

GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE



PROJET STRATEGIQUE 2019-2023

*VERS UNE PERFORMANCE PORTUAIRE REDYNAMISEE
AU BENEFICE DE LA GUYANE ET DE SON INTEGRATION
REGIONALE AU SEIN DU PLATEAU DES GUYANES A LA
CARAÏBE*

SOMMAIRE

LEXIQUE	5
LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD'HUI	8
1.1. LE CONTEXTE JURIDICO-ADMINISTRATIF	8
1.2. LE GPM DE LA GUYANE ET SA GOUVERNANCE	8
1.2.1. LA GOUVERNANCE DU GPM	8
1.2.2. LE PERSONNEL DU GPM	13
1.2.3. CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE ET SITUATION FONCIERE	13
1.3. LE SYSTEME PORTUAIRE GUYANAIS	16
1.4. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE EN 2019	21
1.4.1. LES TRAFICS DU GPM	21
1.4.1.1. Evolutions récentes	21
1.4.1.2. Le conditionnement des marchandises	22
1.4.2. ACCES NAUTIQUES ET DRAGAGES	23
1.4.3. SURETE ET SECURITE	26
1.4.4. INSTALLATIONS PORTUAIRES A DEGRAD-DES-CANNES	26
1.4.5. INSTALLATIONS PORTUAIRES A PARIACABO	30
1.4.6. LES ACTEURS PORTUAIRES	31
1.4.7. LA PERFORMANCE PORTUAIRE	32
1.5. LA DESSERTE MARITIME DE LA GUYANE ET LES EVOLUTIONS RECENTES	34
1.5.1. LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA GUYANE	34
1.5.2. LA DESSERTE MARITIME DE DEGRAD-DES-CANNES	34
LE PROJET STRATEGIQUE 2014-2018 – LES REALISATIONS ET LE POINT D'AVANCEMENT	38
1.1. LE CONTENU DU PROJET STRATEGIQUE 2014-2018	38
1.2. POINT DES ACTIONS ENGAGEES PAR LE GPM DE LA GUYANE	39
1.2.1. VOLET FONCIER - LA CIRCONSCRIPTION DU GPM-GUYANE	42
1.2.2. VOLET SECURITE - LA MISE EN ŒUVRE D'UN MASE	42
1.2.3. VOLET ACCES PORTUAIRES	43
1.2.3.1. Les accès terrestres : le nouveau complexe entrées-sorties	43
1.2.3.2. Les accès maritimes : la mise en service des remorqueurs-dragueurs	44
1.2.4. VOLET NTIC	45
1.2.4.1. Plateforme collaborative intranet/extranet	45
1.2.4.2. Participation au GIE VIGIE-Ports	45
1.2.5. VOLET EXPLOITATION PORTUAIRE	46
1.2.5.1. Modernisation de la manutention	46
1.2.5.2. Rénovation des réseaux	46

1.2.6. VOLET DEVELOPPEMENT DURABLE ET PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT	47
1.2.7. VOLET COOPERATION ET PARTENARIATS	49
1.2.7.1. Le Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane	49
1.2.7.2. Développement de la coopération sur le plateau des Guyanes	50
1.2.7.3. Convention de partenariat GPM-CDC	50
1.3. BILAN DES ACTIONS ENGAGEES	51
1. VOLET 1 - POSITIONNEMENT STRATEGIQUE ET POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DE L'ETABLISSEMENT	54
1.1. LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023 DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE	54
1.1.1. LE CONTENU DU PROJET STRATEGIQUE	54
1.1.2. LA LOI POUR L'ECONOMIE BLEUE	55
1.1.3. LA STRATEGIE NATIONALE DES PORTS FRANÇAIS	56
1.1.4. OBJECTIFS DU PROJET STRATEGIQUE 2019-2023	57
1.1.5. LE DOCUMENT DE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023	58
1.2. PROSPECTIVE ECONOMIQUE	59
1.2.1. CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE DE LA GUYANE	59
1.2.2. DES CARACTERISTIQUES PROPRES AU TERRITOIRE GUYANAIS	59
1.2.3. UN CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE DYNAMIQUE MAIS UN SOCLE ECONOMIQUE RESTREINT	60
1.2.4. UNE DYNAMIQUE ECONOMIQUE MASQUANT DES CONTRAINTES STRUCTURELLES	62
1.2.5. UN COMMERCE EXTERIEUR RESTANT TRADITIONNELLEMENT ORIENTE VERS LA METROPOLE ET L'EUROPE	65
1.2.6. UN REDRESSEMENT NECESSAIRE POUR SURMONTER LES HANDICAPS DU CONTEXTE ECONOMIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE	65
1.2.7. LES EVENEMENTS RECENTS	66
1.2.8. CONTEXTE ECONOMIQUE : UNE EVOLUTION FAVORABLE RENDUE POSSIBLE PAR UNE PLURALITE D'OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT	67
1.2.9. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT LIEES AU SOCLE ECONOMIQUE ACTUEL DE LA GUYANE	67
1.2.10. L'INTEGRATION REGIONALE COMME AXE DE DEVELOPPEMENT POUR LA GUYANE ET DEGRAD-DES-CANNES	69
1.2.10.1. Les modes de transport intra-régionaux	69
1.2.10.2. Le système portuaire régional et le positionnement de Dégrad-des-Cannes	70
1.2.10.3. Les échanges inter-régionaux et potentiel de développement	73
1.2.11. DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT BASES SUR LES OPPORTUNITES DE CROISSANCE POUR LA GUYANE	74
1.2.12. LES RELAIS DE CROISSANCE POUR LA GUYANE ET LE GPM-GUYANE	74
1.2.12.1. Le potentiel minier	74
1.2.12.2. Energies renouvelables : une pluralité de gisements porteurs pour la Guyane, générateurs de flux industriels	77
1.2.12.3. La filière bois	79
1.2.12.4. L'économie bleue	80
1.2.12.5. Les déchets	81
1.2.12.6. La filière tourisme, porteuse de développement pour la Guyane	83

1.3. LES PROJETS DU GPM POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE	84
1.3.1. MODERNISATION DE LA MANUTENTION (OUTILLAGE ET INFRASTRUCTURES)	84
1.3.2. REHABILITATION DU QUAI 3 ET DU POSTE ROULIER	85
1.3.3. PORT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL DE L'OUEST GUYANAIS	86
1.3.4. CONSTRUCTION DU POSTE FRONTALIER COMMUNAUTAIRE (PFC)	89
1.3.4.1. Postes Frontaliers (PF) : réduire la dépendance métropolitaine et catalyser le potentiel des échanges inter-régionaux	89
1.3.4.2. Le programme du PFC	89
1.3.5. CREATION D'UN PORT SEC A SAINT-GEORGE-OYAPOCK	91
1.3.6. SERVICES PORTUAIRES POUR LA CROISIERE ET LE TOURISME	93
1.3.7. LE DEVELOPPEMENT DU CABOTAGE MARITIME ET L'INTEGRATION REGIONALE	94
1.3.8. REPRISE ET INTEGRATION DU SITE DEAL DANS LE PERIMETRE PORTUAIRE	96
1.3.9. LA PLAISANCE AU SEIN DU GPM-GUYANE	98
1.3.10. L'AMENAGEMENT DES ESPACES ET DU FONCIER DU GPM	99
1.3.11. LE SYSTEME D'INFORMATIONS GEOGRAPHIQUES - SIG	105
1.3.12. L'OBSERVATOIRE PORTUAIRE REGIONAL	106
1.3.13. LE NOUVEAU SIEGE DU GPM	107
1.3.14. LA POMU : UN PROJET SUR LE LONG TERME	109
1.3.15. REFORME DE LA PERCEPTION DES REDEVANCES DE STATIONNEMENT ET FACTURATION DES VIDES	111
1.4. POSITIONNEMENT DU GPM ET STRATEGIE GLOBALE POUR LE PROJET STRATÉGIQUE 2019-2023	112
2. VOLET 2 - ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS	114
2.1. LES EVOLUTIONS DES MODELES DE GESTION	114
2.1.1. LE PILOTAGE DES DONNEES FINANCIERES	114
2.1.2. OPTIMISER A LA MARGE LES APPROCHES DE GESTION	115
2.1.3. LES ADAPTATIONS NECESSAIRES AU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS	116
2.2. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DU PROJET STRATEGIQUE	117
2.2.1. LES ORIENTATIONS RETENUES	117
2.2.2. LA DESCRIPTION DES SCENARII	118
2.2.3. LES PROJETS EN FONCTION DES NIVEAUX DE PRIORITE	119
2.3. TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE ET FINANCIÈRE DE L'ÉTABLISSEMENT POUR RÉALISER SES OBJECTIFS	123
2.4. DEVELOPPEMENT SOCIAL ET POLITIQUE SOCIETALE DU GPM DE LA GUYANE	125
2.4.1. UNE IMPLICATION SOCIALE POUR UNE ENTREPRISE COMPOSEE D'EQUIPES AUX ORIGINES MULTIPLES : LE PARTAGE D'UNE VISION STRATEGIQUE COMMUNE	125
2.4.2. UNE DEMARCHE SOCIETALE POUR LE GPM DE LA GUYANE	126
2.4.3. DEVELOPPER LA TRANSVERSALITE ET LE TRAVAIL EN EQUIPE	126
2.4.3.1. Le partage d'une vision stratégique commune	126
2.4.3.2. La déclinaison opérationnelle du projet stratégique	127
2.4.3.3. La consolidation de la démarche par processus	128

2.4.4. LE PILOTAGE DU PROJET POUR UNE PERFORMANCE OPERATIONNELLE AMELIOREE	129
2.4.4.1. La structuration de la démarche commerciale	129
2.4.4.2. Elargir et sécuriser l'offre de service	129
2.4.4.3. L'optimisation de la fonction ressources humaines	130
2.4.4.4. La poursuite de la consolidation du système d'information	130
2.4.5. RENFORCER LES OUTILS DE PILOTAGE	131
2.4.5.1. Le déploiement d'une comptabilité analytique	131
2.4.5.2. L'amélioration du pilotage budgétaire	131
2.4.5.3. Le renforcement du suivi des dossiers FEDER	131
2.4.5.4. L'évaluation du port par les parties prenantes	131
2.4.6. LE TABLEAU DE BORD ET LES INDICATEURS CLES DE PERFORMANCE	131
2.4.7. COMMUNIQUER SUR LA DEMARCHE SOCIETALE ET ENVIRONNEMENTALE DU GPM DE LA GUYANE	138
2.4.7.1. La communication interne	138
2.4.7.2. La communication externe	138
2.4.8. RENFORCER LES LIENS AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE	139
2.4.8.1. Les acteurs de Guyane	139
2.4.8.2. Le renforcement des échanges avec les états voisins du plateau des Guyanes	139

3. VOLET 3 - DEMARCHE PROSPECTIVE POUR L'EXPLOITATION DES OUTILLAGES PUBLICS DE MANUTENTION	140
3.1. LES ORIENTATIONS PROPOSEES PAR LA LOI	140
3.2. LES EVOLUTIONS RECENTES ET EN COURS POUR L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE	140
3.2.1. LES GRUES DE QUAI	140
3.2.2. LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU QUAI Q3 ET DU POSTE ROULIER	142
3.2.3. LES TERRE-PLEINS	143
3.3. LA PERFORMANCE PORTUAIRE	145
3.4. L'ACCOMPAGNEMENT DE LA MODERNISATION DE L'EXPLOITATION	145
3.5. LES ENJEUX SUR LE LONG TERME POUR LE GPM DE LA GUYANE EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE MANUTENTION	146

LEXIQUE

AFD	Agence Française de Développement
ADEME	Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
AOPOSP	Autorisation d'Outillage Privé avec Obligation de Service Public
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire (sur le domaine portuaire)
ARDAG	Association de recyclage des déchets de l'automobile en Guyane
CACL	Communauté d'Agglomération du Centre du Littoral
CARICOM	Carribbean community
CCDS	Communauté de Communes Des Savanes
CCIAG	Conseil de Coordination Interportuaire Antilles – Guyane
CCIRG	Commerce et d'Industrie de Région de la Guyane
CCOG	Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais
CCS	Cargo community system
CD	Conseil de Développement
CDC	Caisse des dépôts et consignation
CI	Commission des Investissements
CM	Cote par rapport au zéro des cartes marines
CMU	Carribbean Maritime University
CNES	Centre National d'Etudes Spatiales
COI	Conseil d'Orientation des Infrastructures
CPER	Contrat de plan Etat-Région
CROSSAG	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane
CS	Conseil de Surveillance
CSG	Centre Spatial Guyanais
La CTG	La Collectivité Territoriale de Guyane
Le CTG	Le Comité du Tourisme Guyanais

DAAFG	Direction de l'agriculture et de la forêt de Guyane
DEAL	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EED	Etude de dangers
ERC	Eviter Réduire Compenser
EPFAG	Etablissement public foncier et d'aménagement de la Guyane
E/S	Entrées / Sorties
EVP	Equivalent vingt pied (20')
FEDER	Fonds européens de développement régional
GEMAG	Groupement des Employeurs Manutentionnaires de Guyane
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPM-G	Grand Port Maritime de la Guyane
GPEEC	Gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences
ICP	Indicateurs clés de performance
IEDOM	Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer
MASE	Manuel d'amélioration de la sécurité des entreprises
MERCOSUR	Marché commun sud-américain
MVTS	Mouvements (de conteneurs)
NTIC	Nouvelles technologies de l'information et de la communication
OIN	Opération d'intérêt national
ONF	Office national de la forêt
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durables
PAE	Parc d'activités économiques
PDMIRG	Programme de développement et de modernisation des itinéraires routiers de Guyane
PFC	Poste Frontalier Communautaire
PGTD	Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane
PLU	Plan Local d'Urbanisme
POMU	Plate-forme Offshore Multi-Usage

PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PPRN	Plan de prévention des risques naturels (inondation, littoral...)
PRFB	Programme régional de la forêt et du bois
PRPGD	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
PS	Projet Stratégique
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SARA	Société Anonyme de Raffinerie des Antilles
SCoT	Schéma de cohérente territoriale
SDOM	Schéma départemental d'orientation minière
SDSI	Schéma de digitalisation des systèmes d'information
SIG	Système d'Information Géographique
SMVM	Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SMS	Système de management de la sécurité
SRTLG	Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs de Guyane
SRCAE	Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie
SWAC	Sea Water Air Conditioning
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TOS	Terminal operating system
TP	Terre-plein
UE	Union Européenne
UPF	Union des Ports de France
UMEP	Union maritime et portuaire
ZEE	Zone d'exclusivité économique
ZFANG	Zones Franches d'Activité Nouvelle Génération
ZIP	Zone industrialo-portuaire
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD'HUI

1.1. LE CONTEXTE JURIDICO-ADMINISTRATIF

La loi n°2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne dans le domaine des transports, ont conduit à réformer la gouvernance des ports d'outre-mer, dans le prolongement de la réforme portuaire métropolitaine.

La réforme portuaire prévue par la loi vise donc essentiellement à permettre aux ports d'outre-mer de se transformer en grands ports maritimes, établissements publics nationaux, afin de se recentrer sur des missions d'aménageurs et de développement commercial.

Deux décrets sont venus finaliser le processus de création du Grand Port Maritime de la Guyane :

- Le Décret n° 2012-1102 du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de La Réunion ;
- Le décret n° 2012-1105 du 1^{er} octobre 2012 instituant le Grand Port Maritime de la Guyane.

Les installations du port de Dégrad-des-Cannes, précédemment concédées à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région de la Guyane (CCIRG), et celles du port de Pariacabo, confiées en gestion au Centre Spatial Guyanais au travers d'une Autorisation d'Outillage Privé avec Obligation de Service Public (AOPOSP), sont ainsi transférées au Grand Port Maritime de la Guyane, mettant fin à une dualité de gestion entre l'État et ses concessionnaires. A noter que le GPM Guyane a repris le principe de l'AOPOSP de Pariacabo avec le CNES.

Le siège du GPM Guyane est fixé à Rémire-Montjoly.

1.2. LE GPM DE LA GUYANE ET SA GOUVERNANCE

1.2.1. La gouvernance du GPM

Le Grand Port Maritime de la Guyane (GPM-Guyane) a été créé par le Décret n° 2012-1105 du 1^{er} octobre 2012, avec mise en place au 1^{er} janvier 2013, et placé sous la tutelle du Ministre en charge des ports maritimes.

Comme dans le régime des grands ports maritimes métropolitains, l'établissement public portuaire est doté d'une gouvernance :

- un Conseil de Surveillance (CS) où siègent dix-sept membres dont :
 - Au titre des représentants de l'Etat :
 - Le Préfet de la Région Guyane ;
 - Le Directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
 - Le représentant du Ministère de l'économie et des finances ;

- Le représentant désigné conjointement par le Ministère des Outre-mer et celui chargé de la Mer ;
- o Au titre des Collectivités Territoriales et de leurs groupements :
 - Deux représentants de la Collectivité Territoriale de la Guyane ;
 - Un représentant de la Commune de Rémire-Montjoly ;
 - Un représentant de la Communauté de Communes Des Savanes CCDS ;
 - Un représentant de la Communauté d'Agglomération du Centre du Littoral CACL ;
- o Au titre des salariés du Grand Port Maritime :
 - Trois représentants des salariés du GPM
- o Au titre des personnalités qualifiées :
 - Trois représentants désignés par la CCI ;
 - Deux représentants désignés par l'Etat.

Le Conseil de surveillance, conformément au Code des transports, arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Le Conseil de surveillance se réunit quatre fois par an.

- un Directoire collégial composé de trois membres ;
- un Conseil de Développement portuaire (CD), consultatif, composé de vingt membres.

Le Conseil de développement permet d'assurer la représentation des milieux professionnels, sociaux et associatifs intéressés par la vie portuaire, ainsi que les collectivités territoriales et leurs regroupements.

C'est une instance consultative d'études et de partages d'informations sur le développement économique portuaire. Il rend des avis sur des projets portuaires et sur la politique tarifaire.

Le Conseil de développement s'est réuni à treize reprises entre le 21 octobre 2013 et le 12 juin 2018. L'analyse du trafic portuaire et les tours de table des opérateurs ont permis à chaque séance d'évaluer les situations conjoncturelles afin de soutenir la hausse qui se confirme depuis 2013. Ses travaux ont porté principalement sur le projet stratégique 2014-2018 et son suivi. En effet la déclinaison des orientations retenues ont permis de mettre en place avec l'appui des membres :

- o La maîtrise foncière
- o Le trafic portuaire
- o Le nouveau complexe entrée-sortie
- o Le dragage-remorquage
- o La fibre optique à Dégrad-des-Cannes
- o La 1^{ère} circonscription du GPM Guyane
- o Le cabotage inter régional
- o Les partenariats portuaires
- o Le CPHS

- Le règlement d'exploitation
- La certification MASE
- La situation de la logistique pétrolière offshore
- La mise en perspective d'une Plateforme Offshore Multi Usage.
- Le Poste Frontalier Communautaire (PIF, PEC, PED et Douanes)
- Les études sur la modernisation de la manutention
- La politique tarifaire

D'autres projets ont été également étudiés en séance, dont la mise en œuvre est en cours comme par exemple le logiciel de gestion du terminal (TOS OSCAR), le règlement d'exploitation, le projet de Port Industriel et commercial de l'Ouest guyanais, le port sec de l'Est.

- La Commission des investissements

Dans le cadre de la Loi Leroy pour l'économie bleue du 20 juin 2016, la Commission des investissements est saisie obligatoirement pour avis sur le Projet Stratégique du GPM et sur les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général sur le domaine public portuaire. Elle a été mise en place lors de la réunion du Conseil de développement du 20 novembre 2018. Elle est présidée par Monsieur le Président de la Collectivité Territoriale de Guyane.

A l'exception du représentant de l'Etat, des membres du Directoire et du Président de la CTG, les membres de cette commission sont aussi membres du Conseil de Développement.

Sa composition :

- Collège des investisseurs privés : 6 membres
- Collège des investisseurs publics – 6 membres

L'articulation des avis du Conseil de Développement et de la commission des investissements est la suivante :

- le Président du Directoire saisit pour avis la Commission des investissements qui est membre du Conseil de Développement.
- La Commission des investissements dispose de trois mois pour rendre son avis et passé ce délai, cet avis est réputé rendu. Ce délai peut être prorogé par le Président du directoire
- Celui-ci saisit ensuite le Conseil de Développement qui dispose d'un mois pour rendre son avis, au vu de l'avis de la Commission des investissements. Cet avis est transmis au Conseil de Surveillance. Il peut être différent de celui de la commission des investissements.

Si le Conseil de Surveillance décide de ne pas suivre un avis défavorable rendu par la commission des investissements, il doit motiver sa décision et la publier au recueil des actes administratifs du département (article R. 5312-35).

- un Conseil de Coordination Interportuaire Antilles – Guyane (CCIAG).

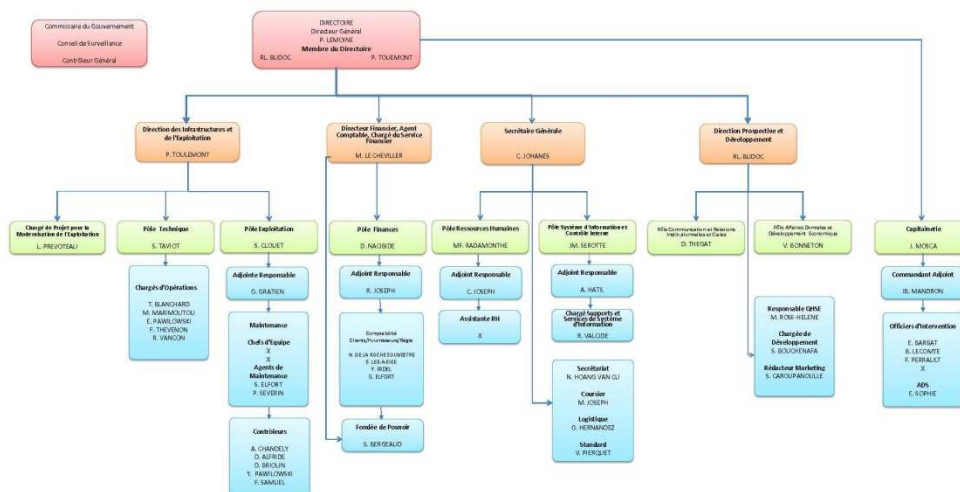
Depuis 2016, la gouvernance des grands ports maritimes a évolué. Promulguée en 2016, loi n° 2016-816 pour l'économie bleue vise à refonder la politique maritime et portuaire de

la France. Parmi les décrets d'application figure le décret n° 2017-423 du 28 mars 2017 portant application de la loi pour l'économie bleue et modifiant le Code des transports.

De par cette loi sur l'économie bleue, la gouvernance a évolué en apportant une place plus importante accordée aux régions dans les instances de gouvernance des grands ports maritimes :

- Parmi les membres du Conseil de surveillance représentant les collectivités territoriales figurent désormais deux membres (au lieu d'un seul) du Conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port¹ ;
- Au travers de l'article 3 qui porte sur la gouvernance des grands ports maritimes, la loi prévoit la création d'une Commission des Investissements au sein du Conseil de développement, composée de deux collèges public/privé à parité et présidée par le président du conseil régional ou son délégué. Il appartiendra à la Commission des investissements d'émettre un avis sur le projet stratégique du GMP - avant sa transmission au Conseil de surveillance - ainsi que sur tous projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

L'organigramme du Grand Port Maritime de la Guyane est le suivant.



PRH 30/09/20

¹ En Guyane, le Conseil Régional a été remplacé par la Collectivité Territoriale de la Guyane depuis le 15/12/2015

Les dates clés du GPM-Guyane sont les suivantes.

1 ^{er} Janvier 2013	Mise en place du GPM Guyane
25 Mars 2013	Installation du Conseil de Surveillance et du Comité d'Audit
16 Avril 2013	Nomination du Président du directoire et installation du Directoire
21 Octobre 2013	installation du Conseil de Développement approbation des orientations du futur Plan stratégique approbation de la politique tarifaire applicable à partir de 2014
Janvier 2014	lancement des études pour la formalisation du Plan stratégique 2014-2018
25 Mars 2015	Validation du Projet Stratégique 2014-2018 par le Conseil de Surveillance
2 juin 2016	Installation du Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) créé par la loi du 22 février 2012 en Martinique
28 Juillet 2017	Institution de la première circonscription
21 Septembre 2017	Extension des limites administratives
13 Juin 2018	Installation du Conseil de Surveillance de la mandature 2018-2023
25 Juillet 2018	Nomination du président du Directoire (reconduction)
19 Septembre 2018	Installation du Directoire (reconduction)
18 Septembre 2018	Installation du Conseil de Développement de la mandature 2018-2023
20 novembre 2018	Création de la Commission des investissements
8 février 2019	Réunion du CCIAG en Guadeloupe
19 février 2019	Lancement de la démarche d'élaboration du Projet stratégique 2019-2023

Lors de l'installation du nouveau Conseil de Surveillance en juin 2018, Brigitte Petersen, personnalité qualifiée de l'État et Serge Bafau, représentant de la CAACL, ont été réélus dans leurs fonctions respectives de Présidente et de Vice-Président du Conseil de surveillance.

Lors de l'installation du nouveau Conseil de Développement en septembre 2018, Philippe Marre, personnalité qualifiée du 4^{ème} collège, a été reconduit dans ses fonctions de Président, alors que Robert Sacco, personnalité qualifiée du 4^{ème} collège, a été élu Vice-Président.

1.2.2. Le personnel du GPM

L'établissement public compte 53 salariés en 2019 émanant de la CCIRG et de la DEAL lors de la création du GPM en 2012, ainsi que de récents recrutements. Le personnel relève de la Convention Collective Nationale Unifiée de la branche Portuaire.

Le personnel du GPM est réparti au sein du Directoire, du Secrétariat Général et de sept pôles fonctionnels et opérationnels que l'on retrouve dans l'organigramme présenté précédemment.

En 2017, le Directoire a lancé une cartographie des métiers du GPM dans une démarche de participation et de co-construction et leurs représentants du personnel, l'ensemble des personnels, tous chargés de recenser les éléments propres à leur environnement de travail et d'anticiper les évolutions prochaines. L'objectif est d'élaborer des fiches-métiers pour identifier des compétences associées aux activités de chacun.

Le personnel participe à la gouvernance de l'établissement suite à la désignation en 2017 de deux représentants des salariés au sein du Conseil de surveillance, conformément à la loi sur la démocratisation du secteur public.

1.2.3. Circonscription portuaire et situation foncière

La circonscription du GPM peut être définie comme la zone à l'intérieur de laquelle l'établissement public a vocation à intervenir (domaine d'intervention géographique d'un port, zone d'action potentielle selon l'avis du CE du 20 octobre 1976). Elle présente l'avantage de réduire les conflits de compétence territoriale.

La première circonscription du GPM-Guyane a été créée par arrêté préfectoral n°R03-2017-07-28-009 du 28 juillet 2017, dans le cadre des articles L312-5 et R.5312-2 et suivants du code des transports. Elle permet au GPM-Guyane d'être en conformité avec les textes réglementaires, de se donner les moyens juridiques de son développement et de préparer l'avenir.

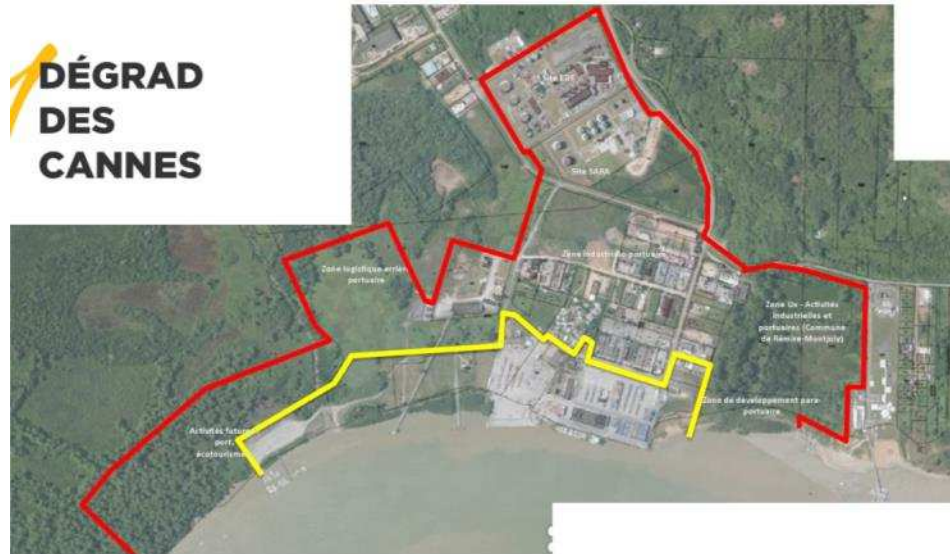
D'Est en Ouest de la Guyane, la position du GPM-Guyane en est renforcée en tant qu'aménageur du territoire inclus dans la circonscription, en prédestinant certaines zones à une vocation portuaire. Elle s'étend sur 4 périmètres terrestres :

- Le site portuaire de Dégrad-des-Cannes avec 25 ha ;
- Le site portuaire de Pariacabo avec 20 ha ;
- Une zone de 1500 ha en aval de Saint-Laurent-du-Maroni ;
- Une zone de 80 ha sur la commune de Saint-Georges de l'Oyapock ;

et sur 3 périmètres maritimes :

- chenal d'accès à Dégrad-des-Cannes ;
- chenal d'accès à Pariacabo ;

- chenal d'accès aux Iles du Salut.



Circonscription portuaire du GPM sur Dégrad-des-Cannes (en rouge) et périmètre administratif (en jaune)



Circonscription portuaire du GPM sur Kourou-Pariacabo (en rouge) et périmètre administratif (en jaune)

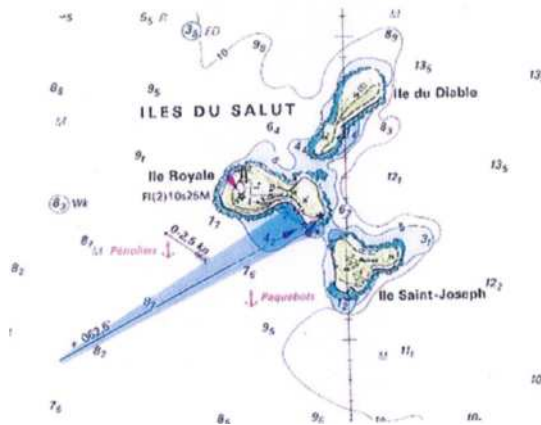


Circonscription portuaire du GPM dans l'Ouest guyanais (1500 ha)



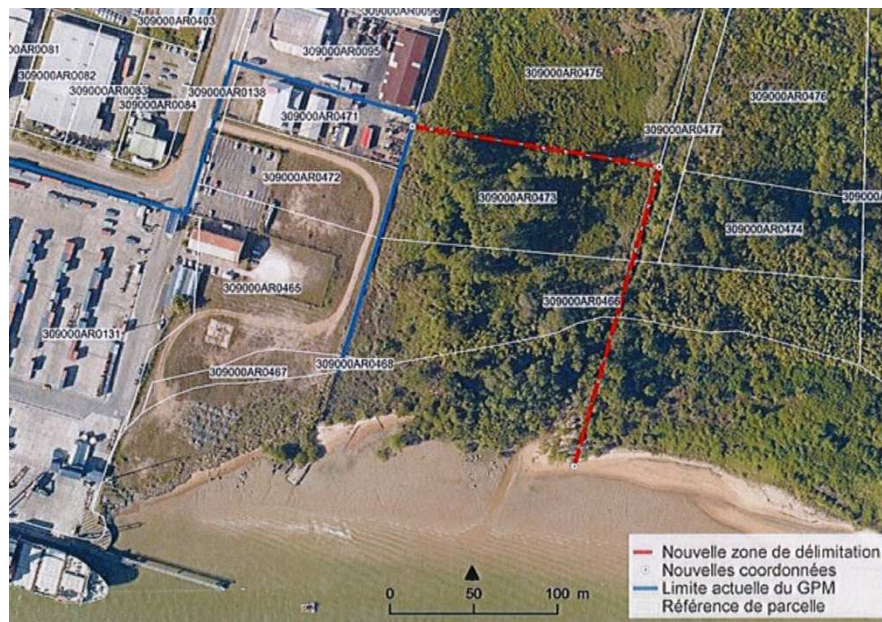
Circonscription portuaire du GPM dans l'Est guyanais (200 ha)

A noter que la circonscription du GPM n'inclut pas la zone de mouillage des Iles du Salut ni les pontons portuaires permettant la desserte des îles tant sur Kourou que sur l'île Royale (propriété du CNES) mais uniquement le chenal d'accès (schéma ci-dessous). Elle n'inclut pas également le port fluviomaritime de Saint-Laurent-du-Maroni et le port de pêche du Larivot.



