM	20
2.4.3 -Définir les conditions d'exercice d'une activité commerciale sur le DPMn	22
2.4.4 -Prévenir et lutter contre l'habitat sur le DPM naturel	24
2.4.5 -Définir une stratégie de défense du DPM	24

#### 1 - UNE STRATÉGIE POUR LE DPM DE LA MARTINIQUE

#### 1.1 - Une gestion du DPM naturel qui s'inscrit dans la politique du littoral

**Définition** – Le littoral est un espace d'interface, comprenant une partie maritime et une partie terrestre. A l'intérieur de cette bande littorale, évolue le **trait de côte**.

Espace à enjeux (économiques, environnementaux, patrimoniaux, touristiques, etc), le littoral est soumis à de fortes pressions tant en mer qu'à terre, qu'elles soient anthropiques (urbanisme, pollutions, exploitation de ressources, surfréquentation...) ou naturelles (houles cyclonique, échouage de sargasses, etc).

Le littoral est composé en grande majorité d'espaces appartenant au **Domaine Public Maritime** – DPM – artificiel et naturel, à terre, sur le rivage ou en mer (toutes les eaux territoriales, jusqu'à 12 milles au large).

En Martinique on peut aisément distinguer :

- la partie terrestre du DPM ou DPM « sec » (la plus restreinte) : elle est composée de la partie émergée et semi-émergée du DPM (l'estran ou zone de balancement des marées qui reste limité à la Martinique compte tenu du faible marnage) et de la bande appartenant aux 50 pas géométriques,
- la partie **marine** du DPM ou DPM « mouillé » (la plus vaste puisqu'elle comprend la mer territoriale) : elle est toujours immergée.

Le DPM a fait l'objet en Martinique d'une délimitation -côté terre- qui évoluera compte tenu de la montée du niveau des mers par effet des changements globaux : le domaine privé peut devenir public dès lors qu'il serait un jour recouvert par les eaux marines.

La gestion du domaine public maritime naturel (DPMn) obéit à des principes généraux édictés dans le Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) :

- inaliénabilité et imprescriptibilité
- utilisation conforme à l'affectation
- obligation de disposer d'un titre d'occupation domaniale
- libre accès au rivage
- interdiction de porter atteinte à l'état naturel du rivage de la mer
- entretien du DPMn

Ainsi, le CG3P édicte des règles de gestion du domaine public maritime, qui s'imposent en Martinique, comme notamment :

- les règles de dévolution du DPMn (gestion directe par l'État, ou par délégation à une collectivité ou à un opérateur après convention ou transfert de gestion)
- les occupations privatives, qui doivent être compatibles avec l'usage normal du domaine (autorisation d'occupation temporaire, concession d'utilisation)
- les sanctions applicables aux atteintes au DPMn (contraventions de grande voirie)
- la servitude de passage

La gestion durable et intégrée du DPMn doit aussi répondre à d'autres exigences de niveau national :

- la politique du littoral (article L. 321-1 et suivant du Code de l'environnement) issue de la loi dite « littoral » de 1986 et plus récemment de la loi pour l'économie bleue de 2016, qui instaure une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral
- la politique maritime intégrée, qui se déclinera par bassin maritime dans les outre-mer au travers du document stratégique de bassin (DSB)
- la politique et les prescriptions environnementales (dispositions du code de l'environnement, notamment la « loi sur l'eau ») et les stratégies en la matière comme la stratégie nationale pour la biodiversité
- les dispositifs en matière de sécurité et de sûreté (en particulier des ouvrages)
- la politique portuaire (code des transports) qui prévoit notamment les procédures de création et d'extension des ports
- La loi n°2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer dite loi « ADOM », qui prévoit que, le 1<sup>er</sup> janvier 2021 au plus tard les espaces urbains et les secteurs occupés par une urbanisation diffuse de la zone des 50 pas géométriques seront transférés en pleine propriété dans le domaine public de la Collectivité Territoriale

La circulaire du 20 janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public naturel définit des orientations en termes de gestion du DPMn et demande aux préfets l'élaboration d'une stratégie départementale de gestion du DPMn.

Au niveau local, plusieurs documents sectoriels fixent d'ores et déjà des vocations ou des règles de gestion sur des zones littorales, impliquant de fait une adaptation de la gestion du DPM pour leur prise en compte :

- le Schéma d'Aménagement Régional de la Martinique, approuvé en conseil d'État le 23 décembre 1998, avec un volet SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer)
- les orientations stratégiques de l'agence des 50 pas géométriques et du Conservatoire du littoral
- l'opération « Grand Site » des Salines
- les documents de gestion des aires marines protégées (réserves naturelles, plan de gestion des sites du Conservatoire du littoral, futur plan de gestion du parc naturel marin de Martinique, etc.)

La présente stratégie départementale de gestion du DPMn précise certaines orientations de gestion et définit des actions à mener qui tiennent compte du contexte et des enjeux propres de la Martinique.

Les choix stratégiques sont établis conformément à la réglementation en vigueur rappelée cidessus.

#### 1.2 - Des enjeux propres au DPM naturel de la Martinique

Le DPM de la Martinique présente des caractéristiques propres avec des **enjeux spécifiques** qui guideront l'action de gestion :

- · l'artificialisation du DPMn
- la **privatisation** du DPMn qui, de ce fait, réduit la portée de la liberté d'accéder à la mer ou de circuler sur le littoral (côté terre comme côté mer)
- la forte fréquentation qui nécessite la maîtrise de la capacité d'accueil du DPM
- la multiplicité et l'augmentation des usages notamment à vocations commerciales qui nécessitent de les organiser pour réduire les conflits d'usages
- la **faible valorisation** du DPM tant naturel qu'artificiel, élément de bien être de la population et de l'attractivité de l'île
- l'érosion du DPM
- l'exposition du DPM aux échouages et **pollutions** telluriques et marines (gestion du risque sargasses par exemple)

Dans ce contexte, la gestion du DPM doit contribuer à :

- l'atteinte du bon état écologique et de qualité des masses d'eau
- la préservation des espèces et des habitats particuliers au DPM
- la maîtrise des **risques littoraux** et la nécessité de gérer le trait de côte (maintenir des zones tampons et éviter les stratégies fixistes)
- la lutte contre les pollutions spécifiques et sargasses
- l'accessibilité du DPM

#### 1.3 - Une gestion du DPM naturel qui recouvre de nombreuses actions

La gestion du DPM telle qu'elle est conçue dans la présente stratégie, consiste à :

- · définir les vocations du DPMn
- planifier le DPM naturel
- instruire les demandes d'occupation et d'usages
- contrôler les activités, occupations et usages soumis à autorisation
- · mener des actions de recherche et d'acquisition de connaissances
- réaliser des opérations de valorisation, d'aménagement et de travaux, de restauration (en les confiant à des opérateurs de l'État ou à des collectivités)

#### 1.4 - Le champ de la stratégie

La présente stratégie fixe les **orientations** de gestion de la partie du DPM naturel (terrestre et maritime – à l'exception par conséquent du DPM artificiel), placée sous la responsabilité directe du Préfet du département.