Circonscription portuaire GPM-Guyane aux Iles du Salut (source GPM)

L'arrêté préfectoral R03-2017-09-22-003 portant extension des limites administratives terrestres du Grand Port Maritime de Guyane a modifié les limites administratives du port de commerce de Dégrad-des-Cannes comme indiqué dans la figure suivante.



Extension de la circonscription du GPM sur Dégrad-des-Cannes

1.3. LE SYSTEME PORTUAIRE GUYANAIS

La Guyane dispose de trois ports traitant des flux de marchandises, soit d'Est en Ouest :

- Le port de **Dégrad-des-Cannes** situé sur l'estuaire de la rivière Mahury.



Vues du port de Dégrad-des-Cannes (crédit photos GPM-Guyane)

Le port s'étend sur une superficie de 25 hectares, dispose de 5 quais et d'un poste RoRo, ainsi que d'une cale de cabotage.

Port de commerce principal de la Guyane, près de 95% des produits importés ou exportés y transitent.

Un Parc d'Activités Économiques, sous gestion CCIRG, jouxte le port de commerce. Il comprend aujourd'hui près d'une centaine d'entreprises de biens et de services marchands principalement associées à l'activité portuaire.

Le port de Dégrad-des-Cannes, situé sur la commune de Rémire-Montjoly, est placé sous la juridiction du GPM-Guyane.

Le port de commerce de Dégrad des Cannes fut construit en 1974, pour remplacer le vieux port de Cayenne arrivé à saturation et ne correspondant plus aux évolutions des transports maritimes. Institué port d'intérêt national, relevant de la compétence de l'État (décret n°83-1149 du 23 décembre 1983), l'État en a concédé l'exploitation à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région de la Guyane par arrêté préfectoral n° 172/DDE du 26 janvier 1988 pour une durée de 50 ans. Cette situation a perduré jusqu'au 1^{er} janvier 2013, date de la création du Grand Port Maritime de la Guyane.

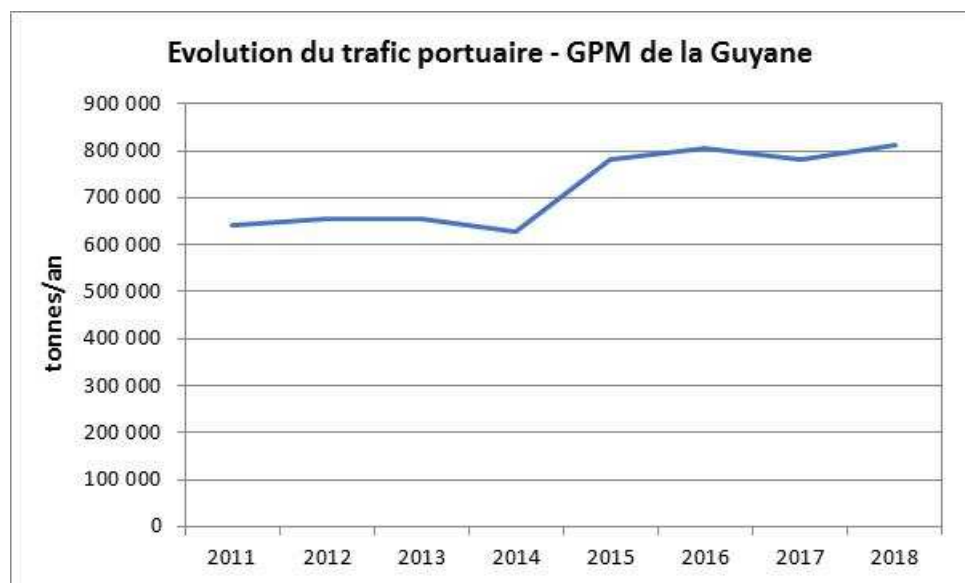
Des travaux de dragage sur le chenal d'accès ont permis en 2008-2009 de porter la largeur de ce chenal de 90 m à 120 m et sa profondeur de -3,70 m à -4,20 m en vue d'accueillir la nouvelle génération de navires de 1700 EVP que CMA-CGM mettait alors en ligne entre l'Europe et la Guyane pour s'affranchir d'un feeder partiel via Port-of-Spain comme cela était courant auparavant avec les navires de 1200-1300 EVP de capacité.

Une zone de plaisance de 50 places sur pontons et localisée dans l'emprise du port de Dégrad-des-Cannes accueille les unités de plaisance (voile et moteur) résidentes ou de passage, ainsi que des unités de pêche artisanale, sur une emprise de 2 hectares terrestres, en amont des installations de commerce.

A noter que cette zone est également un point de débarquement autorisé pour la pêche suite à l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2010.

Par ailleurs la Marine Nationale dispose, à l'aval des installations de commerce, d'un appontement dédié.

Le trafic sur le port de Dégrad-des-Cannes oscille annuellement autour de 800 000 tonnes : de 736 000 t en 2015 puis 805 000 t en 2016, il est revenu à 779 000 t en 2017 et a progressé à 810 000 t en 2018 (source Observatoire statistique portuaire).



Evolution du trafic portuaire du GPM (GPM-Guyane)

A noter que l'année 2017 a été marquée par une crise sociale en mars et avril qui a secoué l'ensemble du département et qui a impacté l'activité économique dans son ensemble, et le trafic portuaire de Dégrad-des-Cannes en particulier. A noter également que l'inflexion de trafic à la hausse entre 2014 et 2015 résulte d'une modification de calcul incluant la tare des conteneurs.

- Le port de **Pariacabo** situé sur la rivière Kourou, à environ 3,5 miles en amont de l'embouchure.



Vues du port de Pariacabo (crédit photos GPM-Guyane)

Le port, situé sur la commune de Kourou, est placé dans la circonscription du GPM Guyane. Ce dernier est propriétaire des infrastructures et gestionnaire du domaine maritime (chenal), dans les limites administratives fixées par l'État.

L'essentiel de l'activité du port se concentre sur la réception du matériel destiné à la base spatiale du CSG (lanceurs Ariane, Soyouz et Véga...) pour laquelle les installations du port sont dimensionnées. Y est également déchargé un trafic d'hydrocarbures, destiné au dépôt pétrolier de Kourou appartenant à la Société Anonyme de Raffinerie des Antilles (SARA). Ce dépôt alimente la région de Kourou ainsi que l'Ouest guyanais.

La gestion du port de Pariacabo est déléguée au Centre National d'Etudes Spatiales, représenté localement par le Centre Spatial Guyanais (CNES-CSG), dans le cadre d'une Autorisation d'Outillage Privé avec Obligation de Service Public (AOP/OSP). Dans ce cadre, le CNES est en charge de l'exploitation du port ainsi que de l'entretien et du balisage du chenal de Kourou.

Aujourd'hui, le CNES et le GPM ont mis en place une convention pour mutualiser les moyens de dragage et mieux en maîtriser les coûts.

Les installations et leurs caractéristiques sont aujourd'hui adaptées aux besoins du CSG.

A noter que le CSG est également propriétaire-gestionnaire des Iles du Salut situées au large de Kourou, sur lesquelles sont positionnés des pontons portuaires pour recevoir les unités en visite sur les îles (navettes régulières, unités de promenade en mer et visite des îles, plaisanciers). Les Iles du Salut comprennent également une zone de mouillage des navires de commerce (pétroliers et croisières) qui est gérée à distance par le CROSS Antilles-Guyane.

Le trafic sur le port de Pariacabo est assuré par une trentaine d'escales annuelles (entre 30 et 35 suivant les années). Il oscille annuellement autour de 55 à 60 000 tonnes. Il est représenté à la fois par les importations de carburants (85% du trafic) depuis les raffineries de la Caraïbe (SARA en Martinique, Trinidad & Tobago ...) pour le dépôt de Kourou qui alimente tout l'Ouest guyanais et par les intrants du CNES (éléments de fusées, satellites, intrants) représentant ~15% du trafic.

- Le port de Saint-Laurent-du-Maroni situé sur le fleuve Maroni, à une trentaine de kilomètres de l'embouchure du fleuve.



Vue du quai de commerce de Saint-Laurent-du-Maroni (crédit photo CCOG)

Il s'agit d'un port fluvial qui a la capacité de recevoir des caboteurs maritimes de faible tirant d'eau (3,50 m à la marée haute). Doté d'un quai d'une longueur de 100 m, il traite des trafics de commerce international en cabotage conventionnel (environ 25 escales/an). Le trafic annuel oscille entre 10 et 20 000 tonnes suivant les années, exclusivement à l'importation (engrais et aliments pour le bétail, produits métallurgiques et matériaux de construction, etc.) à destination d'opérateurs économiques de la région.

Il est géré par la Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (CCOG) qui en est le propriétaire depuis 2009. Il comporte un quai d'une centaine de mètres, et un magasin de stockage. On note l'absence d'outillage de quai, la manutention étant réalisée avec les équipements du navire.

A Saint-Laurent se trouve une rampe de beachage qui accueille le bac international assurant le passage *officiel* de passagers, de voitures et de camions entre la Guyane et le Surinam.

1.4. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE EN 2019

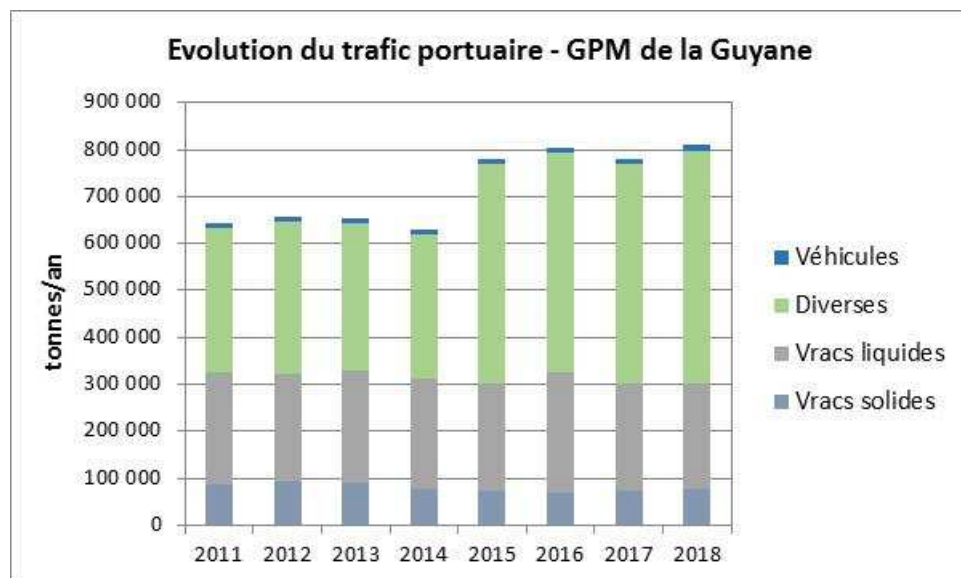
1.4.1. Les trafics du GPM

1.4.1.1. Evolutions récentes

En 2018, les installations portuaires du GPM de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo ont traité un total de 810 582 tonnes brutes de marchandises² (779 720 tonnes de marchandises en 2017 pour 805 100 tonnes en 2016). Le recul de 3,15 % en 2017 a été dû en partie au mouvement social de mars et avril de 2017. Sur ce total, le port de Dégrad-des-Cannes en traite annuellement de l'ordre de 800 000 tonnes de fret par an.

Comme l'indique l'Observatoire portuaire, l'année 2018 s'est terminée avec une augmentation pour tous les trafics, sauf pour les vracs liquides (-14,03%). La progression est portée par l'importation de matières premières pour la production de ciment (+14,13%) ainsi que par l'arrivée massive de véhicules neufs (+27,63%). Le trafic de marchandises diverses (comprenant le fret conteneurisé) bien qu'en hausse de 6,23%, impacte largement le dynamisme de ce trafic, du fait de son volume (496 885t). Le trafic conteneurisé progresse de 13,8%, soit 64 817 EVP en 2018 contre 57 029 EVP en 2017.

Le trafic du GPM se décompose comme illustré dans le graphique suivant. A noter également que l'inflexion de trafic à la hausse entre 2014 et 2015 résulte d'une modification de calcul incluant la tare des conteneurs.



Evolution du trafic global au port de Dégrad-des-Cannes³ (source GPM-Guyane)

² Depuis le 1er janvier 2016, le Grand Port Maritime de Guyane, s'aligne sur les critères du Ministère de l'environnement, de l'Énergie et de la Mer, en publiant ses statistiques en poids brut. Le poids brut regroupe le poids des marchandises ainsi que la tare des conteneurs.

³ Tonnage hors tares jusqu'en 2014 et tonnage brut à partir de 2015 incorporant les tares

Le trafic est constitué essentiellement des importations (709 862 tonnes en 2018 soit 88 % du trafic total) pour couvrir les besoins internes de la Guyane et de ses différents secteurs économiques. L'évolution démographique et les besoins en équipements (logements, infrastructures de transport, commerces...) portent la croissance du trafic.

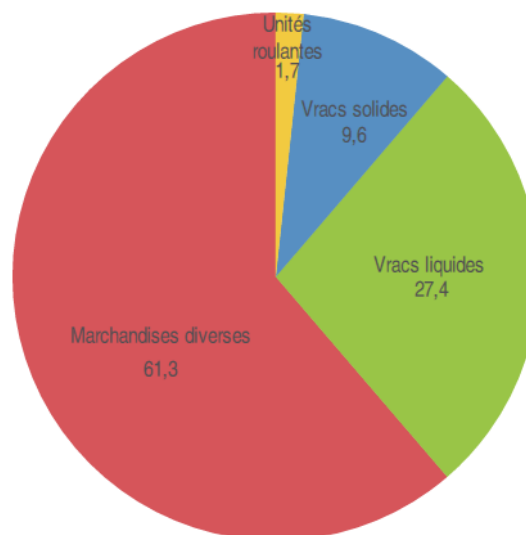
Ainsi, le trafic suit l'évolution mécanique de ces besoins tout en subissant la conjoncture internationale et locale. Malgré une consommation ralentie suite aux effets de la crise, la tendance globale des trafics est à la hausse sur une longue période.

Le trafic est peu orienté vers les exportations, soit 100 720 tonnes (1/3 de conteneurs pleins avec bois et crevettes et 2/3 de conteneurs vides). Le fret export représente environ 3 000 EVP/an soit moins de 10% du trafic total des conteneurs pleins traités sur le port.

1.4.1.2. Le conditionnement des marchandises

En 2018, 61 % du tonnage transporté concerne les marchandises diverses (fret conteneurisé, fret spatial et fret des Armées) avec un tonnage global de 497 000 tonnes. Les vracs liquides (hydrocarbures, méthanol) ont atteint un point bas de 222 000 tonnes. Cumulés, les marchandises diverses et les vracs liquides représentent 90 % du trafic portuaire et leurs variations pèsent sur l'activité globale du port. Cette proportion reste stable depuis 2015, avec cependant la part des marchandises diverses qui augmente. Les vracs solides (gypse et clinker) représentent 9,5 % des activités du port avec un tonnage global de 77 840 tonnes.

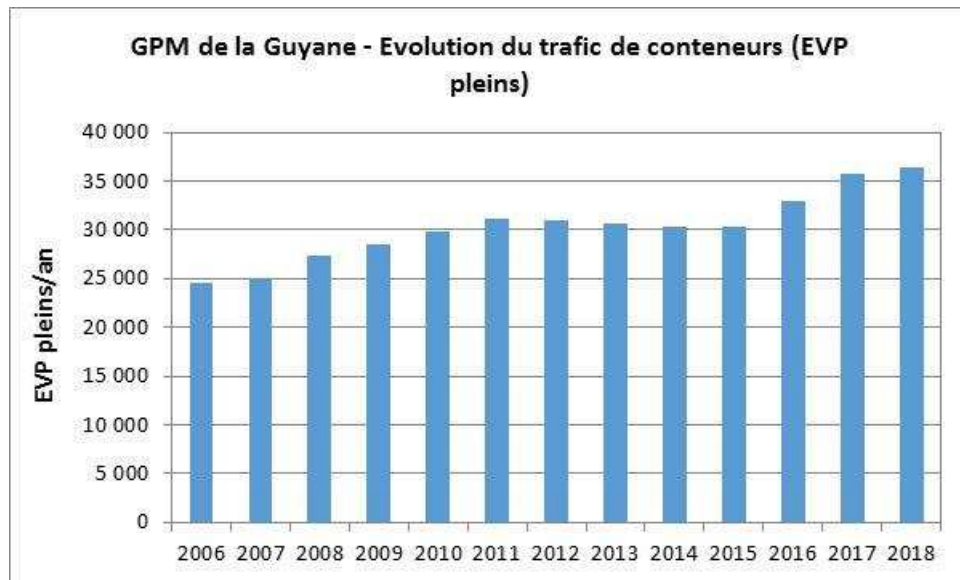
Le fret roulier (véhicules légers et poids lourds) ne constitue que 1,7 % du trafic global avec 13 720 tonnes correspondant à 7 820 véhicules importés.



Part en % des catégories de fret dans le trafic global (source GPM-Guyane)

Les conteneurs représentent un total de l'ordre de 65 000 EVP/an dont 36 000 EVP pleins (90% import et 10% export) et 29 000 EVP vides en sortie (soit 63 800 tonnes), soit l'équivalent de 45 000 conteneurs (chiffres 2018).

Le trafic conteneurisé progresse régulièrement depuis une douzaine d'année. Hors flux industriels et projets spécifiques, l'essentiel des marchandises diverses traitées sur les quais du GPM est conteneurisé.



Evolution du trafic conteneurisé sur Dégrad-des-Cannes (source GPM-Guyane)

On constate aujourd'hui un niveau de dépendance très élevé de l'activité portuaire de Dégrad-des-Cannes liée aux flux d'approvisionnement de l'économie du territoire guyanais depuis la métropole et plus modérément avec les pays européens. Les flux avec les autres pays du plateau des Guyanes ou avec le bassin caribéen restent limités.

Au cours de la saison 2018-2019, Dégrad-des-cannes a accueilli 4 escales du Champlain, navire de croisière de la Compagnie du Ponant (2 au dernier trimestre 2018 et 2 au 1^{er} trimestre 2019). Dégrad-des-Cannes a été choisi comme port « tête de ligne » pour la croisière « Beauté des Amazones ». Le programme doit être reconduit pour la saison de croisière 2019-2020 avec 4 escales du nouveau navire de la Compagnie du Ponant, le Dumont d'Urville.

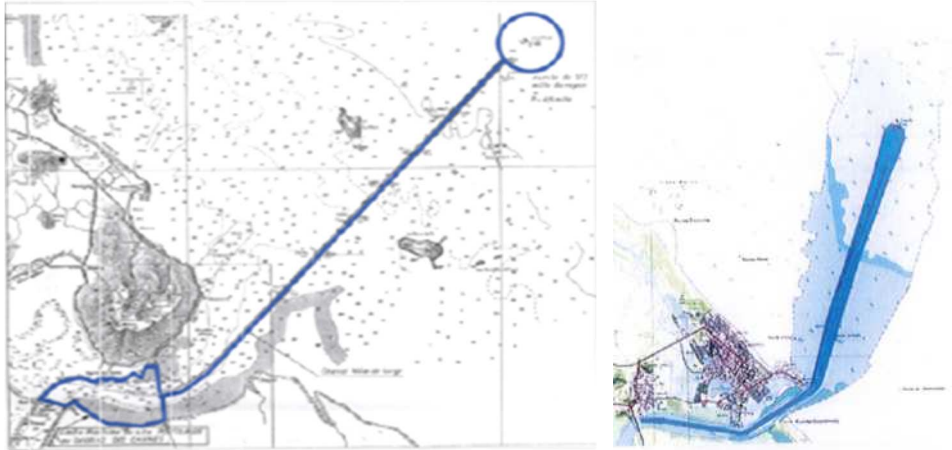
1.4.2. Accès nautiques et dragages

Le port de Dégrad-des-Cannes est accessible par un chenal long de 18 kilomètres, dragué en permanence à -4,20 m CM sur 120 m de large au plafond. Le tirant d'eau maximal admissible dans les meilleures conditions (pleine mer) est de 7 m compte tenu d'un pied de pilote de 0,50 m (schéma ci-dessous à gauche).

Le chenal a fait l'objet de travaux d'élargissement et d'approfondissement entre 2008 et 2009. Les cotes d'exploitation ont été améliorées de 50 cm à cette occasion.

Le port de Pariacabo est accessible par un chenal long de 14 kilomètres, dragué en permanence entre -2,50 à -4,00 m CM selon les endroits. La largeur du chenal est de 60 m dans la portion fluviale et il s'élargit à 110 m au niveau de la Pointe des Roches, qui correspond aussi au virage d'entrée dans l'estuaire. Le tirant d'eau maximal admissible dans les meilleures conditions (pleine mer) est de 3,80 m (schéma ci-dessous à droite).

Le maintien du tirant d'eau dans les deux chenaux d'accès nécessite leur dragage annuel de matériaux déposés par les fleuves Kourou et Mahury dans la partie fluviale et par le fleuve Amazone dans la partie maritime.



Implantation des chenaux maritime et fluvial aux ports de Dégrad-des-Cannes à gauche et de Pariacabo à droite (source GPM)

La partie extérieure des chenaux est surtout soumise au courant côtier traversier parallèle à la côte. La partie intérieure est soumise aux courants de marée alternatifs, fortement influencés par les courants de crues du fleuve Mahury et fleuve Kourou.

La prise de pilote à la bouée d'atterrissage est fixée pour planifier le chenalage avec le courant de flot portant puis un évitage et une manœuvre d'accostage à l'étale de pleine mer. Cependant le caractère aléatoire de l'influence du courant de crue sur le courant de marée peut conduire le navire à se trouver en approche de quai avant ou après la renverse ou à effectuer les manœuvres en conditions défavorables.

Compte tenu des apports sédimentaires tant fluviaux (Mahury et Kourou) que côtiers (transit littoral Sud-Nord en provenance de l'embouchure de l'Amazone notamment créant des bouchons vaseux), les chenaux doivent être entretenus continuellement. Les dragages d'entretien représentent 300 à 350 000 m³/mois sur chacun des chenaux (rapportés à une année)⁴.

Le GPM-Guyane dispose aujourd'hui d'un service de dragage et de remorquage opérationnel dans les chenaux de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo depuis le mois de janvier 2016. Un marché de prestations unique a été attribué pour une durée de 12 ans, au groupement De Boer/Iskestugs en 2016. Ce marché prévoit une obligation de résultat pour l'entretien des chenaux et une obligation de moyens pour les besoins de remorquage.

Les remorqueurs Frégate et Papillon interviennent depuis 2018⁵ sur les chenaux du Kourou et du Mahury tant pour l'assistance à la manœuvre des navires (les deux unités) que pour les opérations de dragage (le Frégate). Concernant ce dernier, il s'agit d'une unité unique au monde qui combine à la fois les capacités techniques de dragage par mode airset et de remorquage. De plus, chacun des deux navires « verts » est doté de moteurs silencieux et d'un dispositif de stockage d'énergie lui permettant d'être autonome à quai sans faire

⁴ L'autorisation préfectorale porte sur un volume annuel de matériaux dragués de 4,2 Mm³ sur une période de dix ans

⁵ Ces navires restent propriétés du prestataire

fonctionner ses moteurs thermiques. Ces derniers ne sont sollicités que pour les fonctions de dragage, de remorquage ou de navigation au long cours. Ils sont dotés de moteurs leur conférant une grande manœuvrabilité et une bonne protection vis-à-vis des embâcles.



Vues des unités de dragage en service sur le Mahury et le Kourou (crédit photos GPM-Guyane)

Le dragage est réalisé par remise en suspension des matériaux et leur évacuation par les courants de marée et le courant côtier (dragage à l'américaine). Cela entraîne la persistance d'une « crème vaseuse » navigable. Ainsi les navires effectuent leur chenalage entrant ou sortant dans ce mélange eau-vase de densité inférieure à 1,27.

A noter que le chenalage dans ce mélange eau-vase peut déboucher sur un « black-out » provoqué par le colmatage des filtres d'aspiration de l'eau de mer ou du fleuve (circuit de refroidissement des moteurs) dont la probabilité n'est pas nulle. Les conséquences restent modérées en cas de redémarrage rapide, mais un échouement grave est certain dans le cas contraire.

Dans la mesure du possible, les navires fréquentant les installations du GPM doivent être équipés de système de refroidissement des moteurs en circuit fermé via les ballasts du navire ou de plusieurs dispositifs de pompage des eaux de refroidissement permettant de nettoyer les filtres tour à tour pendant le chenalage. Pour ceux qui ne sont pas équipés, un changement régulier des filtres lors du chenalage peut permettre une navigation plus sûre.

Le dragage d'entretien du chenal d'accès est permanent (comme celui de Pariacabo). A Dégrad-des-Cannes, il est réalisé avec une drague mixte (aspiratrice en marche et airset), la drague Delta Queen II, ainsi que par le nouveau remorqueur-dragueur équipé d'un procédé de remise en suspension des vases par injection d'eau et d'air sous pression. A Pariacabo il est effectué avec la Delta Queen II.

Le dragage du chenal du Kourou-Pariacabo est financé par le CNES, gestionnaire des installations portuaires de Pariacabo. Celui du Mahury au port de Dégrad-des-Cannes est cofinancé par le FEDER (50%), l'État (40%) et le GPM (10%).

1.4.3. Sûreté et sécurité

En matière de sûreté, le port de Dégrad-des-Cannes est certifié ISPS et le Commandant et le Commandant Adjoint du port (Capitainerie) assurent les rôles d'ASP (Agent de Sûreté Portuaire) et d'ASP suppléant. Dans leurs missions, ils sont assistés des officiers d'intervention et des auxiliaires de port.

Le plan de sûreté portuaire du GPM-Guyane et les plans de sûreté des différentes installations portuaires de Dégrad-des-Cannes (terminal conteneurs, terminal pétrolier et terminal minéralier) ainsi que le port de Pariacabo ont été approuvés par arrêtés préfectoraux en juin 2017.

Le règlement particulier de police portuaire a été lui approuvé en décembre 2016.

Enfin, soucieux de la sécurité, de la santé des personnels et de la protection de l'environnement, le GPM-Guyane a développé une démarche SSE (Santé, sécurité et environnement) au cours du projet stratégique 2014-2018, selon le référentiel MASE (présenté plus en détail plus loin dans le document) pour lequel le GPM est certifié depuis juin 2016 (renouvellement en 2019).

Concernant la sécurité des manœuvres de navires, jusqu'en 2018, il n'y avait pas de capacité de remorquage portuaire en Guyane.

Depuis la création du service de remorquage-dragage en 2017 et l'arrivée en 2018 des unités Papillon (remorqueur sur Pariacabo) et Frégate (remorqueur-dragueur sur Dégrad-des-Cannes), le GPM est en mesure d'assurer ses missions de sécurité de manœuvre des navires.

1.4.4. Installations portuaires à Dégrad-des-Cannes

Les infrastructures du GPM de la Guyane comportent (voir les deux vues suivantes) :

- 3 quais polyvalents permettant de traiter les navires, plus un poste roulier :
 - le quai 1 (Q1) d'une longueur de 220 mètres totalement opérationnel après sa réhabilitation et ajout d'une passerelle de 70 m (2011) ;
 - le quai 2 (Q2) d'une longueur de 200 mètres est à nouveau fonctionnel après sa réhabilitation terminée en 2014. Il dispose d'un appontement roulier à son extrémité (Ro) ;

Ces deux infrastructures accueillent des navires de 170 mètres ;

- le quai 3 (Q3) d'une longueur de 145 mètres, construit entre 1981 et 1983 ;
- un terminal de 10 ha de terre-pleins (TP) pour stocker les conteneurs et marchandises (véhicules, conventionnel ...). A noter que si les conteneurs disposent de zones dédiées (pleins, vides, reefer), les véhicules, qui constituent le 2^{ème} flux d'importation du port (hors vracs), disposent désormais d'un parc dédié et sécurisé⁶ (PV).

⁶Auparavant, les véhicules étaient stockés principalement sur une zone clôturée, qui a été dédiée, par la suite, à la logistique de l'exploration pétrolière. Mais lors des escales importantes, il est fréquent que des véhicules restent parqués sur les zones libres des terre-pleins, non sécurisées, afin d'éviter les croisements avec les

Cependant le parc à véhicules est aujourd'hui situé à l'extrémité opposée du poste roulier (Ro), générant des brouettages sur toute la longueur du terminal et entraînant des risques liés aux croisements des trafics ;



Vue aérienne du port de Dégrad-des-Cannes - implantation des postes à quai (crédit photo GPM)



Déchargement d'un roulier au poste RoRo et le Parc Véhicules (crédit photo GPM-Guyane)



autres activités le long des quais 1 et 2, compte tenu de la distance séparant le poste roulier de cette zone nouvelle de stockage, qui a par ailleurs un caractère provisoire.

Vue du quai de commerce (Q1-Q2-Q3) et des postes pétrolier puis minéralier

- 1 quai pétrolier QP (4) pour la réception d'hydrocarbures en vrac. Ce quai, réhabilité totalement en 2012-2013, est opéré entre autre par la SARA ;
- 1 quai minéralier (5) pour l'importation de clinker destiné à la fabrication de ciments. Ce quai est opéré par un opérateur privé ;
- 1 cale de cabotage fluvial (6) en amont du port de commerce. Cette cale sert aujourd'hui de cale d'échouage et de réparation pour les unités de pêche ;
- 1 zone de plaisance (7) sur une emprise de 2 hectares à terre, dotée d'un ponton de stationnement (50 anneaux) et d'une rampe de mise à l'eau. La zone est également utilisée par les pêcheurs locaux.

A proximité une zone industrialo-portuaire (ZIP) accueille : les entreprises liées au port (manutention, transit, logistiques...), des entreprises industrielles, les stockages d'hydrocarbures raffinées importées par la SARA, l'usine EDF de production d'énergie électrique (alimentée au fuel).



Vue aérienne du port de Dégrad-des-Cannes - implantation des postes à quai (crédit photo GPM)



La zone industrialo-portuaire de Dégrad-des-Cannes (crédit photo GPM-Guyane)

Compte tenu de l'état dégradé des infrastructures portuaires qui prévalait jusqu'à ces dernières années (appontement pétrolier, Q1 et Q2, terre-pleins), d'importants travaux ont été réalisés au cours de la dernière décennie :

- réhabilitation totale du poste pétrolier en 2012-2013 pour un montant de 4,5 M€ ;
- reprise totale du Q1 et de son bord à quai en 2009-2011 pour 30 M€ ;
- reconstruction du Q2 et de son bord à quai, livré en 2014 pour un montant de 31 M€ ;
- réhabilitation des terre-pleins depuis 2013 et s'étalant jusqu'en 2022 pour un montant final voisin de 9 M€ ;
- lancement d'une opération de réhabilitation pour optimisation et fiabilisation des réseaux (assainissement, électricité) qui est en cours.

La remise en service du quai n° 2 a redonné au GPM-Guyane ses pleines capacités d'accueil des navires.

Les terre-pleins du terminal sont en cours de réhabilitation. Les travaux sont volontairement étalés dans le temps pour des raisons de maintien de l'exploitation du site durant les travaux.

Avec la fin des travaux du Q2, les eaux pluviales sont désormais traitées, pour ce qui concerne les quais 1 et 2 et leurs arrières quais.

Enfin, le Q3 présente une fatigue structurelle due à son âge (40 ans) avec des problèmes au niveau de la dalle et une corrosion au niveau des pieux. Sa durée de vie avant une éventuelle reconstruction ou des travaux lourds est estimée à moins de 10 ans⁷. Un risque

⁷ Les études structurelles concluent à la nécessité de prévoir une exploitation en mode dégradé d'ici deux ans et présente un risque élevé de fermeture à un horizon de 6 ans

important pèse dès aujourd'hui sur l'utilisation de ce quai qui pourrait réduire à nouveau la capacité portuaire de Dégrad-des-Cannes dans les prochaines années en cas de fermeture ou de limitation des activités sur ce quai.

1.4.5. Installations portuaires à Pariacabo

Le port de Pariacabo (Kourou) sert principalement à approvisionner le CNES/CSG et les entreprises qui en dépendent, ainsi que le dépôt en hydrocarbures pour la SARA (Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles). En aval du port de Pariacabo est installé un appontement qui sert pour les petits bateaux de pêches locaux ainsi que pour la navette et les voiliers charters qui font la liaison touristique avec les Iles du Salut.

L'accès terrestre au port de Pariacabo se fait par la RN1, à 1h de route de Cayenne. Par voie maritime, il faut environ 2h de navigation pour se rendre sur site.

Le port dispose :

- ✓ d'un appontement roulier ;
- ✓ de 2 appontements de servitude ;
- ✓ de 2 cales inclinées.

Le chenal d'accès, d'une largeur de 65 m, est dragué régulièrement à la cote -2,50 m CM. Le tirant d'eau admissible à pleine mer est de 4,00 m avec un pied de pilote de 1,40 m au regard de la forte exposition à la houle. Il est par ailleurs limité à 3,80 m pour les navires pétroliers.





Vues du port de Pariacabo à Kourou (Crédit photos : Grand Port Maritime de la Guyane ; CNES-CSG)

1.4.6. Les acteurs portuaires

Hormis le GPM, les principaux acteurs du port sont :

- Les armements maritimes dont les navires desservent la Guyane :
 - CMA-CGM et MARFRET pour le conteneur, qui travaillent en pool ;
 - SOCATRA pour les hydrocarbures ;
 - HOEGH Autoliners pour les véhicules ;
 - HERNING Shipping pour le méthanol destiné au CSG ;
 - CARISBROOK Shipping pour le clinker

- Les manutentionnaires :
 - GLMP : frets de MARFRET et de l'Armée ;
 - SOGUEDEM : en nette baisse d'activité ;
 - GMP : fret roulier HÖEGH ;
 - SOMARIG : fret de CMA-CGM ;

- Le GEMAG (Groupement des Employeurs Manutentionnaires de Guyane) qui est un GIE regroupant les manutentionnaires, et salariant 108 dockers permanents. Les manutentionnaires sont donc employeurs en tant qu'actionnaires du GEMAG et clients en tant que prestataires de manutention pour les armements ;

- Les agents maritimes, consignataires des navires, au nombre de 6 :
 - SOMARIG agent de CMA CGM ainsi que de l'ensemble des compagnies de croisière fréquentant les eaux guyanaises ;
 - MARFRET ;
 - TITAN Shipping ;
 - RHEA Shipping ;
 - STC ;
 - HYF Shipping ;

- CFTM – SOGESTRAN GROUP (de création récente).
- Les exploitants d'installations portuaires dédiées⁸ :
 - ARGOS : exploitation de l'appontement minéralier et des installations de transfert du clinker ;
 - La SARA : exploitation de l'appontement pétrolier et des canalisations pour le déchargement des hydrocarbures (SARA et EDF) ;
 - La SBEG : exploitation des canalisations pour le bitume qui ne sont pas en activité actuellement ;
 - CNES au titre d'Air Liquide : exploitation des canalisations pour méthanol ;
- plusieurs acteurs logistiques de transit et/ou transports routiers, etc.

Enfin, l'UMEP Guyane (Union Maritime et Portuaire) regroupe les principaux acteurs de la place portuaire, tandis que l'UAMG fédère les agents maritimes de la place.

Sur Pariacabo, il convient d'ajouter le CNES comme acteur majeur puisqu'il gère les installations portuaires sur Kourou.

1.4.7. La performance portuaire

Le port de Dégrad-des-Cannes souffrait de mauvaises performances portuaires avant la mise en œuvre du PS 2014-2018, impactant sur les coûts de passage portuaire notamment.

Une étude complète sur la manutention a été réalisée en 2014 (Etude de modernisation de la manutention portuaire au Grand Port Maritime de la Guyane ; Karo International-Sofid-Beauvillard Bouteiller).

Cette étude révélait que les performances du port étaient en deçà des standards classiques et également inférieures à celles du port de Paramaribo au Suriname⁹.

L'étude concluait que « D'une part, il est notable que, d'un point de vue économique, les faibles niveaux de trafic à l'importation (à peine 30 000 EVP par an), et la quasi-absence de trafics à l'exportation (moins de 10% du volume global) ne facilitent pas l'équation économique et justifie en partie un coût unitaire élevé rapporté à l'EVP plein, ou l'absence de moyens de manutention mis en œuvre.

D'autre part, les mauvaises performances du port engendrent nécessairement un coût élevé pour l'armateur, qu'il répercute sur ses prix, avec des frets et accessoires extrêmement élevés, en comparaison même des taux équivalents qu'ils appliquent sur la desserte des Antilles par exemple. Les faibles cadences de manutention se répercutent aussi sur le coût de passage compte tenu notamment du coût de la masse salariale rapporté à l'unité manutentionnée.

Aujourd'hui, le manque de compétitivité portuaire impose donc à la Guyane des surcoûts d'approvisionnement importants tant pour le passage portuaire que pour le transport

⁸Les espaces et installations de stockage et de production sont situés hors zone portuaire

⁹Il convient de noter qu'en 2011 et 2012, le port de Paramaribo N.V. Havenbeheera été élu meilleur port de la zone Caraïbes-Amérique Centrale parmi 33 ports concernés, par la Caribbean Shipping Association CSA

maritime. Cette situation se traduit par des prix à la consommation¹⁰ plus élevés qu'en Métropole, aux Antilles Françaises ou dans les pays voisins de la Guyane. En effet, le Suriname, situé à l'ouest du département, bénéficie d'un passage portuaire plus performant et moins cher, et sa desserte maritime avec l'Europe ou les autres ports caribéens, est plus compétitive. »

Cette mauvaise performance portuaire se répercutait globalement sur les coûts du passage portuaire, qui impactaient ensuite directement le coût des produits rendus en Guyane (ou ceux à l'exportation).

Différentes actions ont ainsi été programmées et initiées dans le cadre du PS 2014-2018, certaines aujourd'hui achevées, d'autres en cours et l'une d'elles abandonnée :

- Réhabilitation et amélioration des infrastructures pour supprimer l'impact sur les opérations portuaires : en cours avec la réhabilitation des terre-pleins¹¹ ;
- Mise en place d'un opérateur unique de terminal (abandonné du fait d'une évolution des axes de réflexion dans ce domaine) ;
- Etablissement d'un plan de circulation (en cours) et construction du nouveau complexe « entrée/sortie » (achevé et inauguré en juin 2019) ;
- Construction d'un nouveau parc roulier (achevé)
- Mise en place de critères de performance dans les AOT ;
- Mise en œuvre d'un système d'information (SDSI en cours de formalisation) qui sera complété par la mise en œuvre d'un Terminal Operating System (TOS) (en cours d'étude) ;
- Amodiation des espaces ;
- Gestion des conteneurs vides dans le cadre d'un TOS (en cours) ;
- Règlement d'exploitation (en cours de finalisation) ;
- Modernisation de la manutention par l'achat de deux grues (en cours pour mise en service 2020).

Les travaux de préparation pour l'installation des grues sont en cours (marchés de travaux engagés et études en cours). Le financement est bouclé et le business plan finalisé avec la définition des coûts de location validés avec les manutentionnaires. Les grues seront propriété du GPM qui en assurera la maintenance, tandis qu'elles seront louées et opérées par les manutentionnaires, la conduite des engins étant confiée aux dockers du GEMAG.

On trouvera en annexes plus de détail sur ces nouveaux équipements.

En termes de suivi de la performance portuaire, le GPM ne dispose pas d'outils de suivi suffisants. Une mission d'étude et de Maîtrise d'œuvre a été lancée en 2019 pour la définition et la mise en œuvre d'indicateurs de performance adaptés au contexte portuaire local. Cela doit lui permettre de mieux mesurer la performance de ses différentes installations portuaires (terminal conteneurs et roulier-terminal pétrolier-terminal

¹⁰Il faut souligner toutefois que le passage portuaire, n'incluant pas le transport maritime, ne représente qu'une petite partie de la chaîne logistique et commerciale d'approvisionnement et de distribution en Guyane, limitant sa contribution au coût de la vie locale

¹¹ Les travaux ont été engagés sur la durée afin de ne pas créer de contrainte trop importante sur l'activité portuaire au quotidien

minéralier), de ses activités et services (remorquage-dragage, pilotage-lamanage, prestations aux navires...).

L'arrivée de deux grues sur rail prévue en 2020 dont les caractéristiques sont présentées ci-après, devrait permettre de poursuivre l'amélioration de la performance portuaire au cours du projet stratégique 2019-2023.

1.5. LA DESSERTE MARITIME DE LA GUYANE ET LES EVOLUTIONS RECENTES

1.5.1. Le commerce extérieur de la Guyane

La Guyane échange presque exclusivement avec la métropole et avec les autres pays de l'UE pour près de 75 % des exportations et de 69 % des importations. La métropole pèse pour moitié dans les importations sur le territoire guyanais (+15 % en 2017), tandis que les importations en provenance du reste de l'Union Européenne représentent 18 % du total des importations (+42 % en 2017). La Guyane importe depuis les Antilles françaises 10 % de ses importations contre 1,7% en provenance des autres pays de la Caraïbe.

La part des échanges vers les pays voisins est remarquablement faible : les exportations de la Guyane vers le Suriname ne représentent que 1% du total des exportations guyanaises. Les échanges du Suriname vers la Guyane sont constitués pour une grande part de produits agricoles et alimentaires, essentiellement de riz. Les échanges de la Guyane vers le Suriname sont beaucoup moins homogènes, leur composition variant fortement d'une année sur l'autre.

En Guyane, les importations sont huit fois plus importantes que les exportations.

Plusieurs éléments expliquent la faiblesse structurelle des exportations guyanaises :

- Avec des niveaux de prix et de salaires bien plus élevés que la moyenne régionale, la Guyane souffre à l'évidence d'un manque de compétitivité par rapport à ses voisins ;
- De plus, l'étroitesse du marché intérieur empêche les entreprises d'atteindre une taille critique ;
- Le développement des échanges avec des zones de prix équivalents (notamment les marchés européens) est contraint par les surcoûts induits par l'éloignement.

De ces caractéristiques découle la structuration de la desserte maritime de la Guyane et notamment celles de Dégrad-des-Cannes.

1.5.2. La desserte maritime de Dégrad-des-Cannes

La desserte maritime régulière de la Guyane est assurée pour le trafic de conteneurs par deux lignes, la transatlantique NEFGUI (Europe-Guyane-Nord Brésil) et la régionale Guyanas.

Deux lignes régulières hebdomadaires touchent la Guyane (uniquement Dégrad-des-Cannes) :

- la desserte transatlantique en direct (maintien d'une qualité de service et d'un transit time annoncé par les armements de 15 jours à partir du Havre en import et 26 jours en export de Dégrad vers Le Havre) ;

La ligne est assurée par 6 navires (2 MARFRET et 4 CMA CGM).

Depuis 2015, quatre nouveaux navires de type « Guyamax » ont été mis en service (CMA CGM Cayenne, CMA CGM Saint-Laurent, CMA CGM Brasil, CMA CGM Marseille) sur la ligne « North Europe French Guiana North Brazil » (NEFGUI), qui permet une liaison hebdomadaire directe entre l'Europe du Nord, la Caraïbe, la Guyane française et le Nord du Brésil.

Ils desservent en une rotation complète de 42 jours les ports d'Algeiras, Rotterdam, Tilbury, Rouen, Le Havre, Phillipsburg, Port of Spain, Dégrad des Cannes, Belem, Fortaleza, Natal, puis de nouveau Algeiras et Rotterdam.

Ces navires d'une capacité de 2 100 EVP, dont 530 conteneurs réfrigérés (190 m x 30 m) sont grésés avec 3 grues de 50 t. Le design de ce navire a été spécialement conçu pour s'adapter aux contraintes imposées par l'accès au port de Dégrad des Cannes en Guyane.

Les navires MARFRET Guyane et Marajo ont une capacité de 1713 EVP dont 296 prises reefer.

MARFRET doit réceptionner en janvier 2020 un nouveau porte-conteneurs de 190 m, actuellement en construction en Chine. Il naviguera sur la ligne exploitée en partenariat avec CMA CGM, au départ de l'Europe du Nord, vers la Guyane, en passant par la Caraïbe et le Nord Brésil.



Schéma de la ligne maritime Europe-Guyane (source CMA CGM)

A noter que tous les navires de la ligne sont équipés de grues de bord car desservant des ports non équipés de grues de quai comme c'est le cas à Dégrad-des-Cannes (en attendant l'arrivée des grues de quai en 2020).

Il convient de noter que, en raison de la faiblesse des exportations, les navires repartent de Dégrad-des-Cannes chargés de conteneurs quasiment vides, les conteneurs pleins représentant un peu d'exports (produits de la mer, bois), des déchets à traiter, et des conteneurs de déménagement. En sortie, les navires poursuivent leur route vers le Brésil où ils chargent notamment de la viande et des fruits et légumes, puis rejoignent les ports européens.

- la desserte régionale *Guyanas* de CMA CGM par feeder depuis Port-of-Spain. Elle permet une multiplicité des connexions internationales mais entraîne de facto une augmentation du transit time. Ce service touche une fois par semaine les ports de Paramaribo, Dégrad des Cannes, Georgetown, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France.

Les navires mis en ligne sur ce service, sont des porte-conteneurs grésés d'une taille plus petite que celle des transatlantiques, et présentant les caractéristiques suivantes : 147,83 x 23,25 m x 8,50 m pour une capacité nominale de 1 100 EVP.

Le transit time entre Pointe-à-Pitre et Dégrad-des-Cannes est annoncé de 6 jours. S'il s'agit d'un transfert depuis l'Europe (Le Havre), il convient de rajouter 11 jours de mer auxquels s'ajoute le temps de transit par le terminal de Jarry que l'on peut estimer à +/- 5 jours soit au total de l'ordre de 21 jours de transit time Europe-Guyane par le feeder.

La ligne feeder transporte entre autre les conteneurs qui peuvent être déchargés des transatlantiques car ces derniers sont parfois trop chargés pour rentrer ensuite à Dégrad-des-Cannes. Les imports et exports de Guyane, de et vers les Antilles sont également pris par cette ligne.

A noter que la ligne va évoluer en 2020 selon les informations de la compagnie CMA CGM. Un Feeder, le PARAGWADA, fera escale à Dégrad des Cannes à partir de janvier 2020, les lundis et mardis. Ce nouveau service qui se substitue au GUYANAS, aura le double mérite de permettre une évacuation efficace et régulière des conteneurs vides et apportera une réponse aux besoins des clients guyanais, puisque les importations des Antilles seront disponibles en Guyane en moins de trois jours.



Schéma de la ligne feeder Antilles-Guyane – versions 2019 et 2020 (source CMA CGM)

D'autres compagnies spécialisées dans le transport de vrac (minerais, roulant et hydrocarbures) opèrent régulièrement vers Dégrad-des-Cannes.

- le fret roulant

Les véhicules en provenance d'Europe sont acheminés par la compagnie maritime HOEGH-Autoliners et sont déchargés dans le hub de Port of Spain (Trinidad) et désormais de plus en plus dans celui de Pointe à Pitre. Le Feeder HOEG CARIBIA assure le transport régional jusqu'à Dégrad des Cannes. Ce feeder RoRo assure la liaison avec Kingston (Jamaïque). Puis le navire-mère poursuit le transport jusqu'au Havre.

- Les vrac solides

- Le clinker : ce produit est chargé en Colombie, sur un navire desservant directement la Guyane (ou effectuant une escale parfois à Paramaribo), à raison d'un transport par mois. Il est destiné à la société Argos Guyane SA (anciennement Les Ciments Guyanais vendus en 2014 au premier cimentier colombien *Cementos Argos*).
- Le gypse : ce produit est chargé en Espagne ou dans la Caraïbe sur un navire desservant directement la Guyane (ou effectuant une escale à Paramaribo), à raison d'un ou deux transports par an. Il est destiné à la société Argos Guyane.
- Les vrac liquides : carburants routiers, marins et aériens, combustible centrale EDF, GPL

Le service régional est assuré par le pétrolier Kerfons de la compagnie SOCATRA au cours d'un service hebdomadaire.

- Le carburant (gasoil, euro super et kero/jet A1) provient de Fort de France pour l'approvisionnement des véhicules et avions de lignes commerciales.
- Le carburant (fuel oil et gasoil) destiné à la centrale thermique de EDF à Dégrad des Cannes provient de Cul de sac (Sainte-Lucie) et de Yabucoa (Puerto Rico).
- Le butane est chargé à Pointe-Lisas (Trinidad).
- Le méthanol est chargé à Trinidad (armement HERNING SHIPPING). Il est destiné à l'entreprise Air Liquide installée à Dégrad des cannes et est utilisé pour les besoins de la Base spatiale à Kourou.

La SARA, désormais sous le contrôle du groupe Rubis, cherche à optimiser ses transports d'hydrocarbures, notamment en prévision de l'arrêt du Kerfons qui aura atteint d'ici deux ans la limite de période d'activité admissible pour ce genre de transport.

- Pariacabo

Le trafic maritime est constitué essentiellement du matériel spatial destiné au CNES-CSG et des produits pétroliers pour le dépôt de la SARA situé à Kourou. Le Port de Pariacabo est géré par le Centre Spatial Guyanais dans le cadre d'une AOP/OSP (autorisation d'outillage privé avec obligation de service public).

LE PROJET STRATEGIQUE 2014-2018 – LES REALISATIONS ET LE POINT D’AVANCEMENT

1.1. LE CONTENU DU PROJET STRATEGIQUE 2014-2018

Rappelons que le Projet Stratégique 2014/2018 a intégré comme objectifs :

- D’améliorer la compétitivité économique et sociale du port pour mieux contribuer au développement de l’économie guyanaise ;
- D’assurer au territoire guyanais une activité portuaire performante durable dans un contexte d’exceptionnelle croissance démographique.

Les actions du PS 2014-2018 reposaient sur un scénario de stratégie dynamique locale, basé sur le développement économique de la Guyane, de mise à niveau et de modernisation des installations portuaires et sur une diversification régionale, dans l’optique d’une préparation aux évolutions des marchés.

- 1 Politique de sécurisation et d’aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l’offre disponible du GPM Guyane
- 2 Nouvelle porte d’entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires au Poste Frontalier
- 3 Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System)
- 4 Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)
- 5 Mise en œuvre d’une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique
- 6 Mise en œuvre d’un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage
- 7 Mise en œuvre de la mutualisation des moyens de dragage sur les ports de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo
- 8 Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)
- 9 Extension quai 1 et terre-plein adjacent
- 10 Nouvelle organisation de l’espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure)
- 11 Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales par une offre foncière disponible
- 12 Accueil de nouvelles filières notamment en écodéveloppement (économie portuaire circulaire) par une offre foncière
- 13 Reconstruction du bâtiment du GPM
- 15 Préfiguration de nouvelles zones logistiques d’offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes
- 16 Développer l’intermodalité en facilitant le développement du cabotage
- 17 Parc roulier



Les actions prévues au PS 2014-2018

Sa mise en œuvre entre 2014 et 2018 a tenu compte à la fois de l’importance et de l’urgence pour le GPM-Guyane ainsi que des possibilités de financement de chacune des actions.

Les actions majeures qui présentaient un haut degré d’importance et d’urgence, devant être engagées dès 2015 étaient les suivantes :

- Politique de sécurisation et d’aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l’offre disponible du GPM Guyane

- Nouvelle porte d'entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires aux Postes Frontaliers
- Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System)
- Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)
- Mise en œuvre d'une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique
- Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage
- Mise en œuvre de la mutualisation des moyens de dragage sur les ports de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo
- Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)
- Extension quai 1 et terre-plein adjacent

Les actions présentant un degré d'importance et d'urgence moyen devaient ensuite être engagées à partir de 2015 et être concrétisées d'ici 2018 :

- Nouvelle organisation de l'espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure)
- Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales par une offre foncière disponible
- Accueil de nouvelles filières notamment en éco-développement (économie portuaire circulaire) par une offre foncière

Enfin, certaines actions devaient être engagées avant 2018 et poursuivies au-delà si nécessaire comme :

- Reconstruction du bâtiment du GPM
- Propositions de pistes de réflexion et d'innovation au Conseil de Coordination Interportuaire
- Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes
- Développer l'intermodalité en facilitant le développement du cabotage
- Poursuite de la réflexion sur l'après 2018 et préparation du futur portuaire guyanais au travers de la démarche POMU
- Protection de l'environnement et actions de développement durable (déchets, énergie, relations ville-port, etc.)

1.2. POINT DES ACTIONS ENGAGEES PAR LE GPM DE LA GUYANE

Le programme d'actions inscrit dans le Projet Stratégique 2014-2018 est arrivé à échéance. Nombre d'opérations sont en phase d'achèvement avec une mise en service progressive : la réhabilitation du terminal conteneurs ou l'acquisition de grues portuaires, la rénovation des réseaux.

Le tableau ci-dessous visualise l'avancement des différentes actions prévues au projet stratégique. Les différentes couleurs permettent de visualiser les opérations engagées mais non achevées à fin 2018 et celles terminées ou suspendues.

Etat d'avancement des différentes actions prévues au projet stratégique 2014-2018
(source GPM)

N° programmation au Projet Stratégique	Intitulé de l'opération	Sous actions	Observations
1	Politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l'offre disponible du GPM Guyane	Transfert des terrains de l'Etat	La loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer permet la cession gratuite de terrains de l'Etat au GPM. Une parcelle de 16,88ha a été acquise gracieusement par le GPM le 21 août 2019
		Acquisition des terrains de la CTG	Des discussions ont été menées avec la Collectivité pour acquérir des parcelles localisées dans la circonscription portuaire et les mettre ensuite en valeur. Une première acquisition a eu lieu pour près de 3ha en 2017. Une seconde est en cours pour près de 3ha également. Les discussions se poursuivent pour d'autres parcelles
		Travaux d'aménagement et de valorisation du foncier	Une étude a été lancée en 2018 sur l'aménagement du foncier du GPM à DDC. Etudes environnementales et techniques s'achèvent en 2019 avec propositions de scénarios d'aménagement du foncier portuaire et péri-portuaire
2	Nouvelle porte d'entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires au futur Poste Frontalier	Complexe entrée sortie	L'ensemble de la superstructure et des accès est réalisé. il a été mis en service à la mi-juillet 2019
		Poste Frontalier	L'agrément européen a été obtenu en 2018. Etudes d'AMO finalisées. Les études de MOE sont en cours (APD). Le permis de construire sera déposé en décembre 2019 Reste à finaliser le financement
		Parking import véhicules	Le parking est réalisé et mis en service depuis 2017
3	Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System)	Fibre optique	La connexion du site de DDC est désormais assurée
		PCS	L'outil mis en place est le logiciel Vigie développé par le port de Bordeaux
		CCS	L'outil utilisé par la place portuaire est AP+. Des connexions ont été développées avec les outils du GPM pour améliorer les interfaces.
		Connexion WiFi	Le Wi Fi est désormais étendu à l'ensemble des installations portuaires
		Logiciels compta, paye	Le GPM s'est équipé des logiciels de gestion nécessaires : WinM9...
4	Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)	Grues	L'acquisition des grues est validée par le CS et financée pour une installation prévue fin2020
		Adaptation des quais	Les travaux pour la mise en œuvre des voies de grues et le confortement des quais pour supporter ces nouveaux équipements sont lancés en septembre 2019 achèvement en 2020 Travaux lancés

5	Mise en œuvre d'une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique	Gestion du terminal portuaire	Les discussions sont en cours avec les opérateurs pour aboutir à une organisation performante, permettant d'ouvrir les activités de manutention à la concurrence le moment venu. Après l'abandon d'un dispositif d'opérateur unique, une organisation reposant sur des autorisations individuelles nouvelles reste à formaliser et conventionner
6	Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage	Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage	Le service est en place depuis le début de l'année 2016. Après une phase provisoire de 2 ans, les équipements définitifs sont en place depuis début 2018, en offrant, en association avec les activités de dragage, 2 remorqueurs, l'un basé à DDC, l'autre à Kourou Service opérationnel
		Mutualisation des moyens de dragage Dégrad-des-Cannes et Pariacabo	Partenariat opérationnel depuis le 1 ^{er} janvier 2016. Une convention de partenariat a été signée entre le CNES et le GPM. Le marché de dragage pour les deux sites a permis de réaliser une économie de 18%
8	Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)	Achèvement quai 2	Les travaux sont achevés
		Achèvement quai pétrolier	Les travaux sont achevés
		Terre-pleins	Une part de travaux a été réalisée. leur réhabilitation se poursuit sur les 3 ans à venir avec la reconstruction des réseaux
		Réseau électrique	les marchés de rénovation du réseau HT ont été notifiés pour une exécution entre fin 2019 et mi-2021
		Assainissement	De premiers travaux ont été réalisés pour améliorer les écoulements, en tenant compte notamment des travaux réalisés sur les quais 1 et 2 prévoyant le traitement de l'ensemble des eaux de ruissellement. Les études sont en cours pour moderniser l'ensemble des réseaux. La rénovation totale du réseau s'étalera sur 3 ans
		Déroctage	Les travaux ont été achevés en 2015, permettant désormais de faire accoster les navires au quai 1 sans limitation
9	Extension quai 1 et terre-plein adjacent	Extension quai 1 et terre-plein adjacent	Les études ont été suspendues. La mise en œuvre de la modernisation de la manutention pourrait permettre le décalage dans le temps de cette extension. Les dégradations du quai 3/Roro plaident pour sa reconstruction. Redéploiement probable des moyens sur le quai 3
10	Organisation de l'espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure)	Plan de circulation	Les études ont été menées en concertation avec les opérateurs, ce qui a valu l'adoption du plan de circulation. Celui-ci sera évolutif en fonction des travaux de réhabilitation des terre-pleins. Un parking pour l'import des véhicules a été mis en service.
11	Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales par une offre foncière disponible	Aménagement du foncier	Voir ci-dessus le volet foncier. L'étude en cours sur l'aménagement des terrains a permis d'installer dès 2018 de nouvelles activités.
		Conversion zone marina	Une étude est en cours pour libérer la zone actuellement occupée par la marina et la dédier à des activités industrialo-portuaires. Les activités de plaisance seraient exclues du port. Les autres activités (pêche, mise à l'eau, transports de passagers...) seraient relocalisées à l'intérieur du port
12	Accueil de nouvelles filières notamment en écodéveloppement par une offre foncière	Zone d'activités portuaires	L'étude d'aménagement du foncier supra intègre cette problématique. Des demandes sont en cours d'étude : traitement et valorisation de déchets....
13	Reconstruction du bâtiment du GPM	Construction d'un nouveau siège	Une étude préalable a montré l'impossibilité de réutiliser le bâtiment existant pour les besoins du port. Un site de construction du siège est retenu. Une étude technique et financière a été réalisée dans le cadre d'une convention GPM Guyane – CDC Un marché de programmation technique détaillé sera lancé avant fin 2019

14	Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes	Zone logistique pétrolière	Le GPM est parvenu à faire qualifier par les pétroliers (Shell et Total) le projet d'une base logistique pour les besoins de prospection. Une première expérience positive a eu lieu en 2018/2019 pour les besoins de prospection.
15	Développer l'intermodalité en facilitant le développement du cabotage	Cabotage inter-régional	Le GPM, avec le concours de la CTG, a lancé une étude sur les possibilités techniques, économiques et juridiques d'ouvrir des liaisons maritimes avec les pays du plateau des Guyanes et des connexions vers les Caraïbes. Les résultats ont démontré le potentiel d'une ligne de cabotage inter-régional. Un AMII est paru depuis le 1 ^{er} octobre 2019 pour identifier les opérateurs et leurs projets. Un opérateur sera retenu début 2020 pour mettre en place un service maritime entre les 7 ports identifiés. Ce projet est en lien avec le projet de poste frontalier supra. Etude finalisée
16	Parc roulier	Roulier	Le parc provisoire pour l'importation des véhicules a été réalisé en concomitance avec le nouveau complexe « entrée-sortie ». Un emplacement pour un parc définitif est retenu.
17	Sureté - Sécurité	ISPS	Renouvellement des plans de sureté en 2017
		HSSE	Mise en place de la certification MASE obtenue en 2016 pour 3 ans. Obtention du Port Award Health Environment and Safety décerné par la Carribean Shipping Association
		Exploitation	Le règlement d'exploitation est en cours de finalisation

Les points suivants précisent plus en détail certaines des actions menées durant le PS 2014-2018.

1.2.1. Volet foncier - La circonscription du GPM-Guyane

La première circonscription du GPM-Guyane a été créée par arrêté préfectoral n°R03-2017-07-28-009 du 28 juillet 2017, dans le cadre des articles L312-5 et R.5312-2 et suivants du code des transports.

Elle permet au GPM-Guyane d'être en conformité avec les textes réglementaires, de se donner les moyens juridiques de son développement et de préparer l'avenir.

D'Est en Ouest, la position du GPM-Guyane en est renforcée en tant qu'aménageur du territoire et prédestinera certaines zones à une vocation portuaire. Elle s'étend sur 4 périmètres terrestres (Dégrad-des-Cannes 130 ha, Pariacabo 40 ha, zone de 1500 ha en aval de Saint-Laurent-du-Maroni, zone de 80 ha sur la commune de Saint-Georges de l'Oyapock), et 3 périmètres maritimes (chenaux d'accès à Dégrad-des-Cannes et à Pariacabo, chenal d'accès aux Iles du Salut).

A noter que la circonscription du GPM n'inclut pas la zone de mouillage des Iles du Salut ni les pontons portuaires permettant la desserte des îles (propriété du CSG) mais uniquement le chenal d'accès. Elle n'inclut pas également le port fluviomaritime de Saint-Laurent-du-Maroni et le port maritime (pêche) du Larivot.

1.2.2. Volet sécurité - La mise en œuvre d'un MASE

Depuis le 14 juin 2016, le Système de Management de la Sécurité (SMS) du GPM-Guyane a été validé par le Comité de Pilotage MASE Guyane. Le GPM s'est engagé dans une démarche sécurité dans le cadre d'une démarche MASE en tant qu'entreprise utilisatrice avec :

- l'engagement de la direction du GPM-Guyane
- la formation du personnel
- l'identification et l'évaluation des risques sur la circonscription du GPM

- la maîtrise des opérations sur sa circonscription
- la gestion de la documentation
- les audits et inspections
- la gestion des situations d'urgence
- la surveillance du système et l'amélioration continue.

La mise en œuvre d'un dispositif MASE du GPM-Guyane représente un engagement de la Direction du GPM dans une dynamique d'amélioration continue de la Santé de la Sécurité et de l'Environnement, de prévention des risques sur le site portuaire, de maîtrise des opérations avec les prestataires et les usagers portuaires.

Le système de Management de la Sécurité (SMS) été validé par le Comité de Pilotage MASE Guyane du 14 juin 2016 par le biais d'un responsable QHSE. Par ailleurs, une certification ISO en management intégrée des risques et des impacts a été obtenue.

Depuis sa certification, la gouvernance du GPM de la Guyane poursuit le développement en matière de Santé, Sécurité et Environnement, sur l'ensemble du site portuaire, auprès des usagers portuaires et des prestataires afin qu'ils s'engagent dans la démarche MASE.

Ainsi, la Fédération des Entreprises d'Outre-mer et l'Association MASE Antilles-Guyane ont signé le 1er octobre 2018 à Paris, en présence de la Ministre des Outre-mer une convention de partenariat portant sur l'amélioration de la sécurité, santé et environnement en entreprise dans la région Antilles et Guyane. Cet accord vise à faire reconnaître et à valoriser les actions préventives en matière SSE des entreprises d'outre-mer et à inciter leurs dirigeants à s'engager dans une politique de management de la sécurité de leurs personnels dans le cadre du dispositif MASE. Une certification MASE a déjà été délivrée à 66 entreprises de la zone Antilles et Guyane.