Elle ne porte pas sur le DPM inclus dans la circonscription du Grand Port Maritime de la Martinique, ni sur les parties gérées (à la suite d'un transfert de gestion, ou d'une affectation) par d'autres personnes publiques (collectivités et opérateurs comme le Conservatoire du littoral ou l'Office National des Forêts).

Ces autres gestionnaires doivent néanmoins développer leur propre stratégie de gestion du DPM qu'ils ont reçu en gestion.

Tous les gestionnaires de DPM à la Martinique sont ainsi invités à disposer d'une vision de long terme.

Un club des gestionnaires est mis en place pour échanger sur les modes de gestion et les synergies à développer entre acteurs.

La présente stratégie retient comme unité territoriale d'analyse, **l'unité littorale** telle qu'adoptée par le Conservatoire du littoral. La Martinique est ainsi découpée en **sept unités littorales** :

- Côte Nord Caraïbe
- Baie de Fort-de-France
- Côte Sud Caraïbe
- Presqu'île de Sainte Anne
- Côte Atlantique sud et îlets
- Presqu'île de la Caravelle
- Côte Atlantique Nord

Cette stratégie ne porte pas sur la gestion du trait de côte. La stratégie de gestion du trait de côte est bien distincte de la stratégie de gestion du DPM même si les deux documents, dans leurs objectifs et leurs orientations, seront cohérents.

L'activité réglementaire – définition des règles d'exercice des usages sur le DPM naturel- (police de l'environnement, de l'eau, de la chasse, de la pêche, de la baignade, de l'urbanisme...) n'entre pas dans le champ de la présente stratégie.

#### 1.5 - Les deux objectifs stratégiques

La présente stratégie de gestion du domaine public maritime naturel en Martinique détermine deux **objectifs** de long terme et des **orientations** stratégiques qui permettront aux différents gestionnaires du DPM d'atteindre l'objectif identifié. Elle sera complétée par un **plan d'actions** à moyen terme.

#### Le premier objectif : la valorisation et la gestion du DPM

Il s'agit de réaffirmer la nécessité de disposer d'un DPM géré et valorisé de façon optimale en tenant compte de tous les enjeux.

Pour atteindre cet objectif essentiel, la présente stratégie propose des mesures pour faciliter et optimiser la gestion du DPM et pour en garantir « le bon état ».

En effet, le DPM dans sa partie terrestre comme dans sa partie maritime, peut connaître des pressions, comme une **surfréquentation** ou des usages inappropriés, qui, non maîtrisées, peuvent avoir des impacts

défavorables sur sa conservation et sa qualité.

De ce fait une **action de régulation des usages et de planification** apparaît comme une priorité pour les prochaines années.

La fréquentation excessive d'espaces naturels a deux principales conséquences :

- elle accentue le phénomène érosif déjà assez marqué à la Martinique en raison des effets du changement climatique. Phénomène qui renforce le recul du trait de côte (disparition des plages, dégradations des cordons littoraux, destruction d'infrastructures...),
- elle dégrade l'état de l'environnement littoral (des habitats et en particulier des milieux lagunaires et récifaux, des masses d'eau)

#### Le second objectif : la préservation du caractère naturel du DPM

Le taux d'artificialisation du DPM Martiniquais, en particulier pour la partie terrestre du DPM, est d'ores et déjà important et il convient de le maintenir à un niveau raisonnable et de s'assurer que les installations « lourdes » qui nécessitent des concessions sont conformes à l'intérêt général. Il s'agit de maîtriser le phénomène d'artificialisation à l'œuvre. En effet, ce phénomène d'artificialisation plus ou moins important du DPM naturel selon l'unité littorale considérée menace de le dénaturer et dès lors, nécessite une **action de régulation forte**. L'artificialisation est le fait de l'existence sur le DPM naturel, de façon licite ou non, de :

- diverses constructions
- équipements et installations (pontons, élévateurs à bateau, barrières et clôtures, câbles, émissaires, enrochements, ouvrages de défense contre la mer, etc.)
- stationnement de véhicules à moteur, de navires ou autres engins
- pratiques et usages comme :
  - la circulation de véhicules terrestres à moteur
  - les pratiques de carénage
  - les rejets et dépôts de déchets, abandon de bateaux hors d'usages ou autres macro déchets
  - les usages destructeurs des milieux comme le mouillage ou l'utilisation d'engins de pêche inappropriée ou leur abandon
  - le remblaiement
  - le clapage
  - les extractions de matériaux
  - etc.

#### 1.6 - Les quatre orientations stratégiques

Les deux objectifs stratégiques seront atteints, en mettant en oeuvre les quatre orientations suivantes :

- 1. faciliter et optimiser la gestion
- 2. contrôler le respect des autorisations et des usages
- 3. maîtriser les occupations et les usages du DPM et en réduire les impacts environnementaux
- 4. aménager durablement le DPM

OBJECTIF STRATÉGIQUE	ORIENTATIONS	MESURES
1 – Gérer et valoriser le DPM	1 – Faciliter et optimiser la gestion	<ul> <li>Améliorer et valoriser la connaissance, inventorier et harmoniser les bases de données</li> <li>Planifier le DPM en identifiant les vocations prioritaires ou exclusives des parcelles du DPM</li> <li>Optimiser la gouvernance du DPM</li> <li>Valoriser le DPM</li> <li>Transférer le DPM à des partenaires chargés de mettre en œuvre des mesures de gestion définies en concertation et soumises à évaluation</li> </ul>
	2 – Contrôler le respect des autorisations et des usages	<ul> <li>Informer et sensibiliser les usagers</li> <li>Définir des objectifs de police</li> <li>Se doter de nouveaux outils</li> </ul>
2 – Préserver le caractère naturel du domaine	3 – Maîtriser les occupations et les usages du DPM et en réduire les impacts environnementaux	<ul> <li>Mettre en œuvre des solutions alternatives à l'artificialisation</li> <li>Gérer les occupations de fait</li> <li>Instruire les demandes selon des critères clairs et affichés tenant compte de l'environnement (qualité de l'eau, biodiversité) et en assurant l'accessibilité du DPM</li> <li>Tenir compte des effets du changement climatique</li> </ul>
	4 – Aménager durablement le DPM	<ul> <li>Permettre l'accès au DPMn (sentiers littoraux)</li> <li>Maîtriser le stationnement sur le DPMn</li> <li>Définir les conditions d'exercice d'une activité commerciale sur le DPMn</li> <li>Prévenir et lutter contre les habitations sur le DPM</li> <li>Définir les modalités de défense du DPM</li> </ul>

#### 2 - LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

#### 2.1 - Faciliter et optimiser la gestion du DPM

### 2.1.1 - Améliorer et valoriser la connaissance du DPM, inventorier les données et harmoniser les bases de données

#### Améliorer la connaissance du DPM

La Direction de la Mer (DM) a créé un observatoire des activités maritimes. Cet observatoire est notamment chargé :

- d'inventorier les données existantes portant sur le DPM mouillé
- de programmer les études utiles à la mise à jour de l'état des lieux et à l'amélioration de la connaissance de l'occupation et des usages de la mer

La Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) envisage de monter un observatoire du trait de côte qui permettra également d'améliorer la connaissance des usages du DPM en particulier exondé.