En octobre 2017, le GPM-Guyane a été récompensé à la Barbade lors de la 47ème AG de la Caribbean Shipping Association (CSA), pour le dispositif de sécurité MASE que le Grand Port Maritime de la Guyane a mis en œuvre. Le GPM a reçu du Port Awards Committee, le trophée reconnaissant son excellence en matière de « Port Environnement, Health and Safety ».

Un comité de suivi est en place pour assurer la mise en œuvre des plans d'action associés.

Le GPM-Guyane souhaite partager son expérience auprès des acteurs économiques de la Guyane. Son but est aussi d'étendre le MASE du plateau des Guyanes au bassin caribéen. Des contacts ont déjà été pris en ce sens et seront développés au cours du PS 2019-2023.

1.2.3. Volet accès portuaires

1.2.3.1. Les accès terrestres : le nouveau complexe entrées-sorties

Le 19 septembre 2018, le complexe entrée-sortie du port de Dégrad des cannes a été inauguré. Ce nouvel ensemble constitue une étape majeure dans la modernisation du port de commerce, enjeu inscrit dans son Projet Stratégique 2014-2018.

Il comprend une large voie d'accès, un carbet d'accueil-clientèle, un poste de contrôle principal et deux autres réservés aux manutentionnaires, un parking VL et enfin le nouveau pont bascule pour la pesée des conteneurs pleins.



L'équipement répond à des enjeux sécuritaires, économiques, et environnementaux :

- La circulation entre poids lourds, véhicules légers, engins de manutention et piétons est dissociée et permettra d'améliorer la fluidité des flux ainsi que la sécurité des personnes et des biens.
- L'attente des poids lourds se fait sur des aires de stationnement dédiées et non plus sur la voirie publique.
- L'ensemble des formalités dans la gestion du flux de fret se déroule en un point unique
- L'enjeu environnemental a été pris en compte car la toiture accueille une centrale photovoltaïque de 340 panneaux, dont l'énergie électrique produite (100 KW) représentera 10% de la consommation totale du port.

Le coût total des travaux est de de 7,1 M€, cofinancés par le FEDER (3,5 M€), l'État (2 M€) et le GPM (1,6 M€).

Le complexe a été mis en service à la mi-juillet 2019 et un nouveau plan de circulation mis en œuvre.

1.2.3.2. Les accès maritimes : la mise en service des remorqueurs-dragueurs

Charge financière lourde pour le GPM de la Guyane, l'amélioration des accès nautiques et de la sécurité des manœuvres des navires figurait comme une action prioritaire et urgente du PS 2014-2018.

Comme indiqué dans le chapitre précédent dans la présentation du GPM, le GPM-Guyane dispose depuis 2016 d'un service de dragage et de remorquage opérationnel sur Dégrad-des-Cannes et Pariacabo. Depuis mars 2018, après deux années d'études et de mise au point, les deux remorqueurs Frégate et Papillon sont en service.

Avec les moyens aujourd'hui en place, le GPM dispose d'une capacité renforcée et performante pour assurer à la fois, la sécurité des accès maritimes de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo, et disposer d'une capacité de remorquage qui faisait jusqu'alors défaut en Guyane.

La mise en œuvre d'une politique de maîtrise des coûts et de mutualisation entre GPM et CNES avait pour objectif, entre autre, une baisse des coûts des dragages de l'ordre de 10% à 15% au cours du PS 2014-2018.

Le GPM a largement dépassé cet objectif puisque la baisse du coût des dragages devrait atteindre -18 % en 2019 (hors révisions), tout en bénéficiant de la présence permanente de deux remorqueurs.

1.2.4. Volet NTIC

1.2.4.1. Plateforme collaborative intranet/extranet

Le projet de plateforme collaborative intranet/extranet du GPM-Guyane a été lancé en 2017 et est entré dans sa phase de construction en 2017. L'objectif est d'optimiser en interne au GPM la circulation et la transversalité de l'information, de partager les bonnes pratiques et de favoriser les échanges entre les collaborateurs. L'outil numérique du GPM doit permettre également aux acteurs externes de travailler via l'extranet dans des espaces dédiés aux instances du GPM tels que le Conseil de Surveillance, le Conseil de Développement.

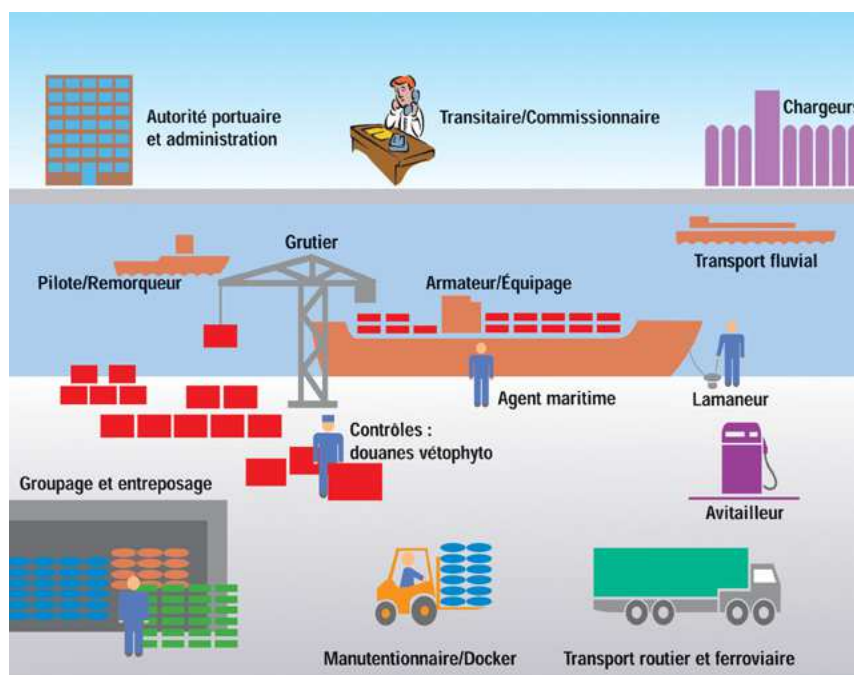
La mise en place d'une formation et d'un accompagnement au changement sont en cours pour faciliter la prise en main de la plateforme par le personnel du GPM.

1.2.4.2. Participation au GIE VIGIE-Ports

En adhérant en 2016 à une structure de mutualisation de type GIE (groupement d'intérêt économique), portée par le Grand Port Maritime de Bordeaux, le GPM-Guyane a fait évoluer son logiciel de gestion intégré des escales portuaires ou Port Community System (PCS), acquis en 2014.

La dématérialisation de la gestion documentaire des escales, à replacer dans le contexte de mise en place du guichet unique portuaire, contribue à l'amélioration de la compétitivité de la place portuaire. Elle favorise ainsi l'accueil des navires au bénéfice de l'ensemble de la chaîne logistique tout en améliorant la sécurisation du trafic maritime.

Le Système Informatique Portuaire VIGIE SIP assure les fonctions de gestion des escales, validation et traçabilité de perception par les douanes, gestion des statistiques, gestion des droits de port, suivi du trafic en temps réel et différé, Plate-forme d'échanges de données informatisées, Interfaces avec les modules nationaux du Guichet Unique Portuaire.



Les différents acteurs portuaires et péri-portuaires impliqués dans le SIP Vigie (source GPM-Guyane)

En harmonisant et simplifiant le processus des formalités déclaratives sous formats numériques normalisés, le GPM-Guyane se conforme ainsi à la Directive européenne 2010/65 dite du « guichet unique portuaire ».

Avec une volonté de mutualisation liée à la dématérialisation grandissante des formalités et de travailler sur des thématiques numériques communes comme la cyber-sécurité, le GIE VIGIE PORTS est aujourd'hui un groupement de 15 ports français (Bordeaux, Guadeloupe, Martinique, la Rochelle, Brest, Concarneau, St Brieuc-Le Légué, Lorient, Roscoff, Saint-Malo, Bayonne, Port la Nouvelle et Sète-Frontignan, Port-Vendres). Cette volonté de développer un guichet unique dématérialisé au sein de la plate-forme de Dégrad-des-Cannes impactera favorablement la célérité du passage portuaire des marchandises et par-là sur la compétitivité du passage portuaire.

1.2.5. Volet exploitation portuaire

1.2.5.1. Modernisation de la manutention

Ce projet a fait l'objet d'une étroite concertation avec les manutentionnaires et les dockers, qui a permis de définir le type d'engin, d'élaborer les conditions de location des grues, ainsi que le tarif, et d'apaiser les inquiétudes sociales relatives à la future organisation du travail des dockers.

Les principaux marchés relatifs à la mise en œuvre des grues sont aujourd'hui en phase d'exécution :

- Marché de conception, construction et mise en service de deux grues flèches-fléchettes sur rail, notifié en novembre 2018 : les études sont en cours de finalisation et la construction a démarré en septembre 2019. Leur arrivée sur site est prévue en octobre 2020, pour une mise en exploitation 4 mois plus tard.
- Marché de contrôle technique relatif à la conception et à la fabrication des grues (homologation)
- Marché de travaux pour le confortement des quais (portance du rail arrière) : les études sont en cours, pour un chantier effectif à compter de fin septembre 2020, pour une durée prévisionnelle de 10 mois.

Le coût global de l'opération est de 19,1M€.

Avec l'arrivée des grues de quai, le port de Dégrad-des-Cannes va connaître une évolution importante pour la modernisation des opérations de manutention. En combinaison avec les autres opérations achevées ou devant être achevées au cours du nouveau Projet stratégique (nouvelle entrée/sortie, plan de circulation, réhabilitation de tous les terre-pleins), les performances des opérations portuaires devraient être améliorées au cours du PS 2019-2023.

1.2.5.2. Rénovation des réseaux

Cette opération concerne :

- la rénovation du réseau électrique haute tension, par reconstruction ou refonte des transformateurs, rétablissement de la boucle 20kV, alimentation des futures grues, création d'une zone reefer et augmentation de puissance de l'énergie secourue

(groupe électrogène). Les marchés de travaux ont été notifiés pour une mise en chantier à compter de novembre 2019 (durée prévisionnelle de 2 ans et demi, compte-tenu du phasage). Coût : 4,1M€ ;

- la rénovation du réseau pluvial qui permettra de dimensionner l'ensemble des caniveaux secondaires aux charges d'exploitation du port, et de supprimer l'insécurité générée par les caniveaux d'origine (couverture par des dalles en bois) ;

Ceci sera complété par la rénovation du réseau primaire en arrière quai 3 et la mise en place de décanteurs permettant de traiter les eaux de l'arrière quai 3 ;

Compte-tenu des fortes contraintes d'exploitation engendrées par ces travaux, ceux-ci sont étalés sur 3 ans (2020-2022), pour un coût total de 5,3M€.

Engagés au cours du précédent projet stratégique, la réhabilitation et rénovation des réseaux et des terre-pleins participent à l'amélioration de la productivité des opérations portuaires.

1.2.6. Volet développement durable et préservation de l'environnement

Le GPM de la Guyane s'est engagé dès sa création dans une dynamique de développement durable et de préservation de l'environnement de son territoire.

- Septembre 2017 : Une date importante a marqué le PS 2014-2018

Suite à un appel d'offres lancé par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, portant sur la réalisation et l'exploitation d'installations de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables en autoconsommation et situées dans les zones non interconnectées, le GPM de la Guyane avait déposé un dossier.

A la suite de quoi, le projet du GPM dénommé *GPM-Guyane Solaire 1* a été lauréat en août 2017 de cet appel d'offres national. Le dossier de candidature a mobilisé les ressources de l'établissement et constitue un exemple de réussite du travail en transversalité des équipes portuaires.

Ce projet concerne l'installation, courant 2018, d'un champ solaire composé de 352 panneaux photovoltaïques sur la toiture du nouveau complexe entrées-sorties du port de Dégrad-des-cannes. L'intégralité de l'énergie produite par cette centrale de 100 kW sera autoconsommée par le GPM pour couvrir 10% de ses besoins énergétiques.

En effet, la consommation d'énergie électrique du GPM-Guyane est à la hausse continue depuis 2014 en parallèle avec l'accroissement de l'activité portuaire. Le port doit procéder à la refonte complète de son réseau privé électrique Haute Tension afin de faire face à ses besoins liés aux futurs investissements : grues portuaires sur rail, nouveau parc pour conteneurs frigorifiques, poste frontalier communautaire PFC.

- Au travers des actions du premier projet stratégique 2014 – 2018, la prise en compte de l'environnement et de ces enjeux associés à la sécurité sur le site de Dégrad-des-Cannes a conduit :
 - A la mise en place de plans de prévention et protocoles de sécurité élaborés. Une quarantaine de procédures et fiches-réflexes complètent cette documentation ;

- Acquisition d'absorbants tous supports en cas de fuites de conteneurs et surveillance des matières dangereuses ;
- Port des EPI rendu obligatoire pour toute personne circulant sur la plateforme portuaire.
- Accueil sécurité à destination des entreprises et visiteurs. Formation Santé Sécurité Environnement (SSE) inscrit au plan de formation du personnel du GPM.
- La performance environnementale a été pleinement intégrée dans les actions du GPM ; Ainsi, les installations réalisées depuis 2016 et à venir (Complexe E/S, Poste Frontalier de Contrôle, Nouveau siège) égalent des performances proches des standards de Qualité Environnementale Amazonienne (QEA) voire s'y réfère dans leur cahier des charges. Une procédure expliquant la marche à suivre pour intégrer les critères de choix environnementaux accompagnée d'une notice sur les performances environnementales à atteindre a également été réalisée. Enfin, des entreprises en lien avec l'économie circulaire et verte : valorisation de déchet (DIB et sable) s'implantent au sein du GPM Guyane ;
- Enfin, d'autres actions concrètes ont été conduites dans le cadre du plan d'actions du premier projet stratégique 2014 – 2018 avec le lancement d'études environnementales et réglementaires.
 - Réalisation d'une étude sur une unité de biomasse
 - Une étude de faisabilité du cabotage inter-régional a été réalisée en 2017
 - Mémoire de fin de stage en 2018 (Master 2 en Aménagement du littoral ; Julie Heno) intégrant des travaux sur la gestion des déchets portuaires, la gestion de l'énergie, etc.
 - Audit énergétique réalisé par la CCIRG en 2018
 - Etudes d'impacts réalisées :
 - Etude d'impact au titre des articles L122-1 et suivants du code de l'environnement pour le Projet de travaux de déroctage dans le port de Dégrad des Cannes ;
 - Réalisation d'un inventaire faunistique et floristique sur le périmètre de la Zone d'Activités Portuaires et Para Portuaires
 - Réalisation d'une étude hydraulique sur le périmètre de la Zone d'Activités Portuaires et Para Portuaires
 - Dans le cadre du renouvellement des arrêtés préfectoraux d'autorisation aux dragages sur ces 2 chenaux (Mahury et Kourou), réalisation de l'étude composée d'un inventaire faunistique et floristique, des espèces patrimoniales, protégées ou vulnérables et de prélèvements d'eau et de sédiments afin de faire un état initial de la faune et de la flore et définir l'état physico-chimique de l'eau et des sédiments caractérisant les chenaux ;
 - Les études d'impact concernant le renouvellement des autorisations de dragage sont en cours ;
 - Réalisation préalable d'une étude acoustique pour identifier les postes à fortes nuisances ;
 - Notice d'impact pour la création d'un Poste d'Inspection Frontalier à Dégrad-des-Cannes.

Toutefois, d'autres études d'impact et évaluation des enjeux environnementaux préalable aux futures actions envisagées (état initial, étude des mesures compensatoires, etc.) seront nécessaires et devront être engagées sur les différents secteurs du GPM : Dégrad-des-Cannes (Aménagement des secteurs Ouest et Est), Saint-Laurent-du-Maroni (création d'un terminal à l'Ouest), Pariacabo et Saint-Georges (installation d'un Port Sec).

- Un soutien financier pour les associations chargées de la protection du littoral et du développement de l'éco-tourisme et pour les projets d'aménagements de zones urbaines abandonnées en faveur de sites culturels ou arborés (parc, ...) a par ailleurs été réalisé.

Le bilan des actions environnementales réalisées durant le PS 2014 – 2018 est détaillé dans l'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du présent rapport. Ces actions doivent permettre au GPM de s'inscrire comme port de référence sur le plateau des Guyanes dans le domaine des énergies renouvelables et en matière d'engagements environnementaux tels prévus dans son projet stratégique 2014-2018.

1.2.7. Volet coopération et partenariats

1.2.7.1. Le Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane

Le Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) créé par la loi du 22 février 2012, voit sa composition et son fonctionnement fixés par le décret ° 2014-383 du 28 mars 2014. Présidé par le directeur général des Outre-mer, il est composé de représentants des collectivités locales, des grands ports maritimes et de l'Etat.

Ce conseil a vocation à renforcer les synergies entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique, dans l'objectif d'accroître leur compétitivité dans un environnement régional de plus en plus concurrentiel.

Sa première réunion « d'installation » a été organisée le 02 juin 2016 à la Préfecture de la Martinique. Une deuxième réunion s'est tenue le 8 février 2019 au GPM Guadeloupe.

Des réunions sont régulièrement organisées entre les directoires des GPM de Martinique, de Guadeloupe et de Guyane.

Les directoires des trois Grands Ports Maritimes se sont engagés dans une coopération très fonctionnelle, et se sont dotés d'un document de coordination portant sur 4 axes :

- La coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique ;
- Les orientations stratégiques communes de ces ports ;
- La politique de promotion commune de ces ports,
- Les missions et moyens qui font éventuellement l'objet d'une mutualisation entre ces ports.

Dans le cadre de cette feuille de route, la Guadeloupe travaille sur une marque commune aux trois GPM, la Martinique réfléchit sur la gouvernance et la gestion des espaces, la manutention et sur la fiscalisation des GPM. Enfin, la Guyane travaille sur la mise en place d'un observatoire économique interportuaire du Plateau des Guyanes à la Caraïbe, thème sur lequel une étude de préfiguration est en cours de réalisation.

Il convient de noter que le CIMER 2018 a renforcé le rôle du CCI des ports ultramarins au travers de sa « Mesure 14 » : *Afin de valoriser le potentiel des espaces maritimes ultramarins, l'État réaffirme le rôle du conseil de coordination interportuaire. Celui-ci formalisera la coordination relative aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique et participera à l'élaboration de la stratégie nationale portuaire.*

Une feuille de route plus détaillée est en cours de mise au point, notamment à la suite de la réunion du CCIAG de février 2019.

1.2.7.2. Développement de la coopération sur le plateau des Guyanes

L'enjeu majeur, pour les gouvernances portuaires est de mettre en œuvre des stratégies et des politiques de développement en synergie qui bénéficieront aux ports, aux économies et aux populations de la région dénommée *plateau des Guyanes* et qui recouvre du Nord au Sud, le Guyana, le Surinam, la Guyane Française, l'Etat de l'Amapa au Nord du Brésil.

La coopération a été initiée durant le PS 2014-2018 sur les thèmes suivants :

- En octobre 2014, le GPM-Guyane et l'autorité portuaire du port de Havenbeheer du Surinam ont signé un accord de partenariat
- les perspectives et stratégies développées dans le pétrole off-shore interrégional au large du plateau des Guyanes : l'espace maritime du Plateau des Guyanes est susceptible d'abriter 30 milliards de barils de réserves de pétrole, dont la moitié dans le bassin guyanais et l'autre moitié pour le Bassin « Foz do Amazonas » au large de l'Amapa. Pour le GPM-Guyane, l'émergence de cette filière du pétrole offshore représente ainsi une opportunité et un axe stratégique de développement à court et moyen termes.
- Le développement d'une offre régionale destinée à la croisière internationale
- L'échange de statistiques portuaires dans les domaines du commerce et de la croisière
- La promotion commune de manifestations, et des écoles de formation portuaire
- En 2016, le GPM-Guyane a signé une convention de partenariat avec l'Agence de développement économique de l'Etat de l'Amapà et avec la Compagnie de Développement Economique de l'Etat du Para pour le développement d'une ligne de cabotage maritime (Short Sea Shipping) interrégionale du Plateau des Guyanes dont l'AMII est paru le 1^{er} octobre 2019 destiné à sélectionner un opérateur.

La coopération internationale initiée et développée dans le PS 2014-2018 va se poursuivre au cours du nouveau Projet stratégique 2019-2023, notamment avec le projet d'observatoire économique interportuaire du Plateau des Guyane à la Caraïbe.

1.2.7.3. Convention de partenariat GPM-CDC

Le 13 avril 2017, au siège du Grand Port Maritime (GPM) de la Guyane, un protocole de partenariat a été signé entre l'établissement portuaire et la Caisse des Dépôts et de Consignation (CDC), par lequel celle-ci s'engage à mettre à disposition son expertise et son savoir-faire technique, ainsi que des moyens financiers, en faveur du développement du GPM-Guyane.

Par la suite, des conventions dédiées viendront formaliser les conditions de financement et de mise en œuvre des projets du Grand Port Maritime (GPM) de Guyane par la Caisse des Dépôts. Déjà connues pour la plupart et inscrites au projet stratégique 2014-2018, ces opérations se poursuivront dans le cadre du programme 2019-2023 et concerneront par exemple :

- L'aménagement du foncier sur le site de Dégrad des cannes ;
- La création d'une ligne de cabotage plateau des Guyanes/Caraïbes ;
- La construction du nouveau siège du GPM.

1.3. BILAN DES ACTIONS ENGAGEES

Le port de Dégrad-des-Cannes est aujourd'hui l'outil logistique majeur pour approvisionner population et économie guyanaises. Sur lui repose une partie de la compétitivité des produits et biens importés ou exportés, directement (coûts de passage portuaire) ou indirectement (conditions de transport maritime).

Les autres ports du département assurent un rôle spécifique en Guyane : Pariacabo pour les flux dédiés au Centre Spatial Guyanais et l'alimentation du dépôt pétrolier SARA de Kourou ; Saint-Laurent-du-Maroni pour la desserte de l'Ouest guyanais pour des trafics de produits industriels en cabotage régional.

Enfin, les Iles du Salut, qui n'entrent pas dans la circonscription portuaire, reçoivent chaque année entre une vingtaine et une trentaine d'escales de navires de croisière.

Les différentes évolutions opérationnelles et la mise en œuvre des projets au cours du PS 2014-2018 qui s'achève ont permis de corriger certains handicaps connus au cours des dernières décennies et d'améliorer grandement les performances portuaires de Dégrad-des-Cannes. L'ensemble des projets programmés a été engagé par le GPM, certains étant aujourd'hui terminés ou près de l'être, d'autres poursuivant leur mise en œuvre. Un seul projet n'a pas été initié par le GPM, l'extension du quai Q1, d'une part parce que sa réalisation ne montrait pas un caractère impérieux dans la mesure où la mise en œuvre des grues réduira le temps d'escale des navires et libèrera davantage les quais actuels et d'autre part parce que l'état du quai 3 et du poste RoRo nécessitera une intervention plus urgente que prévue. Le GPM a ainsi mis en avant les actions les plus urgentes et nécessaires pour recouvrer une performance portuaire normale, dans un contexte d'investissement complexe tant au niveau opérationnel (maintien de l'activité) qu'au niveau financier.

Au regard des actions majeures, présentant un haut degré d'importance et d'urgence et devant être engagées dès 2015, prévues au PS 2014-2018, le bilan se matérialise aujourd'hui de la manière suivante.

L'extension du foncier s'est concrétisée avec l'acquisition d'une première tranche de 3 ha de terrain de la CTG et le transfert à titre gracieux de terrains de l'Etat pour 16,88 ha. La première circonscription du GPM-Guyane a été créée par arrêté préfectoral du 28 juillet 2017 définissant son périmètre d'intervention sur cinq zones se répartissant sur le territoire guyanais. Elle permet à l'établissement portuaire de se donner les moyens juridiques de son développement et de préparer l'avenir.

- *La politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l'offre disponible du GPM Guyane a permis un développement des capacités foncière d'une surface d'une vingtaine d'ha entre 2012 et Y ha en 2019.*

Le GPM-Guyane a consolidé ses procédures de sûreté et de sécurité, au travers de la validation des plans de sûreté portuaire mis à jour en 2017, de la mise en œuvre du Comité Portuaire d'Hygiène et de Sécurité (en cours car en attente de désignation des représentants du collège Employés), de l'amélioration de la gestion des systèmes d'information (SIG et intranet) et du renforcement des actions en matière de sécurité (référentiel et certification MASE).

- *Le renouvellement de la certification MASE a été obtenu en 2019 ce qui conforte les actions du GPM*

La création du service dragages-remorquage, l'accroissement des capacités de dragage et la création d'une capacité de remorquage, ainsi que la mutualisation des opérations avec le CNES sur le fleuve Kourou ont permis au GPM à la fois de maîtriser les charges financières de dragage et d'apporter une sécurité pour les manœuvres des navires.

- *Le coût du dragage permanent des accès maritimes aux ports de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo a été réduit de 18% en 2018 par rapport à 2012 pour un objectif initial d'une réduction de 10-15%.*
- *De même l'activité des remorqueurs est suivie avec le nombre d'interventions réalisées : 6 en 2016, 16 en 2017, 34 en 2018. Le GPM estime que ces interventions ont pu éviter 3 incidents majeurs (échouement).*

L'ensemble des opérations portant sur les équipements et infrastructures opérationnels et associés (NTIC), engagées et terminées ou engagées et devant être terminées au cours du PS 2019-2023 (terre-pleins et VRD, nouvelles grues, nouvelle porte d'entrée/sortie, ...) va porter ses fruits en matière de performance portuaire dès les prochaines années.

- *La productivité portuaire qui est de l'ordre de 8-10 mouvements de conteneur/heure/grue devrait atteindre un objectif de 20 mvt/h/grue après la mise en service des deux grues de quai.*

La performance environnementale a été pleinement intégrée dans les actions du GPM soit par une meilleure connaissance des milieux naturels, soit par la mise en œuvre de plans de prévention et de procédures, soit encore au niveau des bâtiments (HQE) et équipements (ENR).

Enfin, une réflexion concertée avec les personnels sur les procédures de gestion des ressources humaines a permis au GPM-Guyane de lancer son projet de cartographie des métiers et une cartographie des risques.

Par ailleurs, sur le plan de la coopération régionale, le GPM-Guyane a largement développé les contacts et les projets avec les autorités portuaires et économiques des états voisins du Plateau des Guyanes (Nord-Brésil, Suriname) dans de nombreux domaines comme la création de liaison maritime par cabotage, ou dans le domaine de la croisière.

S'il reste encore du chemin à faire, la dynamique amorcée à partir de 2014 permet aujourd'hui d'observer que l'essentiel des actions organisationnelles et immatérielles, ainsi que des investissements a été engagé par le GPM-Guyane au cours des cinq années passées.

Le GPM-Guyane a été particulièrement réactif pour accompagner les développements économiques potentiels dès lors qu'ils nécessitaient un besoin portuaire. Ainsi, durant la campagne d'exploration pétrolière offshore menée par le groupe Total, le GPM a mis en place une zone portuaire logistique dédiée à l'activité de recherche.

On peut également constater que le GPM de la Guyane a lancé des opérations au-delà de ce qui était explicitement prévu dans le cadre de la période 2014-2018. On peut citer par exemple, le Poste d'Inspection Frontalier pour dynamiser les échanges régionaux avec les pays voisins, pour lequel l'agrément européen a été obtenu, le projet d'un nouveau terminal industriel dans l'Ouest pour répondre aux attentes du secteur minier, le projet de port sec à Saint-Georges d'Oyapock pour faciliter les échanges avec le Brésil voisin, suite à l'ouverture du pont sur l'Oyapock.

Les actions engagées et non terminées vont être poursuivies au cours du Projet stratégique 2019-2023. D'autres actions viendront les compléter visant à profiter d'une performance portuaire dynamisée pour accompagner le développement économique et social de la Guyane et l'intégration régionale du territoire au sein du Plateau des Guyanes à la Caraïbe.

1.VOLET 1 - POSITIONNEMENT STRATEGIQUE ET POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DE L'ETABLISSEMENT

1.1. LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023 DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE

1.1.1. Le contenu du Projet stratégique

Suite à la réforme des ports français de 2008, les GPM et les différents acteurs portuaires et économiques du territoire de la Guyane disposent d'un document de pilotage stratégique pour le développement portuaire, document qui se veut co-construit entre les acteurs concernés, et donc consensuel et fédérateur.

Le Projet stratégique donne une cohérence aux actions futures menées par le GPM et ses acteurs. Ce document directeur quinquennal est approuvé par les membres du Conseil de Surveillance, sur proposition du Directoire et en concertation avec le Conseil de Développement et sa Commission des Investissements, après validation par la tutelle. Il arrête les décisions concernant le développement de l'établissement et l'exploitation des terminaux, l'aménagement du port, les projets intermodaux, les investissements, les actions en matière de préservation de l'environnement. Chaque GPM construit son propre projet stratégique au regard de ses intérêts, souvent en référence à son propre contrat d'entreprise lorsqu'il en a un. Le projet stratégique doit être compatible avec les orientations nationales en matière de desserte intermodale et avec les orientations fournies par un éventuel document de coordination interportuaire.

Le projet stratégique doit traiter des rubriques mentionnées à l'article R5312-63 du Code des transports et à la section 53 du Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du Code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer.

Le projet stratégique traite ainsi :

- du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement ;
- des aspects économiques et financiers, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissements et de la politique d'intéressement des salariés ;
- de la démarche prospective sur les modalités retenues à terme pour l'exploitation des outillages publics de manutention ;
- de la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L103-1. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;

- des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le ferroviaire et le transport fluvial.

Le projet stratégique est élaboré par le Directoire puis présenté au Conseil de Surveillance accompagné de l'avis du Conseil de Développement et de sa Commission des Investissements, ainsi que, pour les aspects pouvant concerner les milieux naturels, de l'avis du Conseil Scientifique d'Estuaire, lorsqu'il existe pour les estuaires visés à l'article 16 de la loi n° 2008-66 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, sinon de l'avis argumenté de l'Autorité Environnementale.

Il est transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, après approbation du Conseil de Surveillance.

A l'exception des 4^o et 5^o de l'article R.5312-63, il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Les sections correspondant aux 4^o et 5^o de l'article R.5312-63 sont révisées lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite.

La révision du projet stratégique est opérée selon les mêmes modalités que son élaboration.

L'accord, mentionné au premier alinéa de l'article L.5312-4, est donné par le ministre chargé des ports maritimes et par le ministre chargé de l'économie.

1.1.2. La Loi pour l'Economie bleue

La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (portée par le député Arnaud Leroy) contient une batterie de mesures en faveur de l'économie maritime. Elle est entrée en vigueur le 22 juin 2016. Elle vise à :

- Simplifier la réglementation maritime
- Permettre au pavillon français d'être plus compétitif
- Renforcer la sûreté maritime et portuaire
- Faire évoluer le modèle portuaire
- Meilleure prise en compte de la responsabilité maritime

Ces objectifs sont traduits au travers de plusieurs Titres et Chapitres listés ci-après :

- Titre I : renforcer la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce
- Chapitre I : simplifier les procédures administratives
- Chapitre II - ports : rénover la gouvernance portuaire
- Chapitre III - marine marchande : renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection
- Chapitre IV : renforcer l'attractivité du pavillon français
- Chapitre V : favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage
- Chapitre VI : renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité
- Titre II : soutenir les pêches maritimes et les cultures marines
- Titre III : dispositions spécifiques aux collectivités, régions et départements d'outre-mer
- Titre IV : dispositions diverses

Le Projet stratégique du GPM de la Guyane prend en compte les objectifs et orientations de la loi dès lors qu'ils concernent le GPM.

A l'heure actuelle, le GPM a répondu au besoin de rénovation de la gouvernance portuaire (chapitre II de la loi) avec d'une part la création de la Commission de suivi des investissements et d'autre part par l'intégration de nouveaux représentants de la Collectivité de Guyane.

Le GPM n'est pas concerné par les Chapitres I, III, IV et V ni par les titres II et III de la loi.