Mesures à engager : la mise en œuvre une campagne d'acquisition de données d'occupation du DPMn :

- mieux connaître les émissaires en mer
- recenser et suivre les barrages anti sargasses et les sites de pose éventuelle
- recenser les corps morts, pontons, cales de mises à l'eau, et des ascenseurs à bateau, et tout autre occupation privative du DPMn mouillé
- recenser les sources de pollutions
- recenser les « points noirs » (zones inaccessibles ; rupture de la servitude de passage...)

#### Partager et harmoniser les bases de données

Chaque gestionnaire du littoral dispose de ses propres chiffres et données relatifs au domaine qu'il administre. Il est nécessaire de partager et d'harmoniser les bases de données. Le logiciel ADOC Web, mis en place par le MTES, permet de mettre en commun l'ensemble des données des gestionnaires du DPM. Des solutions techniques seront engagées pour le rendre compatible avec le logiciel de l'agence des 50 pas géométriques.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Diffuser et partager les données des gestionnaires
- · Corréler toutes les données ONF, CDL, AG50, DM, DEAL, etc. avec le SIG et le logiciel ADOC Web
- S'appuyer sur un traitement informatique de la donnée

#### Mettre à jour la base de données existantes

Le premier travail réalisé en 2012 au moyen du logiciel Quantum GIS, a produit une couche SIG transversale alimentée des données de la DEAL, du Conservatoire du littoral et de l'ONF. Il rassemble toutes les données géographiques nécessaires aux services de l'État pour la gestion de la zone des 50

pas géométriques. Ce travail sera poursuivi notamment pour combler les lacunes de données.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- mettre à jour cette base de données et ce système d'informations géographiques (SIG)
- la partager en valorisant les données en particulier auprès du grand public, des professionnels et des collectivités territoriales

#### 2.1.2 - Planifier le DPM en identifiant les vocations prioritaires ou exclusives

#### Définir les vocations du DPM- la carte des vocations

Le DPM est composé de DPM naturel et de DPM artificiel. Tout changement d'affectation (artificialisation) susceptible d'entraîner une modification du périmètre du DPM naturel (impacts environnementaux forts) est soumise à enquête publique. C'est le cas de création de zones dédiées à la production d'électricité en mer, aux cultures marines, à des installations portuaires importantes, à l'installation de plate-forme flottantes (hôtels ou restaurants flottants...).

Les vocations du DPM naturel résiduel seront définies par l'État au travers d'une carte des vocations qui sera réalisée en concertation avec les collectivités.

Cette carte indiquera les zones qui ,au regard des enjeux, devront soit, rester totalement naturelles, soit, pourront recevoir des équipements collectifs pour faciliter et canaliser le public, soit recevoir des installations privatives comme des corps morts, des ascenseurs à bateau, etc. Cette carte précisera également la compatibilité des usages avec le DPMn.

Ces « vocations » peuvent être précisées grâce à la mobilisation de différents outils juridiques comme :

- Les PLU et les SCOT (les affectations données par le plan local d'urbanisme sont nécessairement compatibles avec l'appartenance au domaine public)
- Le volet SMVM du SAR, ou le PADMA
- les plans d'aménagement de la mer et de balisage (arrêtés conjoints du préfet et du maire)
- les plans de gestion (qui s'appliquent sur telle ou telle portion du DPM) et notamment du prochain plan de gestion du parc naturel marin
- la stratégie du Conservatoire du littoral
- le plan territorial d'orientation et d'équipement des ports de pêche (PTOEPP)
- le futur schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM)
- le futur schéma territorial des mobilités et des transports
- le futur schéma directeur des ports et de la mer (qui définira des choix d'aménagement en ce qui concerne les ports de pêche et de plaisance, les « points plage », etc.)

Plusieurs activités sont compatibles avec le DPM naturel moyennant le respect de certaines conditions :

- la circulation terrestre (servitude de passage, accès au rivage)
- la navigation (s'il s'agit d'un plan d'eau)
- la baignade (s'il s'agit d'une plage)

Le principe est que le DPMn doit rester naturel ; aucun usage ou occupation ne peut dénaturer le DPMn (sauf à le transformer en DPM artificiel).

Les usages et occupations ne peuvent être autorisés qu'après assurance qu'ils sont bien compatibles avec la vocation naturelle du site. La carte des vocations définit les zones qui ne pourront pas recevoir d'usages ou d'occupation (par exemple, les sites sans mouillage possible ou sans ponton). Dans ces zones « naturelles + », aucune régularisation ne sera possible et des travaux de remise en état de nature seront programmés.

En effet, dans les zones naturelles qui peuvent être partiellement occupées, les installations doivent être en cohérence avec :

- l'urbanisme environnant: le DPM au-devant de zones urbanisées a vocation a accueillir diverses installations (pontons, plateformes, mouillages, etc.) plutôt que le DPM au-devant de zones naturelles
- la navigation : les installations ne sauraient constituer des dangers à la navigation : il convient d'apprécier les entraves en sollicitant l'avis de la commission nautique (locale ou grande commission nautique selon la nature de l'ouvrage)
- l'enjeu environnemental : les installations sur le DPM au droit d'un espace naturel restent exceptionnelles

- Les occupations compatibles avec les vocations du DPM sont régularisées, conformément aux réglementations en vigueur, à la demande des occupants. A défaut d'une demande de l'occupant, des mises en demeure de libérer le DPM et de le remettre en état, sont produites.
- Affirmer que les constructions ou installations à des fins d'habitat sont proscrites sur le DPM naturel hormis dans la bande des 50 pas géométriques déjà artificialisée

- Affirmer que des constructions ou travaux sur le DPMn ne peuvent être autorisés que s'ils ne dénaturent pas son caractère naturel (ne constituent pas une artificialisation du DPM)
- Assurer une planification complète du DPM à la suite d'une analyse des enjeux et en tenant compte de l'existant. Une cartographie sera réalisée permettant de localiser toutes les occupations existantes (avec ou sans titre)
- Identifier les zones du DPM naturel qui pourraient faire l'objet de transfert de gestion avec des finalités correspondant à des besoins spécifiques de gestion (cas de conflits d'usages, de création de port, par exemple)

#### Délimiter les zones naturelles dans la bande des 50 pas géométriques

La loi du 30 décembre 1996 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone des 50 pas géométriques (aussi dénommée loi des 50 pas géométriques) tient pour objectif la conciliation des enjeux fonciers et des intérêts de protection des espaces. Elle impose en amont de toute action, une délimitation au sein de la bande des 50 pas géométriques, de **trois types d'espaces**:

- les espaces urbanisés (Zone U)
- les espaces occupés par une urbanisation diffuse (Zone UD)
- et les espaces naturels (Zone N)

En 2012, une étude a permis de détecter un manque d'informations pour toutes les parcelles N sur DPM terrestre. Par ailleurs, certaines parcelles encore classées en N sont largement artificialisées.

Il est à noter que la loi n°2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer dite loi « ADOM » prévoit que, le 1<sup>er</sup> janvier 2021 au plus tard les espaces urbains et les secteurs occupés par une urbanisation diffuse de la zone des 50 pas géométriques seront transférés en pleine propriété dans le domaine public de la Collectivité Territoriale.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Mettre à jour les travaux de l'étude de 2012 sur les zones U, UD et N
- Préparer un dossier technique en lien avec les élus locaux à valider en Conseil d'État (depuis la loi d'actualisation du droit des outre-mer n°2015-1268 du 14 octobre 2015)
- Inclure dans le processus les zones récemment délimitées par l'État

#### 2.1.3 - Optimiser la gouvernance du DPM

Il convient, d'une part, de préciser les périmètres respectifs d'intervention des services techniques de l'État.

Il convient d'autre part, d'aller au-delà de la simple instruction de demandes d'occupation ou d'exploitation : l'État doit devenir un véritable gestionnaire du DPM, et pour cela, s'inspirer des méthodes mises en place pour gérer des aires protégées (désignation d'un gestionnaire, mise en place d'un plan de gestion, mesures de restauration, bonnes pratiques, police au plus près du terrain). Cette démarche sera engagée sur les espaces dont le caractère naturel reste fort (sans occupation).

- Les champs d'intervention de la DEAL et de la DM sont précisés ainsi :
  - la DEAL instruit les demandes relatives au DPM exondé ou DPM « sec » (installations de plage et autres occupations sur les 50 pas géométriques), la DM, instruit les demandes sur le DPM « mouillé » (corps morts, câbles sous marins, cages aquacoles, dispositif de concentration de poissons...). La DEAL instruit les dossiers qui concernent le trait de côte (diques, remblais). La

DM instruit les dossiers qui portent sur des installations intéressant la navigation (ponton et autres installations portuaires, ascenseurs à bateau...). La DM instruit les demandes d'émissaires en mer.

la DM coordonne les actions de police et de surveillance du DPM « mouillé » et la DEAL coordonne les actions de police et de surveillance du DPM « sec ». Chaque administration dont les agents sont habilités à constater des infractions de grande voirie est amenée à participer à des opérations de contrôles, conjointes ou non, du DPM.

Ils s'appuient sur l'expertise de la DRFIP et des sous-préfectures d'arrondissement.

- La gestion du DPM terrestre est réalisée par l'Etat (DEAL), l'Office national des Forêts (ONF), le Conservatoire du littoral (CDL) et son gestionnaire, l'Agence des 50 pas. Leurs politiques tarifaires seront harmonisées avec une attention particulière sur les interventions dans la mangrove et sur les îlets.
- La stratégie 2015-2050 du Conservatoire du littoral sera suivie en engageant les attributionsaffectations du DPM programmées. Le plan d'action annuel identifiera les parcelles à remettre au Conservatoire du littoral
- Les liens entre l'Etat « propriétaire » et les gestionnaires du DPM naturel (ONF, Conservatoire du littoral, autres gestionnaires publics ou privés) seront renforcés en multipliant les contacts (revues de dossiers).
- Un « club métier » composé des personnes ressources de chaque service gestionnaire de DPM est mis en place. Des contacts sont programmés avec les gestionnaires du DPM de Guadeloupe et de Guyane (échanges de bonnes pratiques, retours d'expérience).
- Un comité de gestion du DPM « mouillé » et un comité de gestion du DPM « sec », composés des gestionnaires mais aussi des parties prenantes (usagers, collectivités territoriales) sont mis en place. Ces comités de gestion sont notamment chargés de suivre l'activité des services mais aussi la mise en œuvre de la présente stratégie.
- Le bilan annuel de l'action de gestion est présenté en MISEN.

#### 2.1.4 - Valoriser le DPM

L'occupation du DPM est soumis à redevance. Quand le DPM est affecté ou transféré en gestion, les redevances du DPM reviennent à la personne affectataire ou gestionnaire.

A ce jour, le DPM de la Martinique est peu valorisé (beaucoup d'occupation sans titre). Le paiement de redevances par tous les occupants permettrait le financement des opérations de travaux ou d'acquisition de connaissances. Il est donc stratégique de titrer les occupations et d'assurer le recouvrement, en partenariat avec la DRFIP. À défaut de paiement des redevances, il conviendra d'engager des procédures de retrait des titres d'occupation.

#### Méthodologie proposée :

- établir un bilan annuel financier des ressources perçues et non perçues (DRFIP)
- améliorer le taux de recouvrement (des occupations légales comme illégales).

#### 2.1.5 - Transférer le DPM

#### **Transférer le DPM des 50 pas naturels**

L'état des lieux des espaces naturels des 50 pas géométriques réalisé en 2001 puis actualisé en 2013 par

la DEAL, en concertation avec l'ONF et le CDL, a permis de recenser 42 sites couvrant environ 330 ha des 50 pas appartenant au Domaine Public de l'État, en gestion DEAL.

Ce sont des zones restées à dominante naturelle mais non porteuses d'enjeux au regard des stratégies de protection et de mise en valeur portées soit par l'ONF soit par le CDL. Ces parcelles sont des espaces dits « intermédiaires », et hérités de la réserve domaniale des 50 pas géométriques.

Toutefois, ces terrains naturels intermédiaires méritent d'être valorisés et à cette fin, pourront être affectés au CDL.

Méthodologie et mesures à engager :

- Faire un nouveau bilan des sites naturels appartenant à la DEAL (à partir de la liste ci-dessous) pour identifier ceux qui mériteraient d'être valorisés via une affectation au Conservatoire ;
- · programmer l'affectation

#### Transférer le DPM mouillé

De manière générale, le transfert de la gestion à une autre personne publique doit rester exceptionnel. La personne publique qui le demande doit justifier sa demande par des motifs d'intérêt général (exemple : extension portuaire) et doit présenter un dispositif robuste de gestion (en régie ou délégué).

Le transfert au Conservatoire du littoral ne peut se faire que dans le cadre de sa stratégie d'intervention à long terme.

#### 2.2 - Contrôler le respect des autorisations et des usages

#### 2.2.1 - Informer et sensibiliser à la préservation du DPM

Certaines zones du DPM sont dégradées en raison d'actions délibérées et il convient non seulement de réduire les pressions, de le restaurer afin qu'il soit en mesure de retrouver toutes ses fonctions biologiques mais aussi de prévenir les pollutions en engageant des mesures de sensibilisation.

Parmi les difficultés :

- De nombreux dépôts sauvages ont été recensés : ils sont particulièrement problématiques quand des éléments toxiques sont abandonnés (exemple : batterie de voiture).
- Nombreux exutoires privés déversent encore des eaux usées directement dans les ravines ou la mer
- Une fréquentation très importante du littoral avec une activité intense de camping à Pâques qui nécessite des mises en défens ou des installations particulières notamment de collecte des déchets.
- Les zones littorales occupées pour le stationnement et l'entretien de bateaux sont nombreuses et sont souvent le siège de pratiques générant des pollutions diverses (travaux sur navires, rejets d'eaux usées en mer, navires abandonnés, épaves).