Le titre IV peut comporter des éléments qui pourraient concerner le GPM sur :

- L'interdiction de rejet des boues de dragages polluées dès lors que les produits de dragages du Mahury ou du Kourou seraient susceptible de l'être,
- Les énergies alternatives : le GPM a déjà démontré son implication notamment avec le toit solaire de la porte Entrée/sortie qui doit permettre d'assurer 10% de la consommation énergétique de la zone portuaire. Concernant les EMR (éolien en mer, hydrolien, SWAC, ...), le GPM au travers de son offre de foncier portuaire pourrait apporter une solution logistique. Au niveau de la Guyane, la réflexion en est encore à ses débuts, le potentiel n'est pas encore évalué selon la DEAL et il est trop tôt pour en visualiser les impacts portuaires,
- Concernant la fourniture de GNL aux navires, le GPM ne figure pas sur le réseau RTE-T européen pour y prétendre,
- Concernant le courant de quai, ce sujet n'est pas encore été porté au stade de la réflexion au sein du GPM.

1.1.3. La stratégie nationale des ports français

Membre de l'UPF¹², les objectifs du PS 2019-2023 du GPM de la Guyane s'inscrivent pleinement dans les priorités européennes de l'UPF qui se résument dans le schéma ci-contre.

Les ports sont aujourd'hui des nœuds multimodaux et constituent de véritables carrefours logistiques, industriels, énergétiques et numériques.

Si les ports en général, français en particulier, sont des plates-formes d'accueil d'activités logistiques, d'activités énergétiques conventionnelles et d'industries lourdes, ils sont maintenant des acteurs incontournables de la transition écologique et énergétique.



¹² L'Union des Ports de France est l'association professionnelle qui représente les ports français métropolitains et d'Outre-mer et qui comprend 46 membres actifs représentant l'ensemble des gestionnaires de ports français de commerce et de pêche, métropolitains et d'outre-mer.

Ainsi ils s'investissent et investissent :

- dans la préservation de l'environnement et le développement d'une économie circulaire et décarbonée ;
- dans le développement des systèmes numériques intégrés pour répondre aux nouveaux enjeux des mobilités, par l'essor de la digitalisation
- dans la création de valeur ajoutée pour leurs territoires et l'économie européenne dans son ensemble, notamment pour le GPM Guyane la mise en place d'une coopération interrégionale d'envergure.

Le GPM de la Guyane, au travers de son Projet Stratégique, participe à l'objectif d'une croissance bleue durable, intelligente et inclusive, ainsi qu'à la cohésion sociale, économique et territoriale.

1.1.4. Objectifs du Projet Stratégique 2019-2023

Le PS 2014-2018 a été, comme pour tous les Grands Ports Maritimes Ultramarins, le premier document d'orientation pour le développement du GPM de la Guyane.

Cette période a été l'occasion de poursuivre ou de lancer, selon les secteurs, une dynamique de remise à niveau et de développement des infrastructures, des équipements, des procédures opérationnelles, etc.

Depuis cette date, le contexte portuaire national et ultramarin a évolué, tant dans le cadre de la loi sur l'économie bleue de 2016 que de la définition d'une stratégie portuaire et maritime nationale qui a été concrétisée dans le cadre du Comité Interministériel de la Mer de novembre 2018.

Ce CIMer 2018, dans la continuité du CIMer 2017, souligne que la France porte une ambition maritime forte pour le développement de son économie maritime et portuaire, dans un environnement toujours plus concurrentiel tout en s'engageant à fournir des efforts importants en matière de transition écologique. La transformation du modèle économique des ports est lancée notamment par la clarification et la stabilisation durable des relations financières depuis les ports vers l'État et les collectivités d'une part, et, d'autre part, depuis l'État et les collectivités territoriales vers les ports, mettant l'accent sur la fiscalité portuaire et la couverture des charges régaliennes assurées par les GPM¹³.

La Mesure 6 du CIMer met en avant l'élaboration d'une stratégie nationale logistique et portuaire, à laquelle les ports ultramarins participeront (mesure 14) pour assurer une politique maritime des Outre-mer. Cette politique vise à penser les Outre-mer au sein de leur bassin maritime (mesures 24 à 26), à soutenir les filières maritimes locales (mesures 27 à 32) et enfin à renforcer les moyens d'action de l'État dans la réponse aux crises en Outre-mer (mesures 33 à 35).

¹³ La mesure 4 du CIMer 2018 indique que « *Le périmètre des charges non commerciales, pour partie compensées par l'État sera progressivement élargi aux dépenses de personnel en matière de capitainerie, aux frais de personnel des agents de sûreté portuaire, aux équipements liés à la sécurité et à la sûreté portuaire et aux dépenses liées à la gestion d'espaces du domaine portuaire classés. L'État continuera à compenser la totalité des dépenses de dragage mais n'a pas vocation à compenser la totalité charges régaliennes supportées par les GPM* »

D'une manière globale, le Grand Port Maritime de la Guyane s'inscrit pleinement dans cette vision, avec un Projet stratégique 2019-2023 dont les objectifs sont en cohérence avec les ambitions de la stratégie pour les ports ultramarins.

Aujourd'hui, l'objectif global du PS 2019-2023 est à la fois de mener à bien la finalisation des projets et processus entamés et de poursuivre la dynamique initiée précédemment en matière de développement économique et social du Grand Port Maritime de la Guyane.

Plus dans le détail, le nouveau PS 2019-2023 doit permettre :

- L'achèvement de la modernisation de la manutention ;
- La poursuite des travaux de réhabilitation et de modernisation des infrastructures ;
- D'accompagner l'approfondissement de l'insertion régionale de la Guyane ;
- L'accompagnement des projets industriels en cours ;
- D'attirer des opérateurs portuaires et d'autres partenaires économiques sur la plateforme de Dégrad des Canes ;
- De développer l'économie circulaire et la croissance bleue ;
- De renforcer les actions d'amélioration des conditions de travail au GPM et de responsabilité sociétale et environnementale ;
- De développer les actions de coordination entre les GPM des Antilles et de la Guyane.

Pour chacun de ces objectifs, un certain nombre d'actions sont déclinées avec les moyens à mettre en œuvre.

1.1.5. Le document de Projet Stratégique 2019-2023

Le présent document présente l'ensemble de la démarche adoptée pour l'élaboration puis la mise en œuvre du PS 2019-2023 du GPM de la Guyane.

Après avoir présenté le Grand Port Maritime de la Guyane aujourd'hui, puis les réalisations et le point d'avancement des actions engagées au cours du PS 2014-2018 qui s'achève, le document du PS 2019-2023 se structure de la manière suivante :

- Le chapitre 1 présente le Volet 1 - positionnement stratégique et politique de développement de l'établissement au travers
 - d'une prospective économique et des enjeux pour la Guyane et le GPM-Guyane et des évolutions en cours
 - des projets du GPM : sur Saint-Laurent-du-Maroni, dans le secteur de la croisière, d'un port sec sur Saint-Georges
 - du positionnement du GPM et sa stratégie globale pour le projet stratégique
- Le chapitre 2 aborde le Volet 2 - aspects économiques et financiers en présentant :
 - la situation financière de l'établissement portuaire
 - le programme d'investissements du Projet stratégique et l'impact sur la trajectoire budgétaire et financière de l'établissement
 - le développement humain du GPM et la politique sociale et sociétale
- Le chapitre 3 aborde ensuite le Volet 3 - Démarche prospective pour l'exploitation des outillages publics de manutention en termes :

- d'évolutions récentes et en cours
- d'enjeux sur le long terme en matière d'infrastructures et de manutention
- de projets pour l'amélioration de la performance portuaire
- Le chapitre 4 présente le Volet 4 - La politique d'aménagement et de développement durable du port au niveau :
 - des enjeux de protection de la nature, de modalités de gestion de l'environnement et de développement durable
 - de la coordination interportuaire Antilles-Guyane
 - des relations avec les collectivités
- Le chapitre 5 présente le Volet 5 - Les dessertes du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité permettent d'envisager les évolutions futures en matière :
 - de desserte et d'accès au port de Dégrad-des-Cannes
 - d'intermodalité et notamment le développement du cabotage maritime
- Le chapitre 6 synthétise l'évaluation environnementale du Projet stratégique dont l'intégralité de l'évaluation est présentée dans un document spécifique annexé au PS
- Le chapitre 7 aborde la mise en œuvre du Projet stratégique 2019-2023 avec :
 - le programme d'actions du GPM en matière de développement économique et social
 - le programme d'actions dans le domaine du développement durable
 - la hiérarchisation des actions du Projet stratégique 2019-2023 et sa mise en œuvre.

1.2. PROSPECTIVE ECONOMIQUE

1.2.1. CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE DE LA GUYANE

1.2.2. Des caractéristiques propres au territoire guyanais

La Guyane française représente un **territoire européen unique en Amérique du Sud** C'est le seul département français mitoyen du Marché Commun du Sud (MERCOSUR), de la Communauté Caribéenne (CARICOM) et de l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC).

D'un point de vue géographique, la Guyane française est caractérisée par un littoral maritime de 320 km, et une surface étendue de 85 000 km² (soit l'équivalent de 15% de la superficie de la France métropolitaine), dont le territoire est recouvert à 96% par de denses forêts tropicales.

Le territoire est caractérisé par une faible population de **~269 352 habitants** au 01/01/2016 selon l'estimation de l'INSEE (+2,6% sur 2015) pour une estimation de l'institut à 296 711

habitants au 01/01/2019¹⁴, inégalement répartie sur le territoire : forte concentration sur la bande côtière et très faible densité à l'intérieur.

La Guyane a une frontière commune avec deux pays à fort potentiel de développement :

- Suriname au nord avec 510 km de frontières communes ;
- Brésil au sud avec 650 km de frontières avec l'Etat fédéral de l'Amapá, l'un des plus pauvres du pays et relativement « isolé » à date du reste de l'économie brésilienne.

La Préfecture de Guyane fait en synthèse le **constat**, dans le cadre de la préparation du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020, d'un **territoire triplement enclavé** :

- une région européenne tournée vers l'Europe et la France, au cœur de territoires ACP (Suriname & Guyana) eux-mêmes tournés vers le CARICOM et les Caraïbes, et d'un pays tiers (Brésil) tourné vers le MERCOSUR et l'international ;
- un territoire européen participant au marché commun, mais handicapé par les surcoûts liés à l'éloignement de la métropole, et marqué par son statut français et européen (droit social, normes et réglementations françaises et européennes) ;
- un territoire à « caractère insulaire » : recouvert à plus de 90 % par la forêt, rendant l'accès difficile aux communes de l'intérieur et générant des besoins significatifs en infrastructures de transport.

S'agissant d'un territoire européen sur le continent sud-américain, s'applique une réglementation plus contraignante que dans les pays voisins, générant un décalage de compétitivité élevé et une dégradation de ses avantages comparatifs. De plus, ce décalage social et normatif génère des standards et besoins différents, impactant négativement les potentiels d'échanges de produits inter-frontaliers sur la zone.

Le commerce extérieur de la Guyane reste fortement lié à l'Europe et particulièrement à la France métropolitaine en ce qui concerne les importations de produits alimentaires, et à l'Asie pour les produits manufacturés. Les importations issues du bassin Caraïbéen sont limitées et consistent pour l'essentiel d'hydrocarbures en provenance, auparavant de Trinidad et Tobago et maintenant de Martinique. Les exportations sont elles aussi limitées, avec cependant une part croissante du Suriname comme destination.

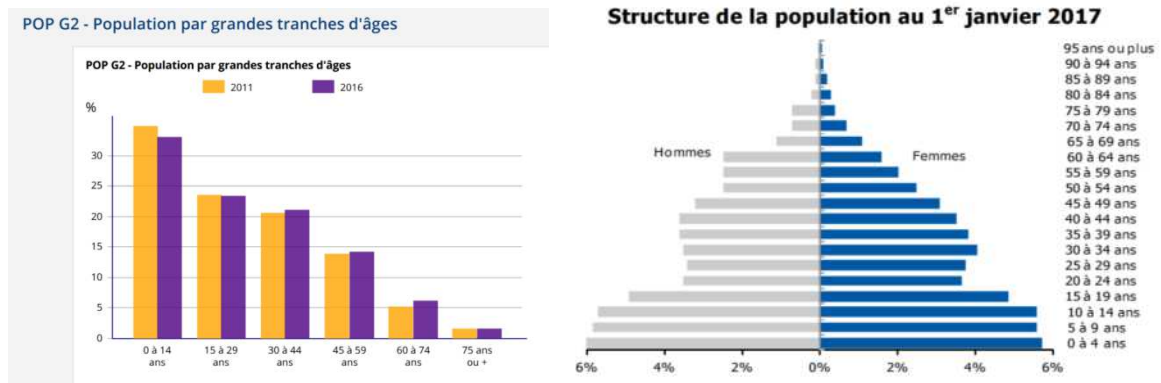
1.2.3. Un contexte démographique dynamique mais un socle économique restreint

On note une croissance démographique exceptionnelle depuis 60 ans avec une population passant de 33 505 habitants en 1961 à 239 500 en 2012 puis aujourd'hui pratiquement 280 000 habitants, en évolution de 2,6% par an. La démographie guyanaise est la plus dynamique de France et la deuxième plus jeune. Près de 42,3% des habitants a moins de 20 ans.

Environ 90% de la population se concentre sur le littoral, le reste étant réparti à l'intérieur du territoire, généralement dans des communes isolées et enclavées. Cette concentration s'observe en premier lieu sur la région de Cayenne-Kourou mais Saint Laurent du Maroni, situé à l'ouest du territoire, compte désormais 17% de la population Guyanaise.

¹⁴ Estimations de population par sexe et âge au 1^{er} janvier 2019 : Comparaisons régionales et départementales, Chiffres-clés INSEE paru le 30/01/2019

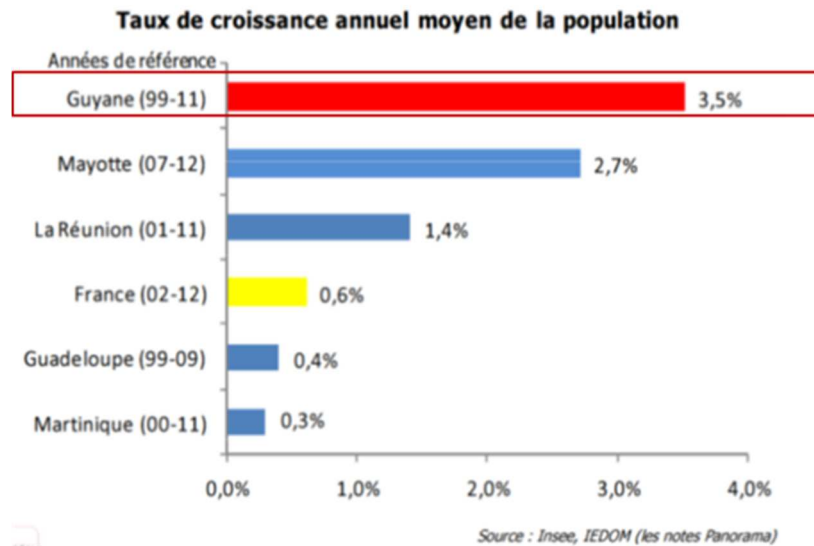
La structure de la population mise en lumière dans les deux graphes ci-dessous met en évidence une population guyanaise très jeune.



Caractéristiques de la population de la Guyane (source INSEE)

Cette évolution démographique rapide se traduit par un changement profond : une population jeune (la plus jeune de France : les moins de 30 ans représentent 56% des habitants, contre un quart de la population pour la métropole), d'origines très diverses mais globalement peu qualifiée et ne trouvant pas assez d'emplois correspondants, induisant un taux de chômage élevé de 21,5% en 2015 et 22% en 2017 selon l'INSEE.

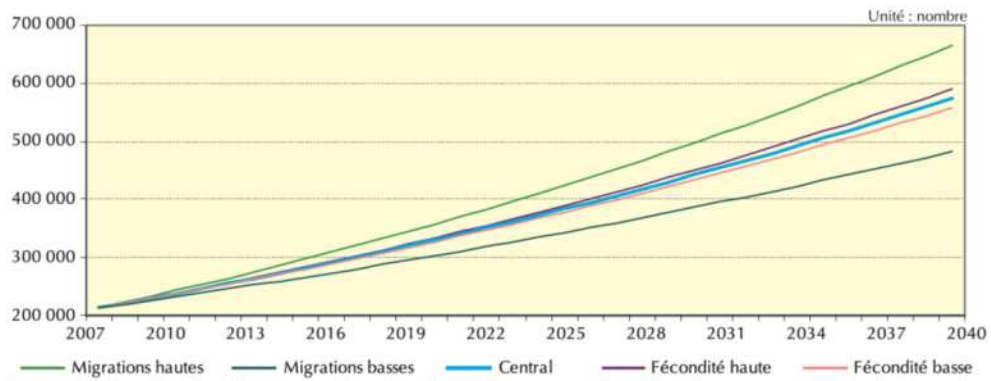
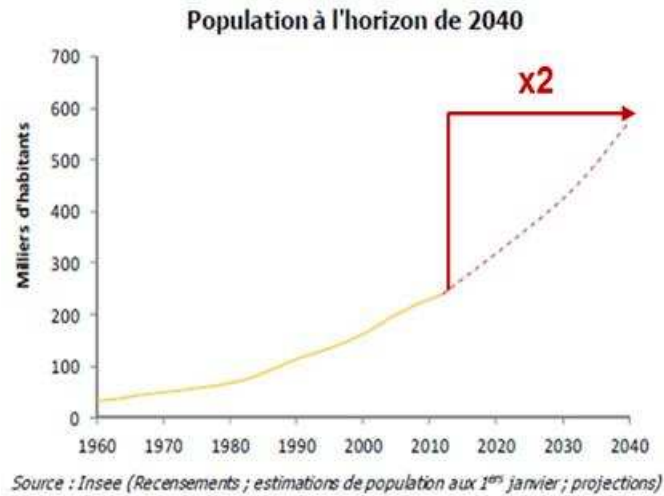
Parmi les territoires français ultra-marins, la Guyane présente le taux de croissance de la population le plus élevé, avec un taux de croissance annuel moyen de +3,5% (source : INSEE).



Taux de croissance annuel moyen de la population des DOM (source IEDOM - INSEE)

Cette dynamique semble devoir se poursuivre dans les prochaines décennies comme en témoigne les prévisions de l'INSEE à l'horizon 2040 (graphe ci-dessous).

L'explosion démographique observée en Guyane depuis la décennie 1990 devrait aboutir à un doublement de la population entre 2012 et 2040, passant de plus de 269 000 actuellement à un minimum de 500 000 habitants dans le scénario le plus bas voire 650 000 habitants pour le scénario haut.



Le taux de chômage est de 22% de la population contre 9,6% en France.

Le secteur public compte 41% des emplois de la Guyane. La croissance de l'ouest est très forte sur les dernières années.

1.2.4. Une dynamique économique masquant des contraintes structurelles

Le Programme Opérationnel Européen 2007-2013 soulignait dans son diagnostic que « *le frein majeur pour le développement des activités économiques en Guyane est la faible attractivité de la Guyane pour les entreprises leaders du fait :*

- *d'un marché local étroit ;*
- *de l'absence de Systèmes Productifs Localisés complémentaires au sein d'un secteur économique ;*
- *d'un immobilier d'entreprises déficient ;*
- *d'un déficit global d'infrastructures. »*

Le PIB de la Guyane est de 4,2 milliards d'euro avec une croissance moyenne annuelle de 2,2%. Les entreprises sont de l'ordre de 14 500 et 95% d'entre elles ont moins de 10

salariés. Le secteur est très fortement tertiarié notamment en lien avec le poids du secteur public.

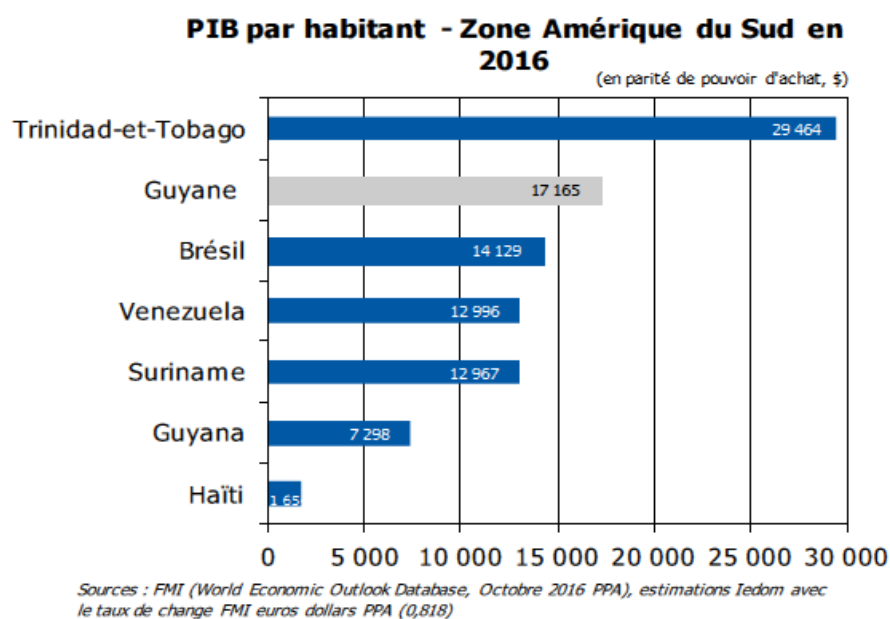
Le financement de l'économie est fortement porté par les banques publiques. Elles comptent près de 50% des prêts accordés en 2017. Notamment la CDC a investi 235 millions d'euros dans le logement social.

Les fonds européens alimentent l'économie à hauteur de 662 millions d'euros sur la programmation 2015 – 2020. Le contrat Pluriannuel Etat / Région compte 503,4 millions sur la même période.

L'économie est tiraillée entre développement économique et environnement dans une région dont 90% du foncier est géré par le parc amazonien.

Le PIB par habitant est en Guyane équivalent à seulement 53 % de la moyenne européenne, représentant un niveau de création de richesse parmi les plus faibles d'Europe. Cet indicateur est également inférieur d'un quart à celui des autres DOM des Caraïbes, mais en revanche encore supérieur d'un quart par rapport à ses voisins immédiats (Brésil, Suriname), du double pour certains états régionaux (Amazonas, Guyana), voire du triple avec l'Etat brésilien voisin de l'Amapa.

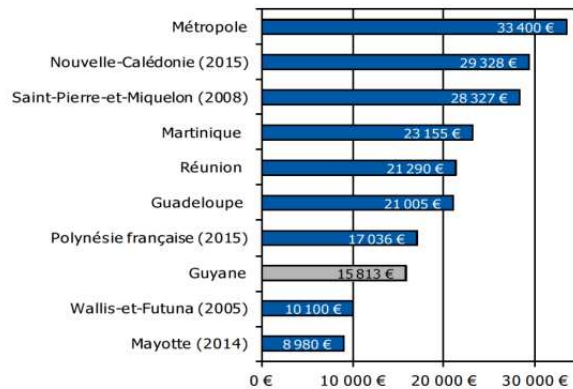
Cette évolution démographique implique une croissance rapide des besoins en infrastructures, ainsi qu'une augmentation de la consommation et des flux commerciaux associés, mais soulève des enjeux cruciaux d'emploi et d'employabilité.



PIB par habitant dans la zone Amérique du Sud (source IEDOM - FMI)

Si la Guyane est relativement favorisée au regard de ses voisins régionaux, elle est en retard par rapport aux autres territoires ultramarins français. Près de 53% de la population ont un revenu inférieur à 10 000 euros par an.

PIB par habitant - France / Outre-mer en 2016

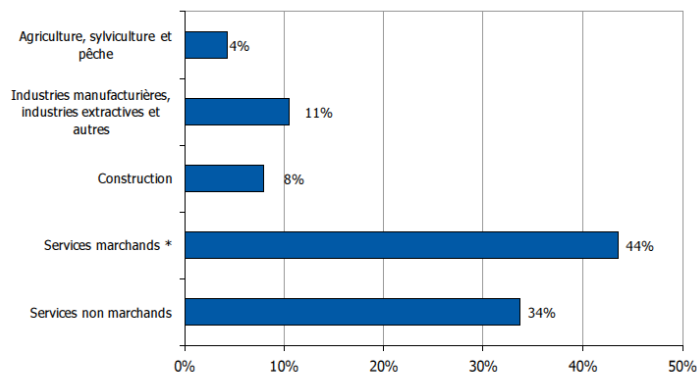


Sources : Comptes économiques provisoires - Insee, ISPF, Isee, Cerom

Répartition du PIB par habitant des DOM et TOM ultramarins (source IEDOM-INSEE)

Il faut noter que les comptes économiques de la Guyane sont fortement orientés par l'activité spatiale, dont l'importance explique la structure particulière des comptes économiques. Même si elle ne représente plus que 16 % du PIB, après en avoir atteint le quart au milieu des années 90, le spatial reste un élément moteur de l'économie de la Guyane : il pousse l'activité et les salaires vers le haut, génère des taxes, et des flux de marchandises très importants.

Structurellement, l'économie guyanaise est dominée par le secteur tertiaire qui contribue à 76 % de création de richesse économique du territoire. Ensuite viennent le secteur secondaire (20 %) et le secteur primaire (4 %). Les secteurs non marchands (administrations, santé, éducation...) ont un poids plus important que la moyenne française. Il en est de même pour les secteurs de l'agriculture et de la construction, tandis que les services marchands sont relativement faibles, ainsi que les activités industrielles hors filière spatiale.



*Les services marchands comprennent les secteurs du commerce, des transports, de l'hôtellerie-restauration et les autres services marchands.

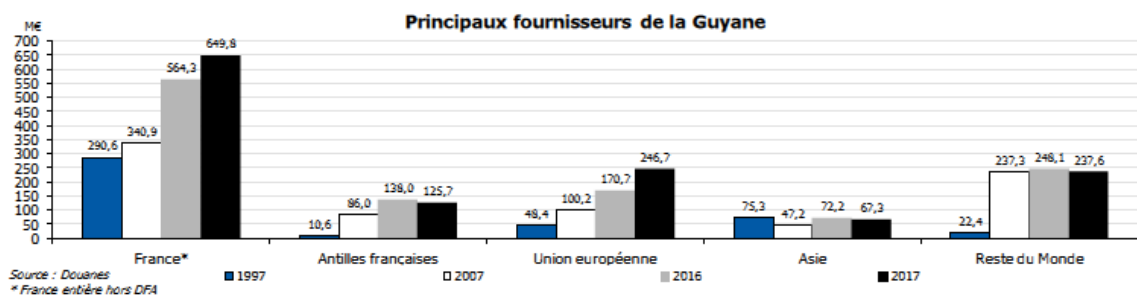
Source : Insee - Comptes semi-définitifs 2014

Part des secteurs dans la valeur ajoutée (PIB) de la Guyane en 2014 (source INSEE)

1.2.5. Un commerce extérieur restant traditionnellement orienté vers la métropole et l'Europe

Le commerce extérieur de la Guyane reste **fortement lié à l'Europe** et particulièrement à la France métropolitaine en ce qui concerne les importations de produits alimentaires, et à l'Europe et l'Asie pour les produits manufacturés. Les importations issues du bassin caribéen sont limitées, et pour l'essentiel des hydrocarbures provenant de Martinique et le clinker de Colombie. Les exportations sont elles aussi limitées, avec cependant une part croissante à destination du Suriname.

En 2017, La France (Antilles comprises) est le premier fournisseur de la Guyane avec une part de marché de 56,6 % (2017) dont 4,9 % pour la Guadeloupe et 11,3 % pour la Martinique (effet des importations de carburants depuis la raffinerie SARA). L'Union européenne est un partenaire privilégié (18,0 %) alors que la Chine (3,4 %) et les États-Unis (3,0 %) restent plus modestes. Dans la région Caraïbes, Trinidad-et-Tobago est le seul pays ayant un flux important avec la Guyane pour les hydrocarbures (Source IEDOM, Rapport Guyane 2017, Edition 2018).



Principaux pays fournisseurs de la Guyane (source IEDOM)

Cette dépendance économique et donc portuaire est renforcée par le déficit structurel de l'activité guyanaise, fortement importatrice et faiblement exportatrice. Comme dans les autres DOM et la plupart des économies insulaires, la balance commerciale de la Guyane est structurellement déficitaire. En 2017, le taux de couverture des échanges exports/imports était de 9,7 %, oscillant entre 10 et 15% selon les années.

1.2.6. Un redressement nécessaire pour surmonter les handicaps du contexte économique et de la démographie

La Guyane présente les caractéristiques d'une petite économie quasi « insulaire », et très inégalement répartie sur un grand territoire, avec une forte concentration de la population et des activités économiques sur la bande côtière (carte ci-après, source IEDOM). Malgré un PIB qui évolue fortement chaque année (+3,6 et 3,8% en 2016 et 2014 ; +0,9 % et -1,9% en 2015 et 2017), la Guyane reste une des régions françaises en croissance.

Trois pôles d'activités structurent et structureront géographiquement l'activité économique guyanaise :

- sur et autour de Kourou avec le CNES : stabilité de l'activité ;
- sur l'agglomération de Cayenne – Rémire-Montjoly : hyper-concentration ;
- sur Saint-Laurent-du-Maroni avec une progression démographique forte et une structuration d'un pôle de croissance économique sur l'Ouest guyanais.

Le développement économique du département repose aujourd'hui sur quelques industries clés : l'aérospatial (11% de la valeur ajoutée guyanaise), le BTP, et la valorisation de ressources et du patrimoine naturels : or, bois, pêche, tourisme...).

La Guyane Française est cependant aujourd'hui caractérisée par une **faible transformation de ses richesses** en atouts économiques, et à un taux élevé de dépendance extérieure pour ses approvisionnements alimentaires et industriels. En effet, malgré la **disponibilité** d'importantes **richesses naturelles** sur le territoire guyanais (minérales, halieutiques, forestières, biomasse, biodiversité, rivières,...), la production endogène de richesse demeure relativement faible.

La Guyane souffre également d'une intégration économique régionale très limitée, alors même que d'importantes complémentarités et synergies existent entre les pays de la zone. Sa balance commerciale est ainsi encore largement déficitaire.

Comme toutes les économies des DOM, la Guyane subit par ailleurs des **handicaps** générant des **surcoûts** : coûts élevés de transport maritime international et routier intérieur, nécessité de sur-stockage pour compenser les risques liés à l'éloignement des sources d'approvisionnement, manque d'économie d'échelle, décalage de richesse avec les pays voisins,...

La Guyane présente aussi des spécificités avec un marché intérieur encore limité en volume ne favorisant pas l'attractivité pour les compagnies maritimes.

En synthèse, la Guyane est aujourd'hui confrontée à un paradoxe : elle connaît depuis plusieurs années un taux de croissance économique significatif, mais insuffisant pour adresser les enjeux soulevés par l'importante croissance démographique. Cette situation est le fruit d'une transition en cours d'une petite économie ultrapériphérique encore fortement dépendante de la métropole, du secteur spatial et des transferts financiers publics, vers un développement réellement endogène et autonome, capable d'absorber le choc démographique.

1.2.7. Les événements récents

La Guyane a connu une profonde crise sociale en mars et avril 2017 durant 5 semaines, traduite par des barrages routiers, des grèves et des blocages des entreprises et des services publics, qui ont paralysé l'économie durant cette période. Ce mouvement social d'une ampleur inédite a débouché sur les Accords de Guyane, signés par l'Etat qui se déclinent en un Plan d'Urgence, des Accords thématiques sur les secteurs d'activités et un Plan de convergence.

Face à l'urgence de la situation, l'État s'est engagé à hauteur de 1,085 milliard d'euros, au travers notamment d'un important plan de relance de la commande publique dans les secteurs de l'éducation (construction de collèges et lycées), d'équipement et d'aménagement routier, santé et social.

Ces plans ouvrent des perspectives d'accélération de la croissance dans de nombreux domaines d'activité. Ils pourraient avoir des impacts progressifs sur les échanges extérieurs de la Guyane et sur ses trafics maritimes.

1.2.8. Contexte économique : une évolution favorable rendue possible par une pluralité d'opportunités de développement

Pour maintenir le niveau de richesse individuel et engager un nécessaire rattrapage par rapport à la France métropolitaine, le territoire doit permettre un développement économique s'appuyant sur les **filières d'avenir**, parmi lesquelles le spatial, les énergies renouvelables, les industries extractives, l'agroalimentaire.