- Continuer à sensibiliser la population au respect de l'environnement en engageant des actions fortes de communication au sujet du rôle des milieux naturels martiniquais. L'inventaire des services écosystémiques rendus et la valeur économique de ces derniers peuvent être utilisés comme un outil majeur de sensibilisation à la préservation de l'environnement auprès des citoyens
- Continuer à sensibiliser les propriétaires de navires à de meilleures pratiques d'entretien de leurs

embarcations et une meilleure gestion de leurs déchets

- Promouvoir l'arrêt des travaux de carénage à même la plage, en encourageant les autorités portuaires à créer des aires de carénage propres, et fonctionnelles
- Inciter les collectivités à mettre en place un dispositif fonctionnel de collecte des déchets (y compris dans les zones de mouillage) adapté à la fréquentation et aux usages
- Restaurer et/ou protéger la végétation de bord de mer y compris des zones de mangroves
- Limiter les pollutions dues aux eaux usées non traitées
- · Prévenir l'abandon des navires et traiter les épaves

#### 2.2.2 - Planifier/programmer les contrôles

Les plans annuels de contrôle de l'environnement (marin piloté par la DM et terrestre piloté par la DEAL) identifient des **objectifs de contrôle** et fixent un nombre de journées de contrôles en mobilisant l'ensemble des services habilités à constater des infractions au code des domaines et au code de l'environnement.

Chaque plan est coordonné par un cadre coordonnateur, chargé :

- de préparer le plan de contrôle (propose des priorités)
- · de suivre son exécution
- d'organiser des opérations inter services
- d'inviter les différents gestionnaires à mettre en place leur stratégie de contrôle (en particulier le Grand Port de la Martinique, vue la taille de sa circonscription).

L'action des services, dans le cadre de ce plan de contrôle, sera suivie par la DM pour les contrôles en mer et par la DEAL s'agissant des contrôles sur le DPM sec (transmission des procès verbaux de constatation pour rédaction des procédures de grande voirie).

Une synthèse des actions de contrôle et de leurs suites sera réalisée et présentée en MISEN.

La mise en œuvre des sanctions reste particulièrement délicate, notamment quand il est question de remettre le bien en l'état et quand une expulsion des habitants est nécessaire.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- identifier les occupations non autorisées pour régularisation ou poursuites
- anticiper les installations illicites en organisant les remontées de terrains par les services de l'État mais aussi des collectivités
- Les services soumettront l'autorisation à la consignation de sommes destinées à la remise en l'état au terme de l'occupation.

#### 2.2.3 - Se donner les moyens d'un contrôle efficace

Pour s'assurer du respect des vocations et des cahiers des charges de chaque occupation, l'État doit être en mesure de réaliser des contrôles, de relever les infractions et de faire appliquer les décisions de justice.

#### Méthodologie et mesures à engager :

• Dispenser une formation par an dédiée aux unités de police et aux services instructeur des

demandes d'occupation et d'usage

- Harmoniser les actes réglementaires et rédiger des cahiers des charges-types
- Disposer d'un service juridique unique (DEAL) capable de conseiller et d'intervenir en cas de contentieux ou pré contentieux
- Réaliser un mémento à destination des unités de police récapitulant les différentes atteintes au DPM et indiguant les modalités de signalement
- S'assurer de la bonne réalisation des remises en état du DPM (y compris enlèvement d'éléments immergés) et de la mise en œuvre des astreintes
- Renforcer les contrôles du DPM
  - Réaliser des contrôles dédiés par aéronef ou drone
  - Tenir à jour une base de donnée des signalements
  - Intégrer au SIG les données concernant les atteintes au DPM

## 2.3 - Maîtriser les occupations et les usages du DPM et en réduire les impacts environnementaux

## 2.3.1 - Mettre en œuvre des solutions alternatives à l'artificialisation ou qui atténuent les impacts sur l'environnement et les paysages

La croissance bleue attendue de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral (SNML) vise à développer durablement les activités maritimes. Celles-ci se pratiquent nécessairement en mer ou sur le littoral, à proximité de la mer. Une plus grande occupation du DPM est donc à attendre dans les années prochaines. D'ores et déjà, on note de plus en plus de demandes d'autorisations d'occuper le DPM. Dans ce contexte, il convient de se doter d'un cadre facilitant l'instruction (occupation possible ou non, à telle ou telle condition).

#### Mesures et démarches à engager :

- S'assurer que le projet nécessite une occupation du DPM et la proximité de la mer et que des solutions alternatives ne sont pas possibles. Par exemple, encourager les solutions qui dénaturent le moins le DPM naturel comme les zones de mouillage ou les ports à sec (solutions permettant de limiter la création de nouveaux ports) ou des ports chenaux sans infrastructures lourdes, des mouillages écologiques (à vis) au lieu des corps morts...
- S'assurer d'une intégration la plus forte possible dans le paysage ; encourager toutes les mesures qui sont favorables à la biodiversité (par exemple, en choisissant des corps morts « écologiques » pour favoriser la biodiversité dans les sites qui s'y prêtent)
- Valoriser pleinement le DPM en se référant au prix du foncier terrestre et, en cas d'activité commerciale, en tenant compte du prévisionnel d'exploitation de l'entreprise qui sollicite l'autorisation
- Associer aux autorisations des mesures compensatoires ou d'accompagnement viables préservant la biodiversité. Préciser ces mesures qui pourraient être :
  - l'utilisation des énergies renouvelables par les installations
  - l'utilisation de matériaux recyclables
  - le nettoyage raisonné des plages
  - le ramassage sélectif
  - la préservation des zones humides

Des travaux d'ingénierie écologique (récifs artificiels, etc.)

#### 2.3.2 - Régulariser les occupations sans titre

De nombreuses occupations du DPM sont aujourd'hui sans titre et donc ne sont pas soumises à redevance. Ainsi par exemple, une très grande majorité des corps-morts mouillés en mer le sont sans AOT, ainsi qu'environ 85 % des pontons.

Dans ce contexte, il est engagé une démarche de régularisation.

Pour cela les services vérifient que l'occupation est conforme à la carte des vocations.

#### <u>Mesures à engager</u> :

- Réaliser un plan de régularisation par unité littorale
- Mettre en demeure de régulariser. Seules les demandes formulées à la suite de ces mises en demeure, pourront, si elles le peuvent, être régularisées.
- Être proactif : ne pas attendre la demande et aller au-devant des exploitants (par exemple de STEP) pour leur demander de déclarer leur ouvrage.
- Pour les occupations qui ne peuvent être régularisées, mettre en demeure l'occupant de quitter le site et de le remettre en l'état en l'invitant de rejoindre des espaces compatibles (par exemple des zones de mouillage autorisées).