Le diagnostic territorial stratégique de la Guyane préalable à l'élaboration des programmes européens 2014-2020 (Source : « Réalisation du diagnostic territorial stratégique de la Guyane préalable à l'élaboration des programmes européens 2014 – 2020 » ; Octobre 2012) a identifié un certain nombre de ces potentiels.

Si depuis récemment le secteur des hydrocarbures a connu un arrêt dans son développement suite aux résultats peu favorables des explorations offshore menées par l'opérateur Total¹⁵, les autres secteurs restent des potentiels importants pour la Guyane, notamment dans un cadre régional.

Concernant la recherche pétrolière, la loi « Hulot » a mis un terme aux nouveaux projets d'exploration et limite à 2040 l'exploitation des hydrocarbures en France. Cependant, En septembre 2017, le permis avait été prolongé jusqu'au 1^{er} juin 2019 par le Ministre de la transition écologique et solidaire, au titre du « droit de suite » d'une autorisation accordée fin 2011 à Total et à ses partenaires.

Aujourd'hui la gouvernance territoriale et les différents acteurs impliqués dans le développement de la Guyane veulent un développement durable, équilibré, équitable, et soutenable pour la Guyane.

Une dizaine de filières potentielles et d'avenir est identifiée, avec un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'économie guyanaise, et qui seront tournées vers le marché local et vers l'export : Agriculture, forêt, pêche, aquaculture, agroalimentaire, tourisme, énergies renouvelables, déchets et valorisation, biomasse et énergie, BTP.

1.2.9. Les perspectives de développement liées au socle économique actuel de la Guyane

L'économie de la Guyane est largement dépendante des importations pour la satisfaction des besoins du marché intérieur. L'Europe (hors France) prend une place croissante dans les échanges commerciaux avec la Guyane, mais la métropole demeure largement son premier partenaire. La Guyane échange encore très peu avec ses voisins sud-américains ou caribéens.

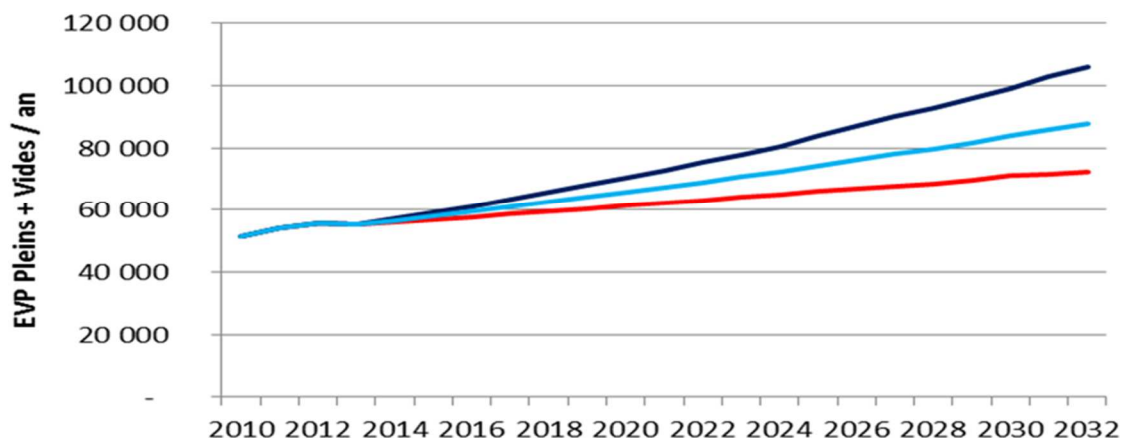
L'économie guyanaise est dominée par le secteur tertiaire, mais l'industrie continue à se développer. Le poids de l'activité spatiale dans l'économie a diminué au cours de la décennie, traduisant une diversification progressive de l'activité locale. Le secteur de la construction constitue un moteur de la croissance guyanaise notamment par l'importance des besoins liés à la fois au retard pris dans le secteur et au développement démographique, alors que la plupart des filières traditionnelles sont en difficulté depuis plusieurs années : la production d'or fluctue, la riziculture est en déclin et l'accès à la ressource crevette est problématique. En revanche la filière bois, qui bénéficie d'une

¹⁵ Si l'exploration pétrolière offshore a été stoppée suite aux résultats décevants, les compagnies Total et Shell restent présentes sur le territoire dès lors que la filière connaîtrait un redémarrage dans le futur

demande soutenue et d'un énorme potentiel naturel, se développe, de même que le tourisme.

Hors impact de potentialités nouvelles, les perspectives futures établies selon différents modèles de prévisions (KARO, SAFEGE 2014) montrent une évolution liée à la fois au PIB, à la démographie et à l'élévation du niveau de vie (phénomène de rattrapage par rapport aux DFA et à la métropole)

Evolution du trafic conteneurisé prévisionnel Dégrad-des-Cannes



Source : KARO - SAFEGE mai 2014

Evolution du trafic conteneurisé prospectif du port de Dégrad-des-Cannes (source Karo-Safège 2014)

Le trafic structurant du GPM reste celui des conteneurs dont les perspectives de croissance sont présentées ci-après :

- fourchette à 20 ans comprise entre 80 000 et 120 000 EVP (Pleins +Vides) ;
- tendance réaliste à 20 ans comprise entre 95 et 100 000 EVP¹⁶ ;

Pour rappel, **le trafic a atteint pratiquement 65 000 EVP en 2018 en cohérence avec les prévisions faites en 2014.**

Parallèlement, le secteur de la construction connaît un développement continu en Guyane nécessitant la mobilisation de moyens pour construire des infrastructures telles que des routes, des écoles, des hôpitaux. L'augmentation de la population génère et générera des besoins de logements. On peut donc considérer que les flux entrants de matières premières pour le secteur (ciment, clinker et gypse) resteront au moins équivalent à la situation connue des dernières années (moyenne de 77 500 tonnes/an de vracs solides) voire en croissance pour retrouver un niveau des années 2010 (90 000 tonnes/an).

On observe que le potentiel de croissance du trafic maritime du GPM reste modéré pour ce qui concerne le socle économique actuel de la Guyane.

¹⁶L'étude préalable à l'élaboration du Schéma Directeur des ports de Guyane de 2011 abouti à une fourchette proche avec un trafic total compris entre 67 400 et 99 500 EVP

1.2.10. L'intégration régionale comme axe de développement pour la Guyane et Dégrad-des-Cannes

Le Plateau des Guyanes, au cœur duquel se situe la Guyane française, englobant du nord au sud le Guyana, le Suriname et l'Amapa (Brésil), représente un territoire en croissance, doté d'importantes ressources naturelles et à fort potentiel de développement économique. Cette zone, caractérisée par une dense forêt amazonienne dans les terres et une large concentration des activités sur le littoral, est naturellement tournée vers la mer et propice aux développements maritimes.

Avec un environnement géopolitique favorable et des opportunités de renforcement des échanges bilatéraux avec les pays voisins, il convient d'appréhender les enjeux de développement de la Guyane Française et de son principal port dans une approche inter-régionale.

1.2.10.1. Les modes de transport intra-régionaux

Les liaisons fret (hors mode aérien) entre la Guyane et ses pays voisins restent aujourd'hui conditionnées aux infrastructures existantes et à leurs capacités.

- Vers le Surinam et plus au-delà vers le Guyana, la liaison terrestre est modelée par la liaison fluviale par le bac¹⁷ qui traverse le Maroni depuis Saint-Laurent-du-Maroni vers Albina (Surinam).

Sa capacité est déterminée par la charge utile du bac (44 tonnes soit 50 passagers et 8 VL ou 2 camions 15t+ 4 VL, ou 1 engin 40 t) et le nombre de rotations quotidiennes (4 à 6 selon les jours) soit en moyenne 28 rotations hebdomadaires (pouvant atteindre 39 rotations durant la très haute saison de juillet-août et de décembre). Son taux d'occupation moyen annuel est de l'ordre de 15 à 20% pour les passagers car l'essentiel du trafic passagers entre Saint Laurent et Albina est assuré par les pirogues et non par le bac. Il est de l'ordre de 60 à 70% pour le fret.

Face à l'ancienneté du bac actuel La Gabrielle, un accord a été signé le 3 septembre 2018 pour l'achat commun du nouveau bac international entre les deux rives du Maroni. Un ferry, estimé à 5 millions d'euros, financés en grande partie par l'Europe, la Collectivité Territoriale de Guyane qui apporte 600 000 euros, et le Surinam a obtenu un prêt pour sa part de financement. Pour accueillir ce bac de plus grande capacité, 3 millions d'euros de travaux de modernisation des cales d'Albina et de Saint-Laurent du Maroni sont prévus. Le nouveau bac devrait transporter 24 véhicules de tourisme ou 4 poids lourds de 40 t. et un nombre accru de rotations à 68 hebdomadaires est annoncé.

Avec l'amélioration récente de la route Albina-Paramaribo, les échanges par voie terrestre devraient se développer dans l'avenir, tout en restant conditionnés aux capacités du nouveau bac.

Toutefois la liaison routière entre Cayenne et Saint Laurent du Maroni souffre d'un déficit de structuration, notamment au niveau des franchissements de nombreux ouvrages encore limités en capacité (tonnage limité).

¹⁷ il est armé par la DEAL avec un équipage composé de 2 capitaines, 2 mécaniciens et 2 marins.

- Vers le Brésil et l'Etat de l'Amapa

Les relations vers le nord du Brésil se sont accrues depuis l'ouverture du pont sur l'Oyapock, entre Saint-Georges et Oïapock en 2017. Mais les conditions routières encore très difficiles au Brésil où la BR156 est bitumée sur 500 km avec un tronçon de 130 km restant en latérite (difficilement praticable en saison des pluies). Les aspects réglementaires constituent également une contrainte puisque la circulation des marchandises est fortement conditionnée à ces aspects. A titre expérimental, cette circulation a été autorisée (franchissement du pont jusqu'au niveau des postes de Douanes) pour trois mois en mai 2019 puis prolongée depuis.

La Commission Mixte Transfrontalière Guyane-Brazil continue ses travaux afin de poursuivre progressivement l'ouverture du pont et permettre une réelle circulation des marchandises.

La construction d'un port sec à Saint-Georges offrira les facilités commerciales et logistiques nécessaires au développement des relations économiques entre les deux pays.

- Cabotage maritime

Le mode maritime est peu développé dans les échanges intra-régionaux entre les états du plateau des Guyanes puisque la seule ligne maritime (Guyanas feeder) est plus tournée vers la connexion de chacun des pays avec les ports hubs des Caraïbes (Port of Spain, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre). Cette ligne ne dessert pas le Brésil. Et les lignes intercontinentales comme celle de CMA CGM-MARFRET qui relie l'Europe à la Guyane et au Brésil ne sont pas tournées vers la desserte intra-régionale.



On observe qu'il manque un maillon « cabotage » au sein de la desserte régionale qui permettrait de connecter tous les pays du plateau des Guyanes entre eux et de faciliter le commerce par voie maritime, en complémentarité du mode terrestre.

1.2.10.2. Le système portuaire régional et le positionnement de Dégrad-des-Cannes

Les ports guyanais et notamment ceux sous la responsabilité du GPM de la Guyane sont insérés dans un système portuaire régional sur l'ensemble du plateau des Guyanes.



Carte régionale du Plateau des Guyanes

On observe que tous ces ports présentent des caractéristiques relativement similaires avec une limitation du tirant d'eau (ports d'estuaire ou de rivière) et sont soumis à une forte sédimentation, nécessitant des dragages d'entretien récurrents. L'extrait de carte ci-dessous (source Navionix.com) illustre cet aspect : aucun des ports compris entre Trinidad & Tobago au Nord et Belem au Sud n'est un port en eau profonde. Ils sont tous confrontés au même problème de manque de profondeur maritime naturelle sur le plateau des Guyanes. Si les ports de Georgetown, Paramaribo et Dégrad-des-Cannes sont situés à une vingtaine de kilomètres de la côte des -10 m de profondeur, les ports de l'embouchure de l'Amazone en sont à 120 et 400 km, respectivement pour Macapa et Belém.

Le tableau ci-après résume les caractéristiques principales des ports maritimes du Plateau des Guyanes.

Caractéristiques des différents ports de la région



GOVERNANCE	100% public	100% public	100% public	100% public	100% public
DISTANCE DU GPM DE GUYANE	750 km	330 km	830 km	785 km	-
SITUATION	Port Maritime	Port en rivière	Port en rivière	Port en rivière	Port en rivière
TIRANT D'EAU MAX.	Théorique 8,2m avec la marée haute mais arrêt dragages => 4,5m	6 m avec la marée haute et quais entre 4 et 7m	7,3m avec la marée haute	9,3m (tirant d'eau à la passe d'entrée de 11,50 m)	7m avec la marée haute
SUPERFICIE (hectares)	nc	~ 20 ha + 30 ha ZI	> 20 ha	~50 ha	23 ha (périmètre admin.) + ZI de 55 ha
LONGUEUR CUMULEE DE QUAI	1 200m	600 m (1 seul poste à 7 m)	1 500 m	200 m	350+150 m +2 postes dédiés vracs
EQUIPEMENTS DE QUAI	non	3 grues mobiles sur pneus	2 pour le projet Teconbel	non	En cours – 2 grues sur rail
PRINCIPALES ACTIVITES	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurs (60000 EVP) • Minerais • RoRo 	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurs (100000 EVP) • Minerais • O&G • Bois • Ciment 	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurs (capacité du Teconbel 140000 EVP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Minerais de manganèse • Vrac et general cargo de/vers l'intérieur en fluvial 	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurs (65 000 EVP) • Terminal pétrolier • Terminal cimentier • Vrac (~ 600kt / an)

A la lecture de ce tableau, on retiendra, que chaque Etat de la région dispose d'un port principal et que tous présentent des caractéristiques proches avec :

- une profondeur disponible limitée dans les chenaux d'accès du fait d'un plateau continental marin peu profond très au large des côtes) et d'un phénomène de sédimentation de grande ampleur à l'échelle régionale qui conduit à un besoin d'entretien régulier de ces chenaux ;
- une localisation en milieu urbain (sauf Dégrad-des-Cannes ainsi que Santana au Brésil) qui contraint fortement tout développement ultérieur des installations portuaires de commerce ;
- la présence de nombreux terminaux spécialisés dans le traitement des produits en vrac (exportations de minerais ou de produits agricoles) ;
- la quasi-inexistence de grues ou de portiques de quais pour manutentionner les marchandises diverses conteneurisées ou en conventionnel (sauf Paramaribo et bientôt Dégrad-des-Cannes).

En matière de performance, seul le port de Paramaribo, qui disposent d'équipements de manutention (3 grues de quai et 2 portiques de parc type RTG), offre une productivité intéressante, les grues de bord étant utilisées dans tous les autres ports. Ce ne sera plus le cas du port de Dégrad-des-Cannes à partir de 2020 avec la mise en service des deux grues de quai.

Par contre, l'expansion de l'exploration pétrolière offshore, sur le plateau des Guyanes et plus au Sud vers le Brésil, amène chacun des pays de la zone à envisager des projets de développement pour l'implantation de bases logistiques pétrolières, pour l'exploration tout d'abord, avec un positionnement favorable ensuite pour les éventuelles mises en production des découvertes les plus intéressantes. Ainsi l'importante découverte de Exxon sur Lizza dynamise aujourd'hui le développement portuaire et logistique pour le secteur au Guyana. Un projet de port en eau profonde sur l'estuaire de la rivière Berberice est en cours de développement par le secteur privé. Par ailleurs, plusieurs compagnies développent des services logistiques au secteur Oil & Gas du Guyana comme Glass, GYBSI, RAMP Logistic, GAC Shipping, Logistics and Marine Services, etc.

Le port de Dégrad-des-Cannes est inséré dans un tissu portuaire régional qui se présente aujourd'hui d'une manière plus complémentaire (car chacun dessert un hinterland national relativement captif) que concurrent. C'est dans cet esprit de complémentarité que des partenariats sont mis en place par le GPM avec les autorités portuaires des ports voisins.

1.2.10.3. Les échanges inter-régionaux et potentiel de développement

Les échanges commerciaux inter-régionaux avec les deux voisins immédiats sont historiquement marginaux et très volatiles (hors économie informelle) :

- **Suriname** (données AFD) : ~1 M€ d'export de crevettes et ~0,15 M€ d'import de riz et de bois, soit des tonnages non significatifs ;
- **Brésil** (données CCIRG) : ~0,5 M€ d'export (animaux, or, déchet métal) et 6 M€ d'import (meubles, bois, produits manufacturés, alimentaire) ;
- Concernant le reste de la région, l'essentiel des échanges concernent des importations de carburants depuis la Martinique et de clinker issu d'Amérique Centrale.

Depuis quelques années, une volonté politique et une dynamique concrète de développement et de renforcement des liens entre ces pays sont engagées, se traduisant par un renforcement progressif des échanges bilatéraux. Accords de coopération avec le Suriname et mise en place d'un nouveau bac de plus grande capacité, nouveau pont sur l'Oyapock qui fera le lien territorial entre l'UE et le MERCOSUR, conventions de partenariat entre ports, sont des exemples prometteurs d'une intensification des échanges.

Pour la Collectivité Territoriale de Guyane, les objectifs de développement inter-régionaux portent notamment sur :

- un renforcement de l'intégration culturelle (synergies culturelles) et économique (échanges commerciaux) de la Guyane au sein du Plateau des Guyanes ;
- une valorisation de l'accord de partenariat économique (APE) entré en vigueur le 1^{er} janvier 2008 en l'UE et le CARIFORUM (dont Guyana et Suriname sont signataires) qui doit permettre sur le long terme d'ouvrir les économies régionales ;
- le développement des échanges commerciaux par la création d'un poste frontalier intégrant un Poste d'Inspection Frontalier, un Point d'Entrée Désigné et un Point d'Entrée Communautaire.

1.2.11. Des enjeux de développement basés sur les opportunités de croissance pour la Guyane

En dépit d'un taux d'importation en constante diminution depuis quinze ans (passé de 100% en 1995 à 48% en 2006), la balance commerciale guyanaise reste lourdement déficitaire. Le taux de couverture (export / import) connaît une forte dégradation depuis vingt ans (19,9% en 2000 pour 13,4% en 2018) avec un rythme des exportations (-10%) qui a décliné beaucoup plus rapidement que celui des importations (- 5%).

Avec une population jeune et estimée en 2018 à 292 711 habitants (INSEE), amenée à plus que doubler à horizon 2040 (INSEE), tant la création d'emplois que l'industrialisation du territoire représentent deux enjeux clés pour le développement économique et social de la Guyane Française. Il apparaît ainsi nécessaire d'identifier les nouvelles activités porteuses d'un potentiel de croissance pour la région, et d'en soutenir le développement, aux retombées économiques positives pour son principal port.

Pour cela, **plusieurs filières émergentes peuvent représenter des relais de croissance structurants** pour localiser de nouvelles activités de production, de transformation voire d'exportation, ainsi que d'équilibrer la balance commerciale régionale.

1.2.12. Les relais de croissance pour la Guyane et le GPM-Guyane

1.2.12.1. Le potentiel minier

Le sous-sol de la Guyane détient des **richesses minérales** importantes et exploitables, avec notamment de l'or et d'autres minerais comme l'étain, le cuivre, le nickel, le fer, le bauxite et les diamants (voir carte du BRGM ci-dessous). Le schéma départemental d'orientation minière (SDOM) de la Guyane définit un zonage des secteurs ouverts et interdits à l'activité minière et fixe au besoin des contraintes particulières sur certaines zones.

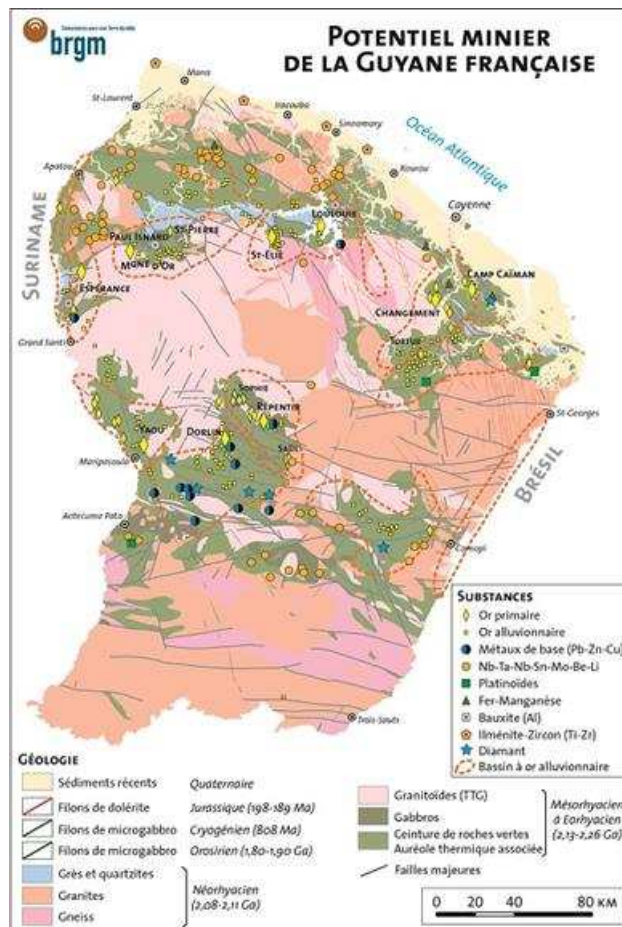
L'exploitation d'or alluvionnaire en Guyane est un secteur dynamique du fait de la hausse des cours de l'or et de la structuration continue de la filière depuis 2010, de l'accélération de l'instruction des titres d'exploitation par les services de l'État, mais également en raison

de la pression et de la productivité des orpailleurs illégaux. Positionnée **deuxième activité industrielle** de Guyane derrière l'activité spatiale, l'activité minière demeure artisanale. Selon les derniers chiffres disponibles, la production d'or atteint 1,48 tonne par an (2017) et représente environ 1% de la valeur ajoutée de l'économie guyanaise. Le secteur est le deuxième employeur (environ 500 emplois) après le secteur spatial et compte une quarantaine d'entreprises.

Une vingtaine de permis de recherche (exploration) et une trentaine de concessions et permis d'exploitation sont en vigueur actuellement – auxquelles il faut ajouter près de 90 autorisations d'exploiter pour les petits artisans. Une cinquantaine de sites sont actuellement en production (Direction de l'Environnement, de l'aménagement et du logement - DEAL).

La **valorisation des ressources minérales** situées à distance de la bande côtière est contrainte par le développement du réseau de transport (routier et fluvial), ainsi que par l'éloignement des sources d'approvisionnement en énergie et en eau. Ce contexte explique en partie pourquoi les exploitations de cibles minières de haute valeur (or et diamants) ont été stratégiquement privilégiées.

La **réforme du code minier** (englobant un projet de loi, une ordonnance portant sur les adaptations techniques et une refonte de la fiscalité), amorcée depuis une dizaine d'années, fait aujourd'hui l'objet d'un processus de concertation avec les parties prenantes: le projet devrait être présenté en Conseil des ministres en février 2020. Le projet vise non seulement à moderniser les dispositions applicables aux filières minières, mais aussi à mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et socio-économiques. Il prévoit des dispositions spécifiques pour la Guyane comme la nécessité de solliciter l'avis de la Collectivité territoriale de Guyane et du Grand Conseil coutumier exigés pour les titres miniers et autorisations d'exploitation qui seront par ailleurs limitées à 25 hectares.



Potentiel minier de la Guyane (source BRGM)

Aucun flux d'exportation n'est noté au niveau maritime à l'heure actuelle compte tenu de la nature des minerais extraits (or) : seuls des flux d'intrants sont observés à l'importation (carburants, approvisionnement du site et des personnels). Ces flux (importations d'engins de chantier et de matériels, produits destinés à l'extraction du minerai...) peuvent représenter des volumes importants. Jusqu'à présent le port de Dégrad-des-Cannes a répondu aux attentes du secteur minier. Se pose cependant le problème de l'acheminement par la voie routière des matières dangereuses (cyanure, explosifs...) et des matériaux et équipements pour les mines situées dans l'Ouest Guyanais. Une partie des ouvrages d'art routiers n'est pas dimensionnée entre Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni pour permettre le passage de chargements lourds, impliquant le fractionnement des volumes et donc un renchérissement des coûts de transport.

Les perspectives de développement du secteur existent, malgré les contraintes environnementales, puisque le BRGM évoque des réserves de plomb, zinc, cuivre, bauxite, diamant, nickel, platine et d'uranium ainsi que des métaux rares. Mais ce potentiel est encore mal identifié et n'a pratiquement pas été exploré à ce jour.

Si la production minière représente pour la Guyane Française un relais de croissance structurant important, il peut également en constituer un pour le GPM-Guyane. En effet, l'exploration et l'exploitation minière aurifère est susceptible de générer des flux importants particulièrement en phase de construction des projets miniers puis ensuite en période d'exploitation pour les intrants. Le projet de port industriel et commercial de l'Ouest, porté par le GPM de la Guyane vise à accompagner le développement du secteur minier.

1.2.12.2. **Energies renouvelables : une pluralité de gisements porteurs pour la Guyane, générateurs de flux industriels**

La croissance des besoins en électricité, liée à l'accroissement démographique et au développement économique, est évaluée à environ 2,3 % par an, avec un doublement prévu d'ici 2040 (scénario de référence d'EDF). La Programmation pluriannuelle de l'Energie (PPE 2018-2023) de la Guyane fixe à la fois des objectifs de réduction de la consommation d'énergie et de développement de nouveaux moyens de production à partir d'énergies renouvelables. A travers la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, la Guyane affiche l'ambition d'une autonomie énergétique à 100% pour 2030. Selon l'ADEME, les énergies renouvelables pourraient produire 100 % de l'électricité de Guyane avant 2028.

Aujourd'hui, plus de 60 % de l'énergie électrique produite en Guyane est issue de sources renouvelables. La part de l'hydraulique dans le mix guyanais oscille entre 50 et 75 % en fonction des années et des conditions météorologiques. Le barrage de Petit Saut alimente deux-tiers des foyers du littoral guyanais (EDF). Les hydrocarbures représentent près de 45% du mix énergétique, dont 80% est importé.

En matière d'énergie, le schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) présente également, à l'échelle de la Guyane, un objectif de 20% d'amélioration de l'efficacité énergétique, en tenant compte de l'augmentation de la population, et un autre de 50% de la consommation d'énergie finale couverte par des énergies renouvelables (objectif fixé par le Grenelle II, spécifique aux DOM). Le dossier retient 2 indicateurs en la matière : la consommation d'énergie finale et la production d'énergie renouvelable par type d'énergie.

Un plan d'investissement de l'ordre de 800 millions d'euros pour la période 2018-2023 définit les grandes orientations devant permettre de d'atteindre un objectif de 135 MW de production d'énergies renouvelables: 7 usines de traitement de la biomasse, plusieurs projets solaires, 3 usines hydroélectriques, 2 parcs éolien et 2 usines de valorisation des déchets (CCI Guyane, Le Développement, octobre 2018, n°116). Ce secteur serait amené à créer au moins 600 nouveaux emplois.

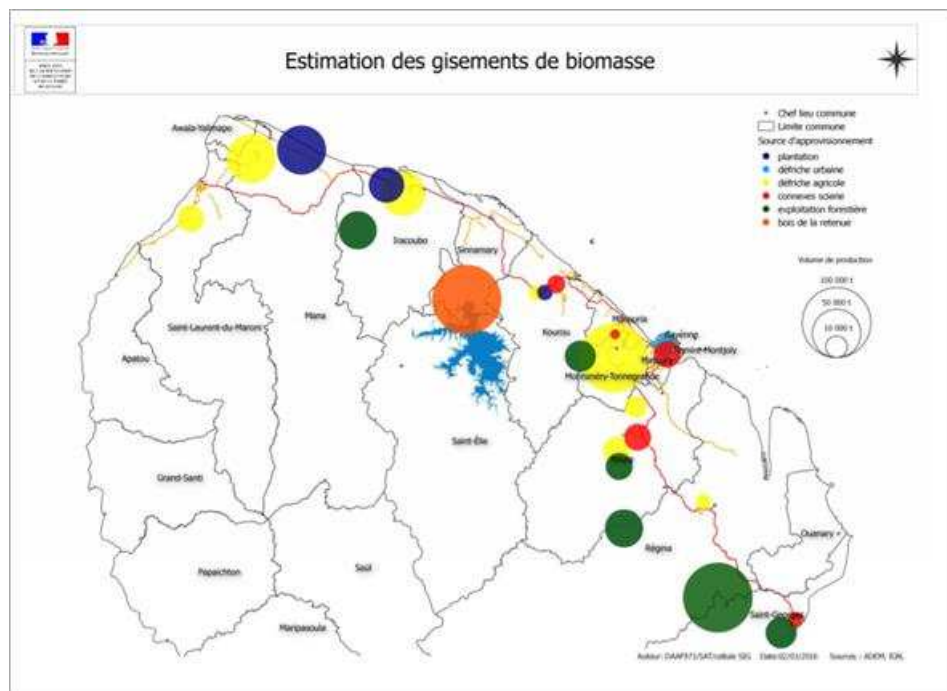
La Guyane est particulièrement avantagée pour développer une grande industrie solaire avec un gisement moyen de 1222 kWh/m²/an (PPE 2018-2023), un chiffre proche du record national détenu par La Réunion (1492 kWh/m²/an). Les projets réalisés, en cours ou à venir, s'inscrivent dans la stratégie de développement de ce secteur.

- Avec 12 MWc de puissance installée, la centrale solaire de Kourou est capable de produire en pointe jusqu'à 10 % de l'électricité de la Guyane sur une année. En 2018, elle a fourni 15,1 GWh d'électricité.
- La centrale solaire Savane des Pères de 3,8 MWc, couplée à une installation de stockage par batterie ion-lithium, a été inaugurée en octobre 2019.
- Le projet solaire de Centrale électrique de l'Ouest guyanais (CEOG) à Mana, avec unité de stockage à hydrogène, prévoit d'alimenter l'équivalent de 10 000 foyers de l'ouest guyanais, avec une mise en service fin 2020.



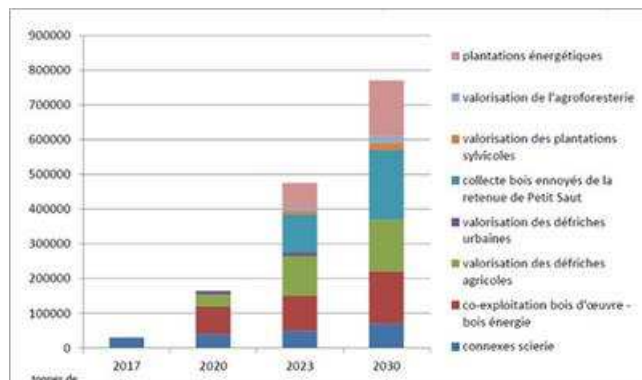
Centrales solaires de Kourou (Albioma) et de Savane des Pères (Voltalia)

Complémentaire de l'hydroélectricité, la filière biomasse pourrait représenter, d'après les simulations de l'ADEME, 30 % du mix énergétique en 2030, et 6 à 10 emplois temps plein par mégawatt contre 0,6 à 1 pour le diesel. La PPE s'appuie fortement sur la biomasse, prévoyant 40 MW d'ici 2023 et 60 MW d'ici 2028. La Guyane est pionnière dans le développement des énergies renouvelables et notamment dans le domaine de la biomasse. La première centrale de biomasse a été installée à Kourou (Voltalia) et depuis, les projets se multiplient.



Estimation des gisements de biomasse (ADEME)

Les différents sources pouvant être mobilisées comprennent les connexes d'exploitation du bois d'œuvre, les connexes de scierie, la valorisation des bois envoyés dans la retenue du barrage de Petit Saut, la valorisation des bois issus des défriches agricoles et urbaines et les plantations à vocation énergétique.



Gisements biomasse mobilisables en tonnes de bois par an (ADEME 2017)

Le GPM pourrait être concerné indirectement par cette filière à différents niveaux :

A - Pour l'importation d'équipements par conteneurs (panneaux solaires, ...) ou éventuellement par colis de grandes dimensions (éoliennes) ;

B - Pour l'importation de biomasse (comme des pellets ou woodchips) ce qui n'est pas prévu en Guyane puisque la Guyane dispose de réserves naturelles importantes ;

C - Par l'installation d'équipements de production d'électricité à base d'ENR : le GPM est déjà impliqué à ce niveau puisque le bâtiment de la nouvelle porte Entrée/Sortie dispose d'un toit solaire produisant de l'électricité.

1.2.12.3. La filière bois

Avec **8,3 millions d'hectares**, équivalent à plus de la moitié de la surface forestière métropolitaine, la forêt guyanaise couvre **96% du territoire**. Grâce à près de 1500 essences d'arbres, dont certaines spécifiques du territoire (comme l'angélique), elle incarne un patrimoine reconnu au plan régional, national et international. Relevant quasi totalement du domaine privé de l'État, sa gestion est confiée à l'ONF depuis 1967 et au Parc amazonien de Guyane (pour la zone cœur de parc) depuis sa création en 2007. De plus, des droits d'usages collectifs sont reconnus aux communautés d'habitants tirant traditionnellement leurs moyens de subsistance de la forêt (Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt de Guyane - DAAFG).

La croissance démographique projetée d'ici pour 2030 va de pair avec de **futurs besoins en bois de construction et d'énergie**. Le volume de bois utilisé a déjà doublé en 10 ans et devrait tripler d'ici à 2028 (ONF). Parmi les 80 essences exploitées, 3 d'entre elles représentent 80% du volume récolté : l'angélique, les gonfolos et le grignon franc.

La filière bois, parmi les plus dynamiques et les mieux structurées de Guyane (3^{ème} filière économique du département), affiche une stratégie de développement ambitieuse : le **Programme régional forêt-bois (PRFB)** de Guyane prévoit de tripler les volumes de bois d'œuvre exploités entre 2019 et 2029 et de mettre en place un nouveau modèle de production, plus intensif et fondé sur l'exploitation de plantations forestières sur 50 000 hectares. Afin de garantir une durabilité environnementale, l'ONF a généralisé des plans d'exploitation à faible impact environnemental (EFI).

Les **derniers chiffres disponibles** de la filière (DAAFG et ONF) sont les suivants : 100 M€ chiffre d'affaires, 900 emplois directs, 250 entreprises impliquées dans la filière dont 90% de très petites (TPE) pour un volume annuel de grumes exploitées de 80 000 m³.

Comme décrit dans la section précédente, plusieurs projets de centrales biomasse sont en cours de développement avec pour sources d'approvisionnement prioritaires les produits connexes de l'exploitation du bois d'œuvre et les produits issus de la défriche agricole et urbaine. Pour couvrir le besoin correspondant à l'approvisionnement des 40 MW à installer d'ici 2023, l'exploitation du gisement potentiel de biomasse bois doit atteindre de l'ordre de 700 000 m³/an, pour aboutir à l'objectif fixé par la PPE¹⁸.

Le développement des productions de la filière bois pourrait concerner le GPM dès lors que les exportations tant vers les pays de la sous-région que vers l'Europe et la métropole s'intensifieraient dans l'avenir. Cependant, l'exploitation durable de la forêt amazonienne ne devrait pas amener à une croissance significative des volumes exportés, ces volumes étant conteneurisés comme aujourd'hui et pourraient valoriser le retour de conteneurs vides.

1.2.12.4. L'économie bleue

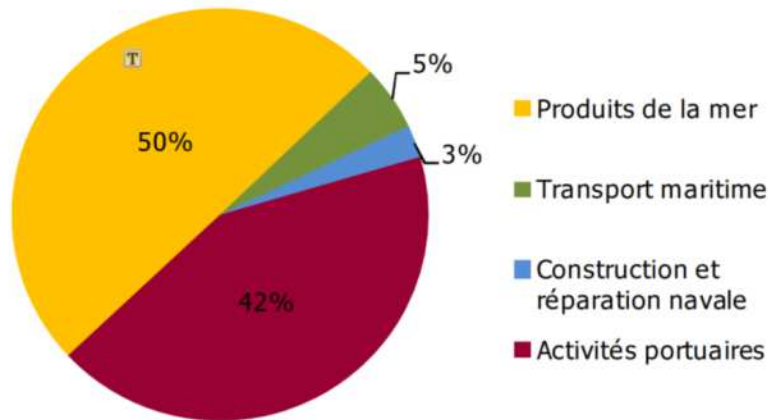
Comme le souligne l'IEDOM dans sa Note de janvier 2018, « *grâce à l'Outre-mer, qui concentre 97 % de ses surfaces maritimes, la France dispose du deuxième domaine maritime au monde (11 millions de km²), ce qui représente un atout économique majeur. Le caractère littoral ou insulaire des départements et territoires ultramarins tourne nécessairement ces économies vers la mer et confère à leurs activités maritimes d'importants potentiels de développement.* »

Si le transport maritime de par l'insularité et l'éloignement constitue le mode d'échange principal des marchandises entre ces territoires, la métropole et le reste du monde, la pêche dispose d'un ancrage culturel et historique fort, où la pêche industrielle côtoie la pêche traditionnelle. Le tourisme bleu, croisière internationale et plaisance, est en plein essor, avec des perspectives de développement prometteuses. D'autres activités maritimes disposent également de potentiels importants de développement (aquaculture, énergies marines renouvelables, biotechnologies).

En Guyane, les 312 km de littoral représentent une opportunité pour l'avenir du département qui était encore largement tourné vers l'intérieur et la Guyane amazonienne jusqu'à récemment malgré la concentration de 90% de la population sur la frange littorale.

Même modeste, le poids économique et social de l'économie bleue n'est pas à ignorer : selon l'URSSAF, 474 emplois salariés directs privés sont dédiés à l'économie bleue, ils représentent 1,3 % de l'emploi total en Guyane (Note expresse de l'IEDOM). Et le secteur portuaire, s'il ne compte que 11,5% des entreprises n'en offre pas moins de 47 % des emplois « bleus ».

¹⁸ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le programme régional de la forêt et du bois (PRFB) de Guyane (973) 2019-2029, n°Ae:2019-70 adopté lors de la séance du 25 septembre 2019.



Répartition des emplois bleus en Guyane en 2015 (source IEDOM bases ACOSS)

Comme le note l'IEDOM dans sa Note Expresse de décembre 2017, le renforcement des infrastructures portuaires et maritimes à Dégrad-des-Cannes, sur Saint-Laurent-du-Maroni (nouveau quai de commerce et nouveau port industriel et minier) ou encore sur Cayenne (plaisance et pêche), pourrait à terme constituer un relais de croissance pour l'économie du département.

L'IEDOM poursuit en indiquant que l'économie bleue pourrait s'appuyer sur plusieurs axes de développement comme la croisière maritime, la mise en valeur du patrimoine animal ou végétal, ou encore par la création de ligne de cabotage maritime.

Malgré les contraintes que supporte le littoral (sédimentation, érosion, manque de profondeurs naturelles, hausse prévisible du niveau de la mer), la Guyane est dotée d'une Zone Économique Exclusive de 126 000 km² et est positionnée parmi trois marchés représentant autant de potentiels que de concurrents que sont le MERCOSUR (Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay), le CARICOM (Suriname, Guyana, etc.) et de l'Union Européenne.

Au cœur de cette économie bleue, le GPM de la Guyane apparaît comme un « fondamental » du département puisqu'il contribue à presque 100%, tant pour son approvisionnement que pour ses exportations (et également à sa sécurisation et à sa compétitivité) du département. En tant qu'acteur clé, le GPM de la Guyane devrait être un catalyseur pour le développement économique et l'intégration régionale : Poste Frontalier Communautaire, cabotage maritime interrégional, port industriel et minier de Saint-Laurent-du-Maroni, et sur le long terme la POMU.

1.2.12.5. Les déchets

La gestion et le recyclage des déchets est une problématique majeure, particulièrement sensible en Guyane étant donné la taille restreinte des gisements de déchets recyclés et du manque de filières de valorisation sur le territoire. La quantité de déchets produits évolue à la hausse avec la forte croissance démographique, le développement économique, l'amélioration du niveau de vie et les modes de consommation associés. Le coût de la gestion des déchets a augmenté de près de 50% en 10 ans (20 M€/an selon l'Ademe).

La production globale de déchets (hors déchets du BTP) représente environ 120 000 tonnes par an sur le territoire, soit plus de 425 kilos par Guyanais et par an, dont 240 kg composés uniquement de déchets d'ordures ménagères et 13 kg de recyclables. Environ 20 % des

déchets sont collectés de manière séparative ce qui permet un taux de valorisation matière sur le territoire d'environ 15 %, dont deux tiers sont valorisés localement (les déchets verts en compost et le verre en BTP). La mise en décharge constitue encore l'exutoire largement majoritaire selon l'ADEME (environ 85 % des déchets).

En termes d'infrastructures, le territoire dispose de plusieurs décharges (Maringouins à Cayenne, Saint-Laurent-du-Maroni, etc.) , d'une plateforme de compostage (Matoury), de deux sites de transit des déchets dangereux (Kourou et Macouria), d'une déchetterie ouverte en 2002 (Rémire-Montjoly) et d'un centre de tri (Ekotri) construit en 2015. Ce dernier, prévu pour 4 500 tonnes par an, reçoit aujourd'hui 2100 tonnes par an (Communauté d'agglomération du Centre littoral de Guyane - CACL).

La production annuelle de déchets dangereux (hors déchets ménagers spéciaux) est essentiellement issue des déchets de l'automobile. Le transfert de déchets dangereux peut s'effectuer vers des régions de proximité géographique telles que la Guadeloupe et la Martinique, ou bien des pays vers lesquels le transfert transfrontalier de déchets à des fins de valorisation est autorisé selon les règles communautaires et internationales.

Afin de répondre à leur obligation de faire collecter et recycler les pneus usagés qu'ils mettent sur le marché, les professionnels de l'automobile guyanais se sont regroupés au sein de l'Association de recyclage des déchets de l'automobile en Guyane (ARDAG). L'association a mis en œuvre une filière de valorisation des pneumatiques usagés. Plus de 50% des pneumatiques seraient exportés dans les pays limitrophes, au Brésil et au Surinam (Deloitte, 2018).

Il n'existe pas d'unité de traitement des huiles usagées en Guyane. L'élimination des huiles usagées s'effectue donc exclusivement vers des unités de traitement installées en métropole. 15 à 20% du gisement des huiles usagées (et des batteries) seraient collectés et exportés.

De façon générale, les coûts de gestion des déchets en Guyane sont extrêmement élevés, en raison notamment des distances de transport à parcourir et de la complexité du transport maritime pour des expéditions vers la métropole, même si cela permet de valoriser le retour des conteneurs vides. Le coût moyen de gestion des déchets revient à environ 90 euros par habitant et par an (ADEME). Le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) est en cours d'élaboration. Il prévoit de développer les filières de valorisation des déchets et l'économie circulaire.

D'importants gisements de déchets recyclables existent en Guyane et également dans les pays voisins. Cependant, les volumes unitaires restent pour certaines catégories, insuffisants pour justifier d'installations de collecte, de traitement et de recyclage sur le territoire. Ils sont donc « exportés » vers la métropole pour profiter des installations adaptées. Cela contribue également (dans la mesure de la compatibilité entre caractéristiques des recyclables et celles des conteneurs) à valoriser le retour de conteneurs vides.

Le GPM se positionne à l'articulation entre les acteurs du recyclage et de la valorisation, en leur permettant de structurer et développer une offre économique pertinente par le biais de la disponibilité de foncier péri-portuaire, et le transport maritime, soit pour l'importation de volumes de déchets recyclables à traiter et valoriser (grâce au développement du cabotage interrégional) soit pour l'expédition de ces déchets valorisés ou à retraiter vers les unités de la métropole, généralement par conteneurs.

1.2.12.6. La filière tourisme, porteuse de développement pour la Guyane

A. Le tourisme en Guyane

Avec une forêt primaire unique, des réserves naturelles classées, un parc amazonien riche d'une grande biodiversité, mais aussi des plages et espaces appropriés pour les activités nautique et de plaisance, la Guyane dispose d'un potentiel touristique important. La filière reste cependant peu structurée (sauf pour le tourisme d'affaires), avec une offre de services et des aménagements encore peu adaptés (capacité d'accueil, forte enclavement et forte dépendance au trafic aérien) et des investissements insuffisants pour renforcer son attractivité.

Le tourisme représente, selon les sources, entre 9 et 12% du PIB, avec 1150 entreprises et 5 à 9% des emplois salariés (Deloitte, 2018). Le nombre de touristes a enregistré une hausse de 11% entre 2015 et 2018 (Comité de Tourisme de Guyane), avec une durée de séjour moyen de 10 jours.

Le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs de Guyane (datant de novembre 2013 et en cours de révision par le CTG) fixant les objectifs du secteur à l'horizon 2024, souligne le potentiel maritime et fluvial et la pertinence de valoriser la croisière, marché considéré comme « important, à fidéliser et à développer ».

B. Le tourisme de croisière

La croisière représente une réelle opportunité pour la Guyane pour différentes raisons :

- Le département se situe sur la route des bateaux de croisière opérant depuis l'Europe et depuis la Caraïbe vers l'Amazone en particulier et vers l'Amérique du Sud en général ;
- c'est une étape sécurisée pour les croisiéristes notamment de par les escales aux Iles du Salut ;
- c'est une étape intéressante pour réduire les temps de navigation entre les Caraïbes et l'Amazone, qui constitue en général l'objectif des croisières ;
- de nombreux sites attractifs depuis Kourou ou Dégrad-des-Cannes ;
- elle permet aux compagnies de diversifier leur offre Caraïbe ;
- une escale en Guyane permet d'échapper aux strictes règles de cabotage du Brésil pour les navires basés au Brésil.

Aujourd'hui, la croisière se focalise sur la visite des Iles du Salut (Ile Royale) où les grands navires mouillent au large et transfèrent leurs passagers par « tenders ». Une partie de ces navires ne peuvent généralement pas rentrer au port de Dégrad-des-Cannes pour des raisons de tirant d'eau et parfois d'horaire de marée.

Les caractéristiques de l'accès maritime au port de Dégrad-des-Cannes cantonneront l'accueil de navires de croisière à des navires de 180 à 200 mètres de long (1 200 passagers) ou moins (navires de haut de gamme travaillant sur des niches de marché).

Le GPM se doit d'accompagner la progression qui est observée dans la région en facilitant l'accueil des unités et des croisiéristes dès lors qu'il y a des escales programmées sur Dégrad-des-Cannes (qui resteront somme toute modestes) :

- garantir une disponibilité du poste à quai (les escales de croisières sont programmées 2 à 3 ans d'avance) ;

- mise en place de procédures assurant la sûreté et la sécurité de l'escale ;
- offrir des facilités aux réceptifs et aux prestataires locaux pour la mise en place de services d'accueil et d'accompagnement ;
- participation avec les autres acteurs et partenaires locaux pour coordonner les efforts et atteindre l'efficacité recherchée par les compagnies de croisière.

Toutefois, le potentiel de développement sur Dégrad-des-Cannes restera limité et il n'apparaît pas opportun d'envisager des installations fixes mais plutôt des installations mobiles et de qualité pour assurer l'accueil à terre.

Parallèlement, les réflexions menées par le GPM en lien avec le CTG (Comité du Tourisme de Guyane) envisagent la mise en place d'un ponton polyvalent (pour la croisière et pour le tourisme nautique comme les promenades en mer) pour faciliter l'accès aux îlets Mère et Père pour les croisiéristes en escale et/ou pour les touristes en général.

Par ailleurs, le principal point d'entrée des croisiéristes en Guyane est et restera les Îles du Salut, il apparaît important que le GPM puisse apporter son soutien au développement des services portuaires associés à la croisière. Si sur les Îles du Salut cela reste du ressort du CNES, sur Kourou le GPM pourrait aménager un ponton adapté à l'accueil de navettes à passagers, sécurisés et accessible aux PMR, qui assurerait les transferts entre les Îles du Salut et la Guyane côté continent.

Le GPM de la Guyane est et restera un facilitateur portuaire et accompagnera les acteurs publics et privés impliqués dans le développement de la croisière maritime en Guyane.

1.3. LES PROJETS DU GPM POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE

1.3.1. Modernisation de la manutention (outillage et infrastructures)

Le projet engagé par le GPM de la Guyane depuis 2014 comprend la réhabilitation/reconstruction des quais et l'amélioration de la gestion, du stockage et de la manutention des conteneurs. Il s'agit d'une action déterminante pour le devenir du port pour lui donner les moyens de faire face au développement du trafic et de permettre, le moment venu, une ouverture à la concurrence au niveau de la desserte maritime de la Guyane.

Des difficultés infrastructurelles touchent le terminal conteneur de Dégrad-des-Cannes et contraignent son exploitation, notamment :

- Les terre-pleins, construits en 1974 pour supporter une charge moyennement faible (non conformes au trafic de conteneurs), font actuellement face à des surcharges, qui entraînent des dégradations (fissures, cassures d'angle, etc.) ;
- Le système d'évacuation des eaux pluviales n'est plus adapté aux trafics et engins en circulation dans le port et notamment pour la manutention des conteneurs ;
- Les réseaux de distribution électrique et les moyens de secours associés sont vétustes. Leur réhabilitation, associée à une redistribution plus cohérente du parc de reefers, permet outre une meilleure fiabilité de l'alimentation électrique, une diminution des pertes d'énergie en ligne et contribue ainsi à améliorer l'impact environnemental du port ;

- Le port ne dispose pas d'outillage de quai : les navires sont déchargés et chargés en utilisant leurs grues et appareils de bord¹⁹.

Le sous-dimensionnement vis-à-vis du trafic, la défaillance de drainage et les défauts d'étanchéité du revêtement sont les causes principales de la dégradation des terre-pleins.

Une étude technique de réorganisation et d'extension des terre-pleins a été menée en 2014 (SAFEGE). Elle préconisait une réorganisation globale du port en zones dédiées, avec une densification du stockage des conteneurs sur les terre-pleins, le maintien d'une zone pour les conteneurs vides et la création de larges voies de circulation.

Après la reprise des postes à quai Q1 et Q2, les travaux de réhabilitation et de modernisation des infrastructures concernent aujourd'hui :

- En phase 1 : la réalisation de travaux de réfection des revêtements des terre-pleins au niveau des postes à quai 1 et 2 avec mise à niveau du réseau d'eau pluvial (estimé à 10M€ pour la réfection des VRD). Cette phase est en cours avec la reprise du réseau de collecte (caniveaux, collecteurs, etc.), la modernisation du réseau pluvial avec un prétraitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel et la sécurisation des réseaux électriques.
- En phase 2 : poursuite des travaux sur les autres terre-pleins (notamment arrière du Q3) pour un montant estimé à 5 M€.

Au terme de ces travaux, l'exploitation et la manutention seront facilitées et pourront être plus performantes qu'aujourd'hui.

Concernant la modernisation de la manutention, la décision d'achat de 2 grues électriques sur rail est confirmée et leur financement est bouclé. On trouvera plus de détail sur cette opération dans le Volet 3 du Projet stratégique (point 3.2.1).

La mise en œuvre des grues permettra de raccourcir les temps d'escale tout en sécurisant les opérations de manutention des conteneurs. Cela accroîtra les temps de disponibilité des ouvrages portuaires pour pouvoir les offrir à d'autres opportunités de trafic.

Le Projet stratégique 2019-2023 doit permettre de finaliser le programme de rénovation des terre-pleins et de mettre en œuvre les deux grues. Une amélioration de la performance des opérations de manutention est attendue de cette modernisation, ainsi qu'une amélioration de l'impact environnemental du port.

1.3.2. Réhabilitation du quai 3 et du poste roulier

Le quai 3 du port de Dégrad-des-Cannes présente aujourd'hui des contraintes structurelles au niveau de la dalle et de la corrosion des pieux, qui compromettent son exploitation normale à court terme. Les premières analyses du GPM mettent en lumière un risque d'utilisation en mode dégradé dans les deux prochaines années et de fermeture à l'exploitation au plus à un horizon de six ans, sans travaux lourds.

Dans sa configuration actuelle, le Q3 est peu utilisé : longueur de 145 m et tirant d'eau de 7 m CM et coupure avec le quai principal (postes Q1 et Q2). Il a été destiné récemment à des activités de soutien logistique liées à l'exploration pétrolière offshore. Du fait de l'abandon des recherches faute de potentiel identifié, cette activité n'est plus un axe de développement du GPM.

¹⁹ Situation qui disparaîtra lors de la mise en service des deux grues de quai prévue fin 2020-début 2021

Il pourrait être dédié à des activités de cabotage international régional lorsqu'elles se mettront en place puisque les navires devraient être de longueur inférieure.

Toutefois, quelle que soit son utilisation future, un programme de réhabilitation voire de reconstruction est à prévoir dès les prochaines années. Les études vont être lancées par le GPM avec comme axes d'analyse : i) une réhabilitation/reconstruction dans la configuration existante (qui est contraignante pour l'exploitation portuaire) ; ii) une reconstruction dans l'alignement du quai principal.

On retrouvera plus de détails sur cette opération dans le Volet 3 du Projet stratégique (point 3.2.3).

Le budget préliminaire est estimé entre 30 et 40 M€, et devra faire l'objet d'un traitement particulier dans les négociations à venir des contrats de plan Etat Région et des programme FEDER.

Le Projet stratégique 2019-2023 doit permettre de lancer la reconstruction du quai 3, selon les conclusions des études techniques, environnementales et économiques du projet, et après avoir analysé les deux solutions et retenu la plus pertinente pour l'avenir du port de Dégrad-des-Cannes.

1.3.3. Port industriel et commercial de l'Ouest guyanais

Ce projet vise à la création d'un nouvel aménagement portuaire à Saint-Laurent-du-Maroni, avec une vocation logistique et industrielle au service du développement minier et industriel, et plus largement du développement économique et commercial pour la population de l'Ouest guyanais. Il concerne ainsi la création d'une nouvelle infrastructure complète, avec accès maritime et routier, qui devra être en capacité de répondre :

- Aux problématiques de la logistique minière dans le cas où les projets miniers se concrétiseraient ;
- Au développement démographique de l'Ouest qui entraîne des besoins d'infrastructures industrielles (dépôts d'hydrocarbures, importations de vracs pour les besoins du BTP et de l'agriculture...) ;
- Aux besoins énergétiques de l'Ouest par l'implantation d'unités de production à base d'énergies renouvelables.

L'Ouest guyanais est aujourd'hui desservi seulement par le quai polyvalent de Saint-Laurent-du-Maroni, inséré dans un tissu urbain dense de plus en plus contraignant. A noter qu'une OIN (Opération d'Intérêt National) a été mise en place sur le territoire de la CCOG à proximité même de la zone pressentie pour l'implantation du nouveau port industriel et commercial.

Selon l'EPFAG, porteuse du projet, les Opérations d'Intérêt National (OIN) constituent un outil capital au service du territoire pour relever les défis du logement, de la mobilité et du développement territorial. Dans le cadre de l'OIN de Saint-Laurent du Maroni, la ville, la CCOG, la CTG, l'Etat et l'EPFAG se sont engagés sur une démarche partenariale et surtout sur un calendrier de réalisation des opérations. Pour Saint-Laurent du Maroni, 3 zones sont concernées avec déjà des projets identifiés, dont celui du secteur Malgaches/Paradis avec la création de voiries de maillage, la construction de logements, etc.

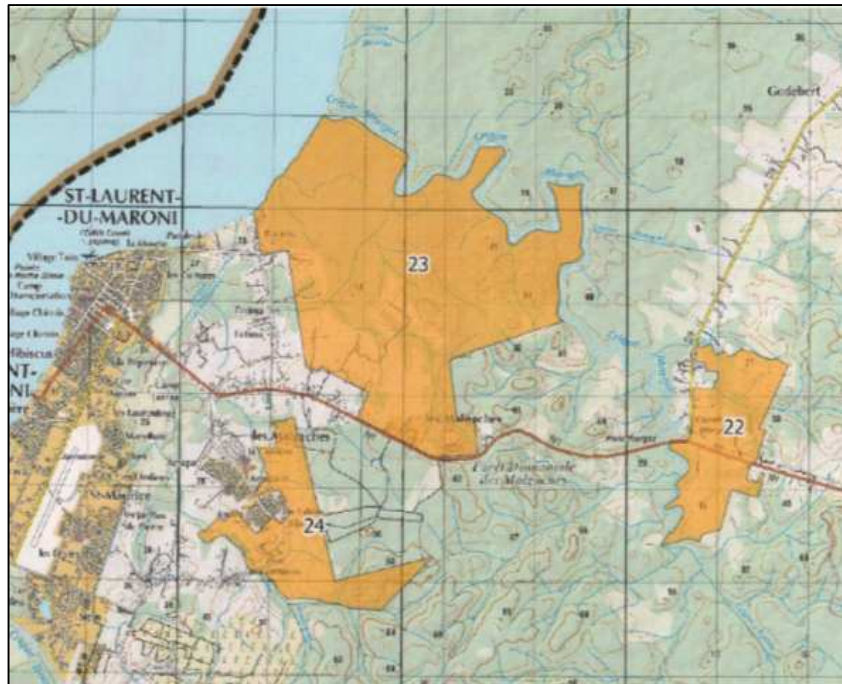


Figure – Localisation des OIN sur Saint-Laurent-du-Maroni (n°23 Malgache-Paradis)

Une étude de faisabilité sur le développement portuaire a été réalisée entre 2016 et 2018 (ARTELIA) avec différents scénarios d'implantation du projet, à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de l'OIN, en mutualisant ou non le projet du GPM avec le projet de développement d'un quai commercial par la CCOG sur l'OIN²⁰.

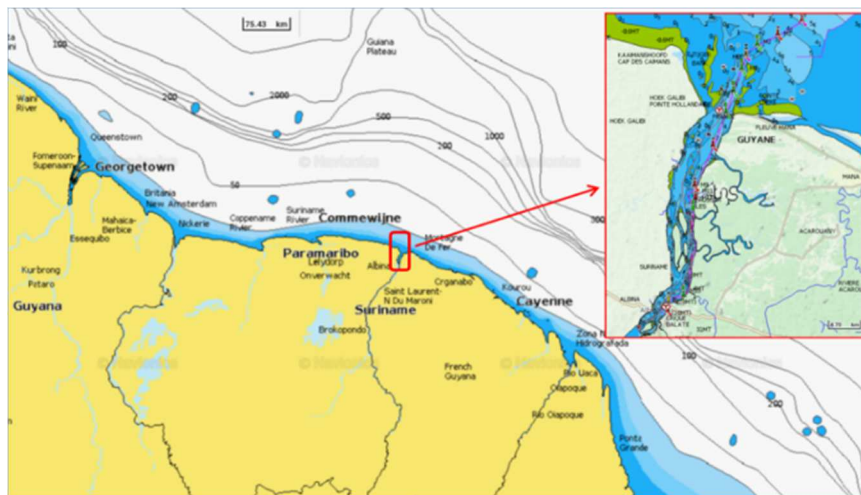


Figure - Localisation de la zone d'étude

Une évaluation multicritère a permis de comparer les scénarios, intégrant les critères techniques et l'ensemble des contraintes liées aux conditions naturelles, aux enjeux environnementaux, fonciers, réglementaires et à l'analyse des risques de sûreté et sécurité. Le COPII du 22 mars 2018 a retenu les options I et II, présentées dans les figures

²⁰ La CCOG prévoit de relocaliser le quai de commerce aujourd'hui situé en centre-ville sur le périmètre de l'OIN

suivantes, et a demandé des analyses complémentaires, basées sur des investigations de terrain restant à réaliser.

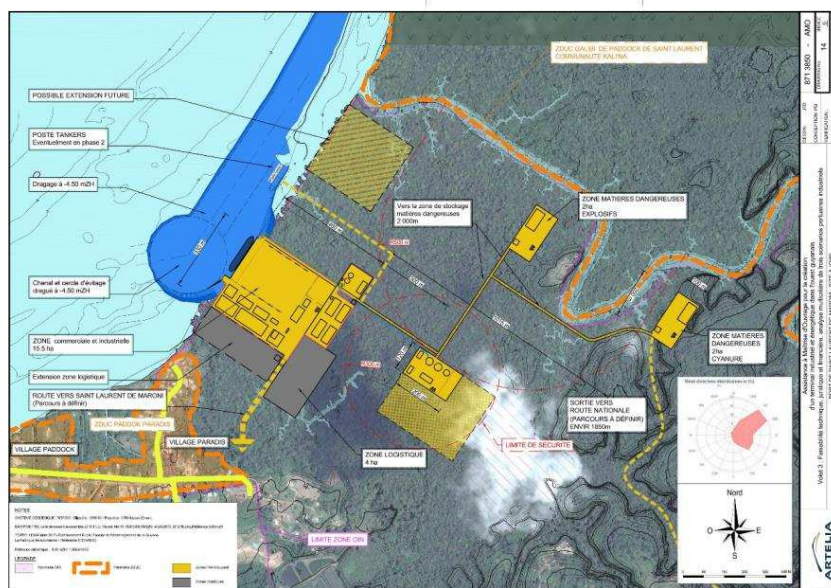
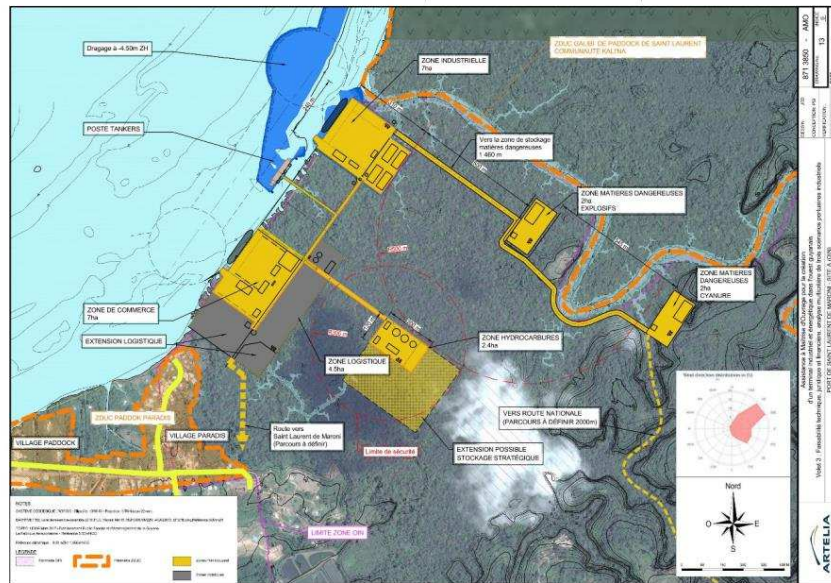


Figure - Plans de masse du scénario SITE A (OIN) ports intégrés

Les études seront poursuivies, une fois disponibles les résultats des investigations, pour différencier les options et en définir la faisabilité dans un contexte techniquement difficile, résultant d'une mauvaise connaissance des milieux géotechniques le long du fleuve, d'un environnement sensible composé de zones humides et d'un isolement en termes d'infrastructures de desserte terrestre.

En parallèle, les études d'aménagement de la zone OIN ont été lancées en avril 2018 par l'ensemble des partenaires de l'opération.

Le Projet stratégique 2019-2023 devrait permettre de réaliser les investigations complémentaires puis de poursuivre les études de faisabilité et de mise au point du

programme, notamment son financement, de ce nouveau port industriel et commercial dans l'Ouest guyanais. Ce projet portuaire dépendra principalement de l'évolution du programme de développement minier et industriel de l'Ouest de la Guyane, des résultats des études en cours et à venir ainsi que des possibilités d'implication d'investisseurs privés.

1.3.4. Construction du Poste Frontalier Communautaire (PFC)

1.3.4.1. Postes Frontaliers (PF) : réduire la dépendance métropolitaine et catalyser le potentiel des échanges inter-régionaux

Les postes frontaliers ont pour vocation l'inspection des produits importés de pays tiers (hors Union Européenne) via un port ou un aéroport, afin de garantir un niveau de sécurité alimentaire élevé et une conformité des produits aux normes françaises et européennes. Cet outil réglementaire représente un levier important pour le développement du trafic maritime d'un port donné.

Pour le cas du GPM-Guyane et plus largement de la Guyane, la mise en place de services d'un PF permettrait de réduire la dépendance économique à l'égard de l'Hexagone (principal fournisseur de biens et services) au regard notamment des coûts d'approvisionnements élevés et d'y substituer l'utilisation accrue de ressources régionales et les échanges avec les pays limitrophes.