#### 2.3.3 - Instruire les demandes selon des critères clairs et affichés

#### Méthodologie et mesures à engager :

Pour chaque demande, les services instructeurs s'assurent :

- des impacts environnementaux (sur les habitats, sur les espèces) et paysagers de l'installation, de l'occupation ou de l'usage. Pour mesurer l'impact, les services tiennent compte des enjeux connus (carte des habitats, présence d'espèces d'intérêt patrimonial, classement du paysage...) et, selon le cas, exigent des études d'impact du porteur de projet (après avis de l'Autorité environnementale selon la procédure dite du « cas par cas »).
- que le projet est conforme à la planification existante (SCOT, PLU, SAR, PADMA...)
- pour les installations en mer, des impacts sur la navigation (en soumettant les projets importants à l'avis des commissions nautiques locale ou grande)
- que le projet est compatible avec la capacité d'accueil et la vocation du site (hors navires au mouillage forain et temporaire)
- que le projet est conforme aux vocations précisées le cas échéant dans des plans de gestion applicables à des zones délimitées.
- que l'ensemble des procédures sont engagées notamment en cas d'application de la loi sur l'eau (ouvrage)
- que le projet prend en compte les nouvelles techniques de construction avec des structures démontables

#### 2.3.4 - Prendre en compte les risques littoraux

Le DPM est un territoire à risques : les aléas à la Martinique sont potentiellement nombreux : tempête, tsunamis, coulées de boues, effondrement de falaises...Par ailleurs, il est sensible aux effets du

changement climatique (montée des eaux) avec des phénomènes d'érosion et d'accrétion.

Des actes de gestion doivent être engagés pour tenter d'atténuer le phénomène de recul du trait de côte.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Prendre en compte les risques littoraux (et en particulier l'étude sur l'érosion du littoral) dans l'instruction des demandes d'occupation du DPMn et dans les actes de gestion du DPMn en intégrant les données disponibles et les cartes d'aléas. Ces risques importants justifient que le DPM reste inhabité. Les navigateurs en escale peuvent mouiller de façon foraine dans les zones dédiées. En cas de stationnement plus long, le navigateur doit trouver des solutions de logement terrestres notamment lors de la saison cyclonique.
- Avoir une approche empirique permettant des prescriptions pragmatiques dans les AOT : revégétalisation, retour à l'état naturel et AOT au dernier survivant.
- Alimenter le futur portail du littoral avec les données du SIG littoral DEAL-DM.
- Soumettre à l'AE les équipements sur le littoral impactant le transit sédimentaire inter-cellules hydrosédimentaires.
- Intégrer les cartes et règlements des PPRn dans ADOC par le ministère avant son déploiement en Martinique.

#### 2.4 - Aménager durablement le DPM

#### 2.4.1 - Assurer l'accès au DPM

Les parties maritimes et terrestres du DPM sont accessibles au public. Pour l'exercice de cette liberté, il convient de faire respecter la servitude du littoral tout en mettant en place des aménagements permettant de canaliser le public.

L'aménagement de ponton pour le débarquement du public sur les îlets ou les espaces naturels, ne sera possible qu'au vu de la vocation du site et de sa capacité d'accueil et de la nécessité d'organiser le plan d'eau.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Développer la connaissance des pratiques et des espaces fréquentés par le public ainsi que ses voies d'accès. Identifier les points de congestion et de conflits d'usages actuels ou futurs
- Matérialiser le tracé de la servitude dans les actes autorisant l'occupation du DPMn ou lors des cessions, convention ou transferts de gestion.
- Aboutir à une programmation partagée des ouvertures et entretiens de sentiers littoraux

#### 2.4.2 - Maîtriser l'occupation du DPM

#### Le stationnement de véhicule

La circulation et le stationnement des véhicules terrestres à moteur est interdit sur le DPM. Dans les cas où ces pratiques seraient d'usage, il conviendrait d'y remédier en engageant diverses mesures comme la mise en défens.

#### La gestion du mouillage des navires

- Le mouillage des navires qui entrent dans le champ de l'arrêté SURNAV est soumis à autorisation du préfet DDG AEM (demandes adressées au CROSS AG).
- Les navires de plaisance non concernés par l'arrêté SURNAV ne peuvent mouiller sur leur ancre que dans les zones autorisées à cet effet par le plan d'aménagement et de balisage. Dans les zones non encore couvertes par des plans d'aménagement et de balisage, ils sont autorisés au mouillage forain en dehors des zones interdites expressément au mouillage comme :
  - les chenaux de navigation
  - dans la réserve du Prêcheur
  - dans la zone de Pothuau réservée à la plongée au Carbet
  - à la pointe Borgnèse
  - autour des îlets de Sainte Anne
  - sur les cayes de Sainte-Luce
  - dans la baie du Trésor
  - dans les lieux dits « trous à cyclone » de la baie du Marin
  - sur les zones d'épaves historiques à St Pierre
- Lorsque le stationnement est prolongé quel que soit le dispositif (ancre ou corps mort) ils sont soumis à AOT. Dans ce cas, des corps morts peuvent être immergés, après autorisation individuelle, dans :
  - des zones de mouillage identifiées par arrêté préfectoral plan d'aménagement et de balisage (zone de mouillage libre, etc.)
  - des zones identifiées dans la carte des vocations du DPM
  - exceptionnellement sur demande spécifique en dehors de zones de mouillage ou zone identifiées dans la carte des vocations
- Les AOT individuelles ne peuvent être accordées à proximité des zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL).

#### Les pontons

Le ponton permet l'embarquement et le débarquement de passagers et matériels sur des navires. Ils peuvent aussi servir au stationnement des navires.

Priorité doit être donnée aux demandes de collectivités (communes, CTM) pour des pontons à usage collectif et public.

Lorsqu'une personne privée bénéficie d'une AOT pour installer et utiliser un ponton, elle doit le laisser accessible à tous (par voie de mer). Le ponton doit être utilisé à des fins personnelles et en aucun cas à des fins commerciales.

La mise en place de pontons doit être compatible avec la vocation du site (voir 2.1.2).

- identifier les pontons qui sont utilisés à des fins commerciales et mettre en place des dispositifs portuaires
- titrer les pontons existants s'ils sont compatibles avec la vocation du site
- pour les demandes de nouveaux pontons, apprécier la demande à l'échelle d'une entité

géographique et des ouvrages déjà présents (prioriser l'installation de pontons collectifs).

#### Les ascenseurs à bateau, ou lifts

Les ascenseurs à bateau, ou lifts, permettent de stationner des navires légèrement au-dessus de l'eau. Ce sont des installations lourdes, souvent accompagnés de pontons « privatisés » permettant d'accéder au lift. L'installation de lifts doit rester exceptionnelle.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- titrer les lifts existants s'ils sont compatibles avec la vocation du site
- pour les demandes de nouveaux lifts, privilégier des solutions alternatives (navire stocké à terre sur remorque, place au port, mouillage sur corps mort, etc) doivent être utilisées.

#### 2.4.3 - Définir les conditions d'exercice d'une activité commerciale sur le DPMn

#### Les concessions de plage

Il existe deux sortes de concession de plage :

- la concession communale: la commune est prioritaire pour demander une concession de plage sans concurrence ni publicité. La commune doit présenter un projet à l'État (aménagements prévus, limites des lots, redevances demandées aux exploitants). Le projet est alors soumis à enquête publique et l'État peut signer un contrat de concession par lequel il confie à la commune la pleine gestion en contrepartie d'une redevance. La commune perçoit alors les redevances versées par les exploitants des lots. Ce dispositif n'est toujours pas applicable dans les outre-mers pour des raisons liées à son application saisonnière.
- Les AOT : les plages sont gérées directement par l'État. Une AOT est délivrée pour chaque occupant et les redevances sont perçues par l'État.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Fixer des taux d'occupation maximum en termes de surface et de linaire de plage occupée, pour chaque plage et pour chaque commune, en concertation avec les communes.
- Porter ces éléments à la connaissance via les documents d'urbanisme et les schémas intercommunaux.
- Autoriser les installations commerciales sur les plages uniquement dans des zones prédéfinies (dans la carte des vocations), les zones à forts enjeux environnementaux (proximité des mangroves, plages en érosion, sites de ponte des tortues marines, etc.) seront préservées de ces occupations.
- Favoriser la gestion des plages par convention État-communes.

#### Les zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL)

La création d'une zone de mouillage organisée, ou ZMEL, est décidée par l'État sur sa propre initiative ou sur demande (d'une collectivité, d'une personne privée). La gestion de la zone quand elle n'est pas réalisée en régie, doit être attribuée après mise en concurrence. Le pétitionnaire devra présenter un dispositif de gestion correctement dimensionné et les préconisations environnementales précisées dans l'AOT (mouillage écologique, etc) devront être respectées. Selon l'ampleur et l'implantation du projet, la création d'une ZMEL peut être soumise à étude d'impact et autorisation environnementale.

- action prioritaire dans les trous à cyclone et à proximité des ports de plaisance visant à quantifier les navires, à identifier les usages, à créer des zones de mouillages à proximité, à déplacer les navires volontaires ou par contrainte (mise en demeure)
- la création des zones de mouillage doit tenir compte des enjeux environnementaux (notamment qualité de l'eau, des paysages et après analyse nautique)
- l'aménagement des zones devra s'attacher à réduire les impacts sur l'environnement (mouillage écologique, traitement des eaux grises et noires, etc.)
- la gestion doit permettre le traitement des déchets et des eaux grises et noires et offrir des services fonctionnels à destination des plaisanciers
- l'habitation à bord au sein d'une zone de mouillage doit être exceptionnelle et temporaire et conditionnée à la mise en place de mesures de gestion (notamment des déchets, des eaux grises et noires)
- dans l'attente de la création des zones, des AOT individuelles pour l'installation de corps morts peuvent être délivrées, dans les zones de mouillage historiques, avec des durées courtes
- les titulaires d'AOT au sein des ZMO doivent respecter le cahier des charges de la zone (préconisations d'aménagement et de gestion)
- le candidat à la gestion de la zone devra proposer des solutions réalistes de gestion et de contrôle des usages, et de gestion environnementale

#### Les parcs aquatiques

Les parcs aquatiques sont des structures récréatives qui sont exploitées à des fins commerciales. Cependant, ces parcs assurent l'une des vocations essentielle du DPM, l'activité balnéaire.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- Fixer le nombre maximum de parcs aquatiques que l'on peut implanter par unité littorale de la Martinique (Côte Nord Caraïbe, Baie de Fort-de-France, Côte Sud Caraïbe, Presqu'île de Sainte Anne, Côte Atlantique sud et îlets, Presqu'île de la Caravelle, Côte Atlantique Nord), au regard de la fréquentation balnéaire et touristique, de la vocation des sites, de l'enjeu économique et de la préservation de l'environnement. Les zones à forts enjeux environnementaux (proximité des mangroves, plages en érosion, sites de ponte des tortues marines, etc.) seront préservées de ces occupations.
- Définir des tailles limites et les principales caractéristiques de ces parcs aquatiques afin d'atténuer leur emprise sur le DPM et les impacts sur les paysages.

#### Les plateformes flottantes pour des activités hôtelières, de restauration, de bases nautiques, etc.

Les plateformes flottantes sont ancrées en mer, ou amarrées à un quai ou un ponton.

La mise en place de plateformes flottantes ou d'un ensemble de structures, dont la vocation n'est pas de naviguer, constitue une forme d'artificialisation du DPM. Dès lors elles ne peuvent être implantées sur le DPM naturel. Dans certaines circonstances, par exemple quand l'ensemble hôtelier est constitué par des navires, elles peuvent être autorisées à se positionner dans les zones de mouillages si le règlement d'usage de la zone le permet.

#### Méthodologie et mesures à engager :

 Suivre les futures préconisations de la mission du CGEDD visant à disposer d'une réflexion stratégique sur les structures flottantes artificielles en mer  Refuser les demandes d'AOT pour plateformes flottantes sur le domaine public maritime naturel en dehors des zones de mouillage existantes

#### 2.4.4 - Prévenir et lutter contre l'habitat sur le DPM naturel

L'habitation sur le DPM Naturel « mouillé » comme « sec » est exceptionnelle.

- DPM sec : Les zones naturelles devant le rester, la règle est d'évacuer les habitants et de détruire les habitations.
- En mer : l'habitation sur un navire n'est pas possible sur le DPMn et réservé au DPM artificiel ou dans les zones dédiées au mouillage forain (en escale), aux ZMEL et ZMO.

#### Méthodologie et mesures à engager :

- former les instructeurs AAH à la problématique de la gestion du DPMn
- mieux organiser les flux d'informations sur la gestion du DPMn en direction des services instructeurs des AAH
- adapter les durées des AOT

#### 2.4.5 - Définir une stratégie de défense du DPM

#### La lutte « anti-sargasses »

<u>Depuis la terre</u>: les zones d'échouage doivent être accessibles et éventuellement aménagées pour permettre le ramassage des algues échouées. Dans certains cas il conviendra de fixer dans les plan de sauvegarde communaux (PSC) des points d'accès y compris sur propriétés privées.

<u>Les dispositifs de type « barrages » ou « pièges »</u> : avec les arrivées massives d'algues sargasses sur les côtes de la Martinique, les initiatives publiques ou privées d'installations de barrages anti-sargasses se multiplient sur le littoral.

Ces dispositifs de défense peuvent être problématiques :

- il peut remettre en cause le droit d'accès au DPMn pour tous en raison de la fermeture de baies ou de fonds de baies (lorsque l'épisode est passé),
- À l'origine de conflits de voisinage, le barrage ayant pour effet de dévier les algues sargasses au droit d'une propriété, créant de la sorte de plus fortes concentrations d'algues devant certaines habitations,
- pour la sécurité de navigation, de jour comme de nuit,
- pour l'environnement et les paysages (implantations insuffisamment soucieuses de la présence d'éventuels écosystèmes sensibles, constructions à base de grilles susceptibles d'entraver la libre circulation de la faune aquatique),

- privilégier les dispositifs démontables, temporaires (mise en place le temps de l'épisode) et facilement modifiables, en distinguant le dispositif d'accroche du barrage et le barrage lui-même ;
- privilégier des sites à faible enjeu environnemental

- octroyer des AOT en fonction des caractéristiques du barrage, de son impact environnemental et de l'absence de conflits d'usages, de son mode de gestion (récupération des algues) à titre expérimental et pour une durée courte et limitée, avec une durée initiale n'excédant pas 6 mois à 1 an, renouvelables sur présentation d'un bilan d'incidence,
- contraindre (dans le cahier des charges) l'occupant à ramasser les algues dans le barrage dans des délais raisonnables.

#### Les digues et autres ouvrages de défense contre la mer

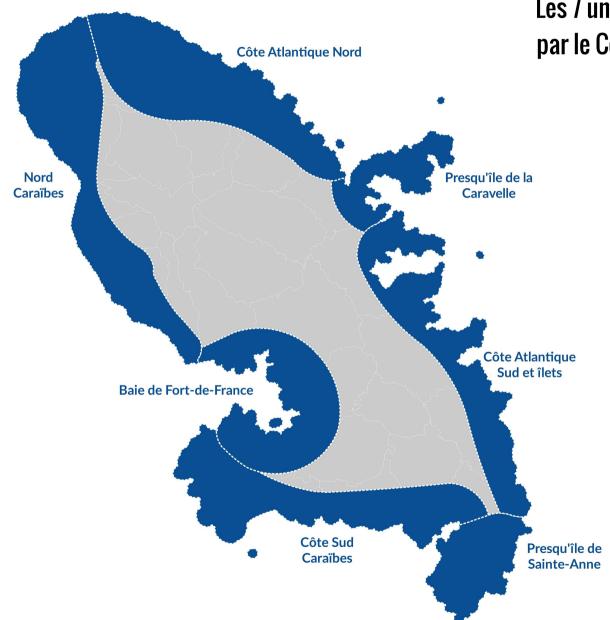
Les ouvrages de défense sur le DPM sont exceptionnels et répondent à des forts enjeux de défense (habitations non délocalisables). La stratégie de gestion du trait de côte en précisera les conditions de mise en œuvre.

## **ANNEXES**

#### Index

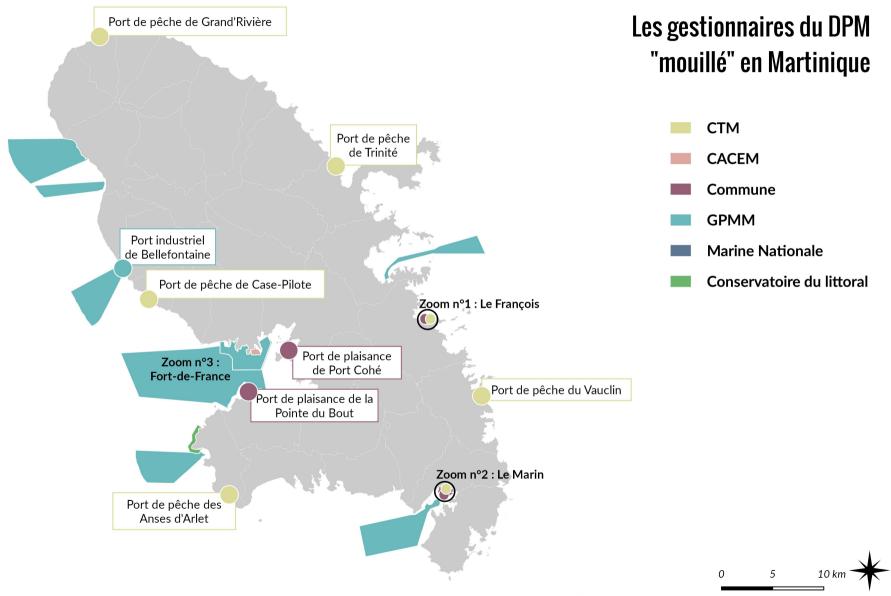
Annexe n°1 : Cartographie des Unités Littorales	27
Annexe n°2 : Cartographie des gestionnaires du DPM « mouillé »	
Annexe n°3 : Les mangroves gérées par la Conservatoire du Littoral	
Annexe n°4 : Cartographie des 50 pas géométriques	

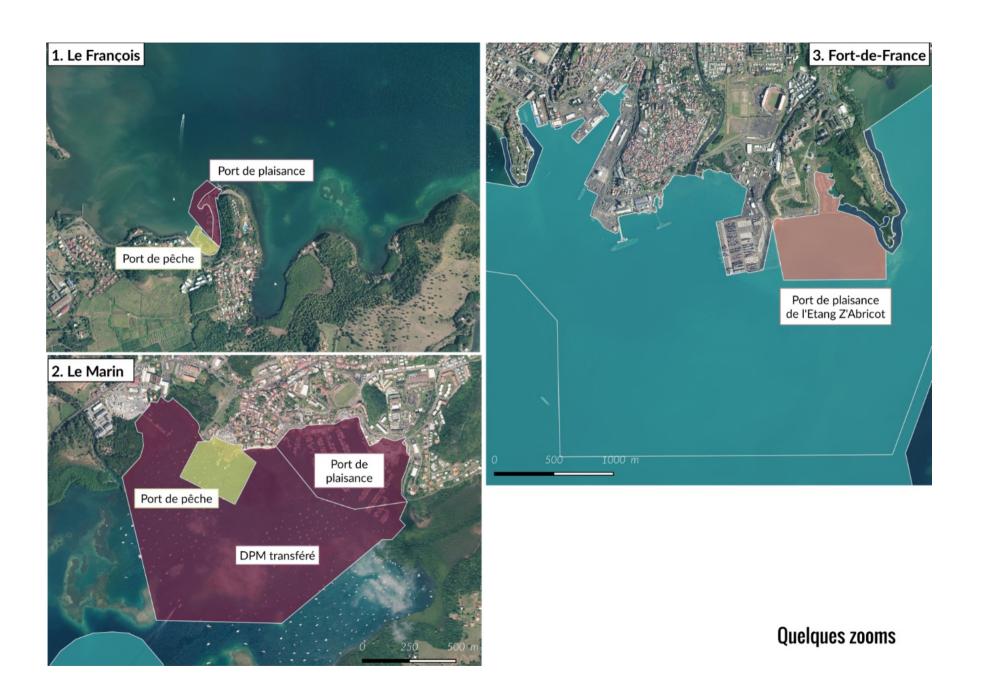
Annexe n°1: Cartographie des Unités Littorales



## Les 7 unités littorales adoptées par le Conservatoire du Littoral

Annexe n°2 : Cartographie des gestionnaires du DPM « mouillé »





Annexe n°3 : Les mangroves gérées par la Conservatoire du Littoral