Un tel outil permettrait en effet notamment de faciliter le développement des échanges directs entre la Guyane, le Brésil et le Suriname, sans passer par les postes frontaliers extérieurs et éloignés (flux maritimes en cabotage régional via la Martinique qui dispose d'un PIF dérogatoire).

Les importations et exportations de pays tiers depuis et vers la Guyane sont en effet aujourd'hui handicapées par un recours systématique aux PIF des ports du Havre et de Bilbao, générant surcoûts et délais significatifs. Il s'agit ici d'un facteur limitant majeur pour le développement des échanges commerciaux régionaux avec les pays tiers.

Ces échanges apparaissent critiques pour permettre une diversification des sources d'importations guyanaises et une réduction du prix de vente local de certaines denrées (réduction de la valeur intrinsèque et du coût de transport). L'importation depuis des pays voisins de matières premières et de biens intermédiaires permettrait notamment d'améliorer la compétitivité/prix des entreprises locales sur leur marché naturel. Elle permettrait également de réduire les facteurs d'incertitude liés à un approvisionnement lointain soumis aux aléas du transport maritime transatlantique, et de facto de réduire le besoin de « sur-stockage » de sécurité pour les acteurs de l'économie guyanaise.

La mise en œuvre du PIF permettra d'accroître le commerce « officiel » vis-à-vis des flux « informels », et de faire de la Guyane une porte d'entrée « avancée » pour les produits surinamais, brésiliens, ou d'autres origines régionales vers l'Union Européenne, via le port de Dégrad-des-Cannes.

Le Poste Frontalier Communautaire de Dégrad-des-Cannes doit comprendre un Poste d'Inspection Frontalier, un Point d'Entrée Désigné et un Point d'Entrée Communautaire.

1.3.4.2. Le programme du PFC

Inscrit dans le Projet Stratégique 2014-2018 du GPM au cours duquel les études pré-opérationnelles ont été réalisées (définition, programmation, agrément européen), le Poste frontalier communautaire permettra de garantir un niveau de sécurité sanitaire élevé, la

conformité des produits importés aux normes françaises et européennes ainsi qu'une protection du territoire vis-à-vis de l'introduction d'espèces nuisibles pour les végétaux.

Le Poste Frontalier Communautaire intégrera les fonctions de :

- PEC : Point d'Entrée Communautaire dédié au contrôle phytosanitaire d'importation des végétaux et des produits végétaux ;
- PED : Point d'Entrée Désigné pour le contrôle vétérinaire d'importation des produits d'origine non animale destinés à l'alimentation des animaux ;
- PIF agréé par l'Europe : Poste d'Inspection Frontalier destiné au contrôle vétérinaire d'importation des animaux vivants et/ou des produits d'origine animale.

Il est également prévu d'intégrer un Poste de Contrôle Douanes (PCD).

L'étude de programmation lancée en 2016 a permis de diagnostiquer l'existant, d'analyser les flux entrants actuels et prévisionnels des produits en provenance de l'UE et des pays tiers, de prévoir des scénarii d'évolution et d'établir un Programme Technique Détaillé.

Les principes fonctionnels du futur PF reposent notamment sur une séparation du PIF HC (*Human Consumption*) et NHC (*No Human Consumption*) des autres postes conformément à la réglementation communautaire, la mutualisation de la zone quais du PEC/PED/Douanes ainsi que le dimensionnement des zones de déchargement pour le traitement de 5 containers en simultanément.

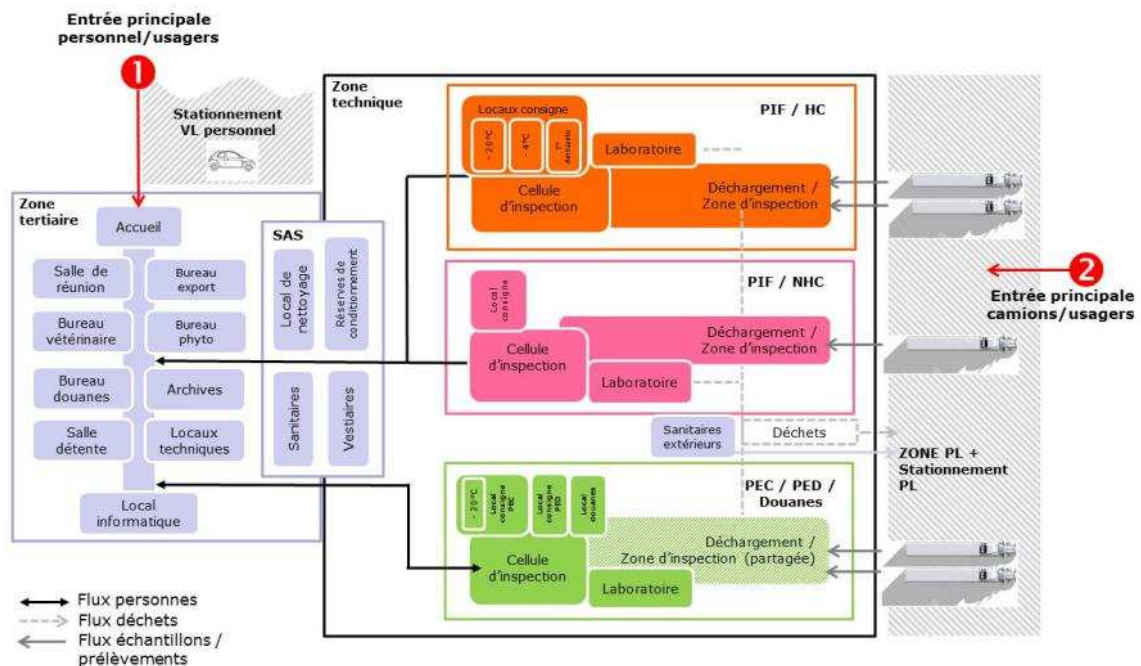


Figure - Principe de fonctionnement du PIF de Dégrad-des-Cannes

Le Projet de Poste Frontalier Communautaire a été présenté au Conseil de Surveillance le 7 juin 2018 et le 27 juin au Conseil de Développement. Le dossier d'agrément européen du PFC a été agréé par l'Union Européenne en septembre 2018.

Le partenariat avec la DAAF et la Douane a permis le montage du projet et la sélection d'un maître d'œuvre en 2017 par un jury de concours. Celui-ci a été remporté par le groupement de maîtrise d'œuvre GAIA Architecture.

On peut noter que l'aboutissement des négociations menées depuis 20 ans entre l'Union européenne et les pays du Mercosur (Brésil, Argentine, Uruguay et Paraguay) devant déboucher sur un vaste accord commercial pourrait constituer un atout favorable au développement du PIF en tant que point d'accès au territoire européen pour les pays du MERCOSUR.



Figure – Plan, façades et plan de masse du PIF (source Phase APS, 10/2019)

1.3.5. Création d'un port sec à Saint-George-Oyapock

Dans l'Est guyanais, avec le développement attendu des échanges entre le Brésil et la Guyane grâce au pont sur l'Oyapock, Saint-Georges aura de plus en plus un rôle de porte d'entrée du Brésil en espace français et européen (et inversement) et nécessitera le développement des activités logistiques et industrielles.



Figure – Localisation du projet de port sec

Des réflexions menées sur l'opportunité de créer et d'accompagner ce dynamisme économique à l'Est conduisent au développement d'une **plateforme logistique**. L'objectif est d'amener de nouveaux opérateurs (économiques, transporteurs, logisticiens...) pour faciliter le développement des échanges entre le Nord du Brésil et la Guyane.

Par ailleurs, le Schéma Régional d'Aménagement (S.A.R) prévoit le développement de zones d'activité économiques sur le site ainsi qu'il a été retenu aux Assises de l'Outre-mer en 2018.

Il s'agirait d'un terminal intérieur clôturé sous douane, servant de point de départ, de transit ou d'arrivée des flux de marchandise. Différents types de prestations peuvent être envisagées : dédouanement, entreposage, dépotage, empotage, IST, groupage, etc. Le noyau central de la plateforme est le terminal (terre-plein utilisé afin de recevoir les marchandises). Autour de ce terminal pourraient se développer des activités logistiques.

Une étude de préfiguration est en cours. Elle est constituée de plusieurs volets : portuaire, transfrontalier, transport, réseaux, environnement, urbanisme, foncier, géotechnique, juridique, économique, financier. Elle permettra d'appréhender le site afin de dimensionner l'infrastructure en cohérence avec le territoire.

Le GPM de la Guyane se pose actuellement en facilitateur par l'offre portuaire et au travers de la prospection auprès d'opérateurs privés et des collectivités afin de promouvoir le projet. Un investisseur-opérateur prendra ensuite en charge le projet pour sa concrétisation et son exploitation.

Durant le Projet stratégique 2019-2023, l'ensemble des études pré-opérationnelles (préfiguration et programmation technique détaillée) sera réalisé, permettant le lancement de la construction du port sec/plate-forme logistique de l'Est guyanais.

1.3.6. Services portuaires pour la croisière et le tourisme

Le tourisme et notamment le tourisme maritime est un axe de développement économique du territoire guyanais et fait partie intégrante de la stratégie de développement touristique de la Collectivité territoriale.

Le GPM de la Guyane, conjointement avec le Comité du Tourisme de Guyane, mène en 2019 une étude sur deux axes :

- Améliorer les conditions d'accueil des navires de croisière fréquentant le port de Dégrad-des-Cannes. A ce jour ces escales, de navire de faible capacité dont le tirant d'eau est compatible avec le chenal d'accès au port, sont en faible nombre. Il s'agit d'une part d'en attirer un plus grand nombre et, d'autre part de rendre ces escales plus attractives et ouvertes sur l'arrière-pays ;
- Rendre les escales actuelles aux îles du Salut (hors de la circonscription administrative du GPM de la Guyane) au nombre d'une vingtaine par an, plus faciles et optimiser leur impact sur l'économie locale. En parallèle, il conviendra de faciliter l'accès des croisiéristes aux sites touristiques d'intérêt en Guyane à partir d'un débarcadère sur la commune de Kourou.

A noter que si le port de Dégrad-des-Cannes est dans la circonscription du GPM et donc que l'activité croisière relève bien de l'autorité portuaire, le site des îles du Salut est sous responsabilité du Centre National d'Etudes Spatiales (CNES), le GPM n'ayant pas matière à intervenir ici.

Une étude d'opportunité a été réalisée au premier semestre 2019 qui a permis d'établir un état des lieux de la situation actuelle et de mettre en lumière les besoins et améliorations à apporter. Le diagnostic a souligné que les conditions d'accueil mises en place par le GPM et ses partenaires (agent maritime, CTG) correspondent aux attentes du secteur de la croisière tant en matière de sécurité qu'en matière d'accueil des navires et des passagers. Des améliorations à la marge sont à réaliser.

Par contre, si les conditions « maritimes » d'accueil des navires sur rade et des passagers apparaissent dans la norme de ce qui se pratique de par le monde, l'accueil « touristique » sur les îles du Salut apparaît totalement en décalage avec les attentes des compagnies de croisière et de leurs passagers. Le GPM n'est pour l'heure pas concerné par cette problématique.

Les partenaires (GPM et CTG) ont convenu de poursuivre les études sur ce secteur de développement en envisageant un ponton d'accueil des vedettes maritimes sur un site du GPM à Kourou afin de faciliter le transfert des croisiéristes des îles du Salut à la Guyane continentale lors des escales aux îles du Salut. Un deuxième ponton pourrait être installé à proximité du port de Dégrad-des-Cannes où sont reçus des navires de croisière à quai. Ce ponton, plus polyvalent devrait permettre d'ouvrir l'offre touristique locale aux passagers croisiéristes lors de leur séjour à Dégrad-des-Cannes.

Le Projet Stratégique 2019-2023 devrait permettre la poursuite des études de faisabilité puis de Maîtrise d'œuvre et le montage du dossier de financement du projet pour faciliter et améliorer les conditions d'accueil des croisiéristes en Guyane.

1.3.7. Le développement du cabotage maritime et l'intégration régionale

Dans le cadre du Projet stratégique 2014-2018, il a été montré l'intérêt de développer une politique d'insertion du territoire dans le contexte régional du Plateau des Guyanes et son ouverture vers la Caraïbe. Cette ouverture par des liaisons maritimes adaptées s'inscrit ainsi dans cette logique, y compris la construction d'un Poste Frontalier Communautaire.

Ce projet a pour objectif de développer, à partir de 2020, les échanges économiques entre les territoires (Guadeloupe, Martinique, Guyana, Suriname, Guyane française et les états du Pará et de l'Amapá au Brésil) grâce à un service de cabotage maritime. Ce dernier devrait répondre aux enjeux suivants :

- Etre complémentaire de l'offre maritime existante : il existe déjà des lignes maritimes permettant quelques connexions entre les territoires, mais tous les territoires ne sont pas desservis et des interconnexions sont manquantes ;
- Permettre le transport multi produits et pour de petits volumes unitaires : palettes, vrac, big bags, conventionnel et quelques conteneurs ;
- Etre financièrement concurrentiel ;
- Etre accessible à de petits opérateurs.

Sous la maîtrise d'ouvrage du GPM de la Guyane, une étude de marché a été menée de décembre 2016 à décembre 2017. Basée sur une centaine d'entretiens avec des interlocuteurs répartis sur 7 territoires, les prestataires ont réalisé des analyses économiques, portuaires, maritimes, juridiques, socioéconomique et environnementales pour proposer une solution de cabotage répondant aux enjeux précités²¹.

Les flux cibles identifiées par l'étude de marché sont très diversifiés :

- Produits carnés, avec le nord Brésil exportateur ;
- Produits de la mer : les Antilles françaises importatrices et des flux croisés sur le Plateau des Guyanes ;
- Le riz, avec le Guyana et le Suriname exportateurs ;
- Les fruits et légumes, avec des flux croisés selon le type de denrée.

D'autres flux comme le bois, l'industrie agroalimentaire, les produits de consommation ou encore le BTP, sont aussi intéressés par le futur service de cabotage.

²¹ Cette étude est présentée plus en détail au Volet 5 du Projet stratégique



Solution de service de cabotage retenue (source Etude de faisabilité)

L'étude a permis d'identifier une opportunité de développer un service de cabotage, qui s'effectuerait sur une rotation de 17 jours, assuré par un navire « multipurpose » doté de grues de bord, avec 6 m de tirant d'eau, d'une capacité de 2000 palettes et d'environ 20 reefers. Le plan d'exploitation prévisionnel montre une rentabilité financière de ce projet et une VAN positive dès la 8^{ème} année.

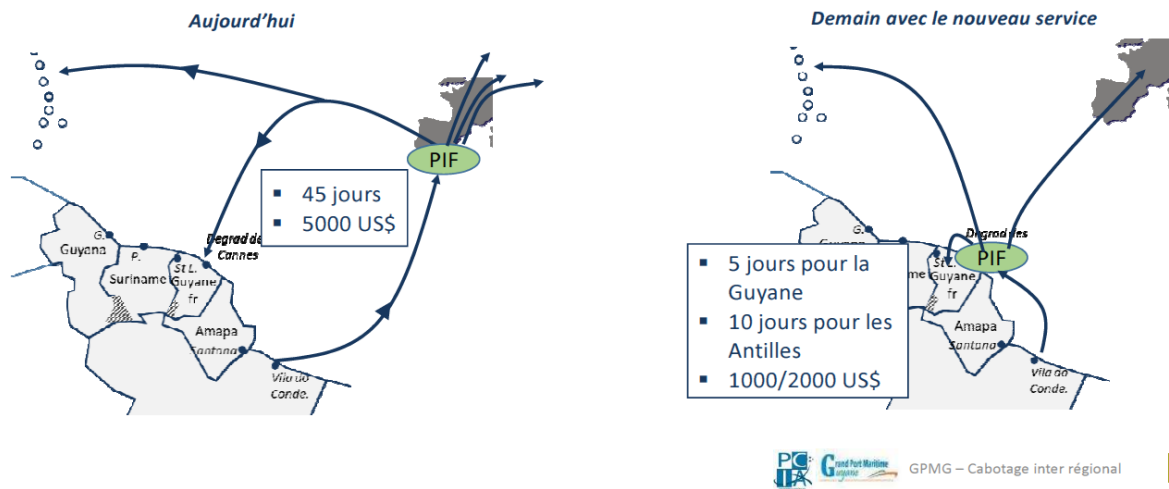
Les contraintes juridiques liées aux règles de transports et échanges dans la zone (cabotage UE, cabotage Brésil et transport maritime international) ont également été étudiées et des solutions existent (groupement d'armateur brésilien/UE, évolution de la réglementation à long terme).

Un AMII a été lancé en octobre 2019 afin d'identifier un opérateur pouvant investir et mettre en œuvre cette ligne de cabotage.

Enfin, cette ligne de cabotage prendra tout son intérêt avec la construction du PFC. En effet, comme le montre la figure suivante, la combinaison du PFC et de la ligne de cabotage doit permettre de réduire à la fois les temps d'acheminement des produits brésiliens vers la Guyane et vers les Antilles et le coût global d'acheminement²².

²² (source : Etude opérationnelle d'un cabotage inter régional sur le plateau des Guyanes et la Caraïbe, Sea Up/EY)

▀ Cas d'un conteneur 20' reefer de produits agroalimentaires de Vila Do Conde vers la Guyane et les Antilles françaises



Intérêt économique du projet de cabotage maritime en lien avec le PFC

Au cours du Projet stratégique 2019-2023, le GPM de la Guyane sera positionnera comme un facilitateur du projet de ligne de cabotage maritime en proposant une offre portuaire adaptée et performante (accueil du navire, manutention et logistique portuaire, ...) et par l'implantation du PFC.

1.3.8. Reprise et intégration du site DEAL dans le périmètre portuaire

En octobre 2017, le gouvernement a préconisé la transformation de l'administration de l'Etat en Guyane afin qu'elle soit plus cohérente et plus efficace. Par une circulaire du Premier Ministre en date du 28 janvier 2019, il est prévu la création de cinq services déconcentrés interministériels qui auront en charge : la coordination et l'animation territoriale, les sécurités, les territoires, les populations et la gestion des moyens et ressources de l'Etat. Ils vont se substituer aux services de la Préfecture, au secrétariat aux affaires régionales et à six services déconcentrés, parmi lesquels la DEAL, la DAF, la DIECTE ou encore la DJSCS. La mutualisation des services supports sera étendue et notamment les services logistiques et techniques.

C'est dans ce contexte que le projet de transfert des services de la DEAL situés actuellement dans la zone portuaire de Dégrad-des-Cannes a été acté et validé par les parties prenantes (Etat, DEAL) vers des terrains hors zone portuaire.

La Direction de l'Équipement (DEAL) occupe une parcelle de l'ordre de 8000 m² au cœur du site portuaire comme le souligne la figure suivante, dans le cadre d'une AOT qui a été renouvelée et dont l'échéance se termine dans 6 ans.



Localisation actuelle des services techniques de la DEAL sur Dégrad-des-Cannes

Le projet de transfert des services de la DEAL de Dégrad-des-Cannes a été acté et validé par les parties prenantes (Etat, DEAL) sur des terrains hors zone portuaire selon deux implantations complémentaires : une première concerne le relogement de tous les services de l'administration dans une cité administrative qui sera réalisée dans Cayenne à l'emplacement de la caserne Loubère, une deuxième prévoit de rassembler sur les terrains jouxtant le site de la Marine Nationale, à l'aval du siège du GPM, tous les ateliers et services des administrations qui nécessitent la proximité du fleuve, pour des opérations de mise à l'eau, ou la proximité du port, comme pour les douanes.

Le plateau technique de Dégrad-des-Cannes doit accueillir les zones de stockage couvertes et non couvertes et les locaux administratifs associés :

- Du service Fleuve, Littoral, Aménagement et Gestion (FLAG) de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) ;
- De la Direction de la Mer (DM) ;
- Des Douanes ;
- De l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS).

Selon la Préfecture, ces projets seront réalisés au cours des cinq prochaines années, soit la période du Projet stratégique 2019-2023.

L'intérêt pour le GPM est d'intégrer dans les terre-pleins portuaires, les parcelles qui supportent aujourd'hui un hangar ancien occupé par la DEAL, une zone de parking et des espaces verts. En effet ces parcelles constituent une avancée sur la zone portuaire qui génère un goulot d'étranglement, facteur de gêne et d'insécurité pour les manutentions et la circulation sur le port.

Ces parcelles pourront être libérées dès que les ateliers pour les services de l'Etat auront été reconstruits à proximité de la Marine Nationale. La Préfecture estime la réalisation de ce projet regroupant tous les ateliers et bâtiments des services administratifs nécessitant la proximité d'un accès au fleuve ou du port dans les deux prochaines années, conditionnée par la vente de foncier de l'Etat.

Les autres bâtiments présents sur la parcelle de la DEAL à Dégrad-des-Cannes abritent des bureaux que l'Etat prévoit de regrouper dans une cité administrative qui sera construite dans les cinq prochaines années en lieu et place d'une caserne désaffectée dans la ville de Cayenne. Le GPM Guyane souhaite examiner les différentes possibilités qui s'offrent

pour déterminer le devenir de ces bâtiments, sachant qu'une partie des bureaux est actuellement occupée également par le pôle technique du GPM.

Le devenir du site est lié à deux actions différentes : l'intégration au plus vite dans les terre-pleins portuaires des parcelles supportant les ateliers, les zones de stationnement et les espaces verts occupés par les services de la DEAL, et une analyse du devenir des bâtiments actuellement utilisés comme bureaux à la fois par la DEAL et le GPM, lorsqu'ils seront libérés.

1.3.9. La plaisance au sein du GPM-Guyane

Dans sa séance du 22 juin 2016, le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de la Guyane a décidé de mettre fin aux activités de plaisance à l'intérieur des limites administratives portuaires.

La décision du Conseil est fondée sur plusieurs constats :

- Ces activités de plaisance sont peu compatibles avec les opérations logistiques et industrielles d'un port commercial,
- Aucun plan de développement économique n'a pu être présenté permettant un équilibre financier entre recettes et dépenses et ainsi sécuriser juridiquement et économiquement l'exploitation de la zone Marina
- La zone en question, par sa situation physique, est propice à l'installation d'activités de soutien et de servitude (pilotage, remorquage-dragage, bathymétrie, balisage,...) pour accompagner le développement de l'activité maritime et portuaire.
- Une activité déficitaire pour le GPM-Guyane

L'activité de plaisance a été maintenue jusqu'à présent dans des conditions transitoires qui ont entraîné des déficits permanents de gestion pour l'établissement portuaire. La tutelle administrative et financière du GPM a maintes fois pointé cette situation en mettant en avant la nécessité pour le port d'investir dans des aménagements garantissant le développement des activités commerciales et industrielles, en accompagnement du développement économique du territoire de la Guyane.

Le GPM mène une concertation avec les usagers des installations de plaisance, pour la fermer définitivement aux unités résidentes, en ne conservant que provisoirement l'accueil des plaisanciers de passage. Toutefois l'obligation émise par le conseil de surveillance de maintenir les autres activités (cale de mise à l'eau, transport de promenade de passagers et pêche) rend difficile la fermeture des seules activités de plaisance.

Une offre alternative pour la plaisance a été identifiée à l'aval du pont de Roura. La commune est intéressée mais ne dispose d'aucun moyen de financement.

Les autres activités (cale de mise à l'eau, transport de passagers vers les îles, pêche) devront être transférées ailleurs également pour donner à cette zone tout son potentiel de développement portuaire.

Le Projet stratégique 2019-2023 doit permettre de poursuivre les réflexions sur l'avenir de la plaisance sur le Mahury et de mener les études nécessaires pour disposer d'une offre portuaire adaptée aux besoins de ce secteur touristique (notamment le projet d'une marina sur Roura). Les autres activités, comme la cale de mise à l'eau et le transport de passagers vers les îles, devront faire l'objet d'une réimplantation dans les limites du port, à côté du site de la Marine Nationale et à proximité de la zone d'ateliers et de services construite par la

Préfecture. L'activité de pêche devra faire l'objet d'une réflexion avec l'ensemble des partenaires concernés (Etat, Collectivités, professionnels de la pêche...).

1.3.10. L'aménagement des espaces et du foncier du GPM

Le GPM de la Guyane poursuit son développement avec le projet d'extension de son domaine foncier portuaire à Dégrad-des-Cannes, nécessaire pour accroître son activité et les débouchés des entreprises locales et nationales désireuses de s'implanter au plus près des moyens de transports des biens et marchandises.

La maîtrise foncière est en effet indispensable pour le développement des activités portuaires et para-portuaire. Celle déjà prévue dans le Projet Stratégique 2014-2018 est bien avancée :

- Deux parcelles appartenant à la CTG ont été acquises en 2016 (AR491 et AR492),
- Trois parcelles appartenant à la CTG sont en cours d'acquisition et la signature de l'acte de vente est prévue pour décembre 2019 (AR493, AR473, AR474),
- Les parcelles AR467 et AR468 du Domaine Public de l'Etat, comprises dans la circonscription administrative, ont été transférées en gestion au GPM,

La parcelle AR470 de 16,88 ha, située derrière la zone de plaisance a été acquise auprès de l'Etat en août 2019.

La circonscription du GPM a été fixée par l'arrêté préfectoral R03-2017-07-28-009 du 28 juillet 2017.

Une première extension des limites administratives du port de Dégrad-des-Cannes - fixées par l'arrêté préfectoral n°552 du 19 avril 2001 - a été validée par arrêté préfectoral R03-2017-09-22-003 du 22 septembre 2017, permettant l'intégration de la zone du complexe entrées/sorties et du poste frontalier dans la nouvelle limite administrative du port.

Une mission pré-opérationnelle d'aménagement sur les projets d'extension du port est en cours, pour la réalisation des études techniques préalables jusqu'à l'avant-projet. Le rendu final est attendu pour la fin de l'année 2019. Le projet d'aménagement foncier a été partagé en trois secteurs comme indiqué dans la figure suivante, permettant un phasage de l'aménagement. Le secteur 1 déjà utilisé pour les activités portuaires (terminal pétrolier et terminal minéralier, point de débarque pêche, ponton plaisance de passage, petit chantier naval, cale de mise à l'eau) sera aménagé à la suite du dévoiement prévu des canalisations d'hydrocarbures.



Secteurs d'aménagement retenus

On retrouvera dans le Volet 4 des éléments plus détaillés sur la stratégie foncière et la vocation des espaces du GPM de la Guyane.

Le secteur 2 présente des enjeux forts car la partie sud est située en zone inondable. Dans sa partie jouxtant le site de la Marine Nationale, il est concerné par le projet de l'Etat de construire des ateliers et des bureaux pour ses services qui ont besoin d'un accès au fleuve ou de la proximité du port (dans le cadre du projet OSE).

Le secteur 1, dans sa partie au nord de la route, présente également des enjeux forts au regard du PPRi, qui l'identifie comme une zone à protéger. Enfin, le secteur 3 est également composé de zones à enjeux forts dans ses parties au Nord et à l'Ouest (zone à protéger du PPRi et site naturel à fort potentiel de biodiversité). Des procédures d'autorisation réglementaires sont ainsi à effectuer pour garantir la faisabilité des travaux.

Après enquête auprès des industriels et prise en compte de ces enjeux, la mission pré-opérationnelle d'aménagement en cours propose une implantation potentielle des futures activités sur la zone dédiée au port.

Des études techniques environnementales complémentaires sont en cours (relevé topographique, étude géotechnique) ou doivent être lancées (étude hydrologique notamment sur le volet inondabilité, inventaires faune/flore et archéologie préventive), afin de constituer les demandes d'autorisation réglementaires.

Une première demande d'autorisation réglementaire portera sur les secteurs 1 et 2 ; le secteur 3, plus sensibles sur le plan environnemental, fera l'objet d'études différées dans l'attente de précisions sur les activités qui y seront menées.

La stratégie d'aménagement du foncier industrialo-portuaire par le GPM représente à terme un investissement important estimé aujourd'hui à 67,5 millions d'euro qui sera phasé dans le temps, comme l'indique la mission pré-opérationnelle d'aménagement (phases 1.1 et 1.2 puis phase 2).

D'ores et déjà le GPM vise une enveloppe d'aménagement de 44,6 M€ pour la période 2020-2023 dont les financements devront être analysés, entre investissements propres du

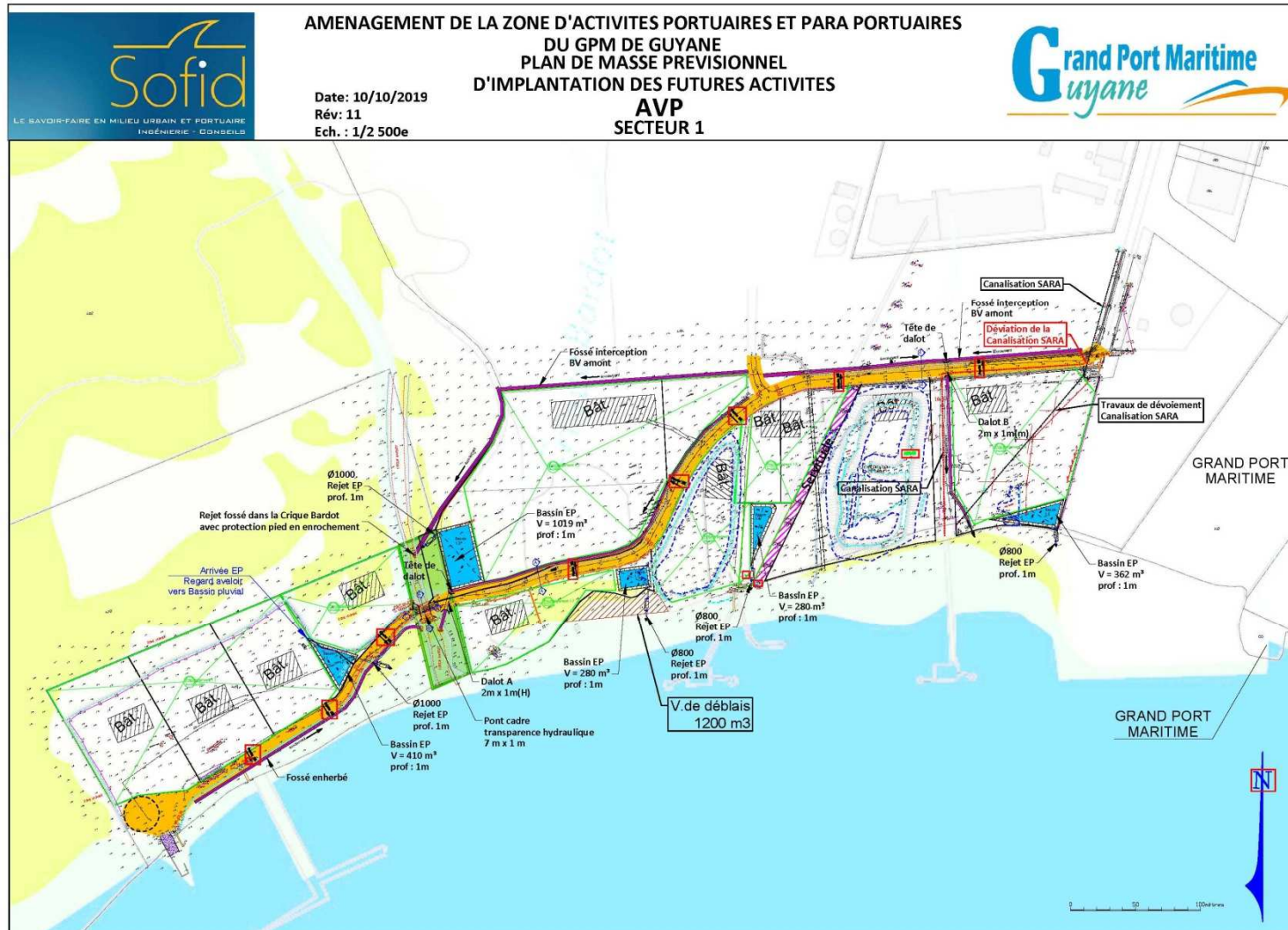
GPM et investissements en régime de partenariat public / privé (concession, contrat de partenariat...).

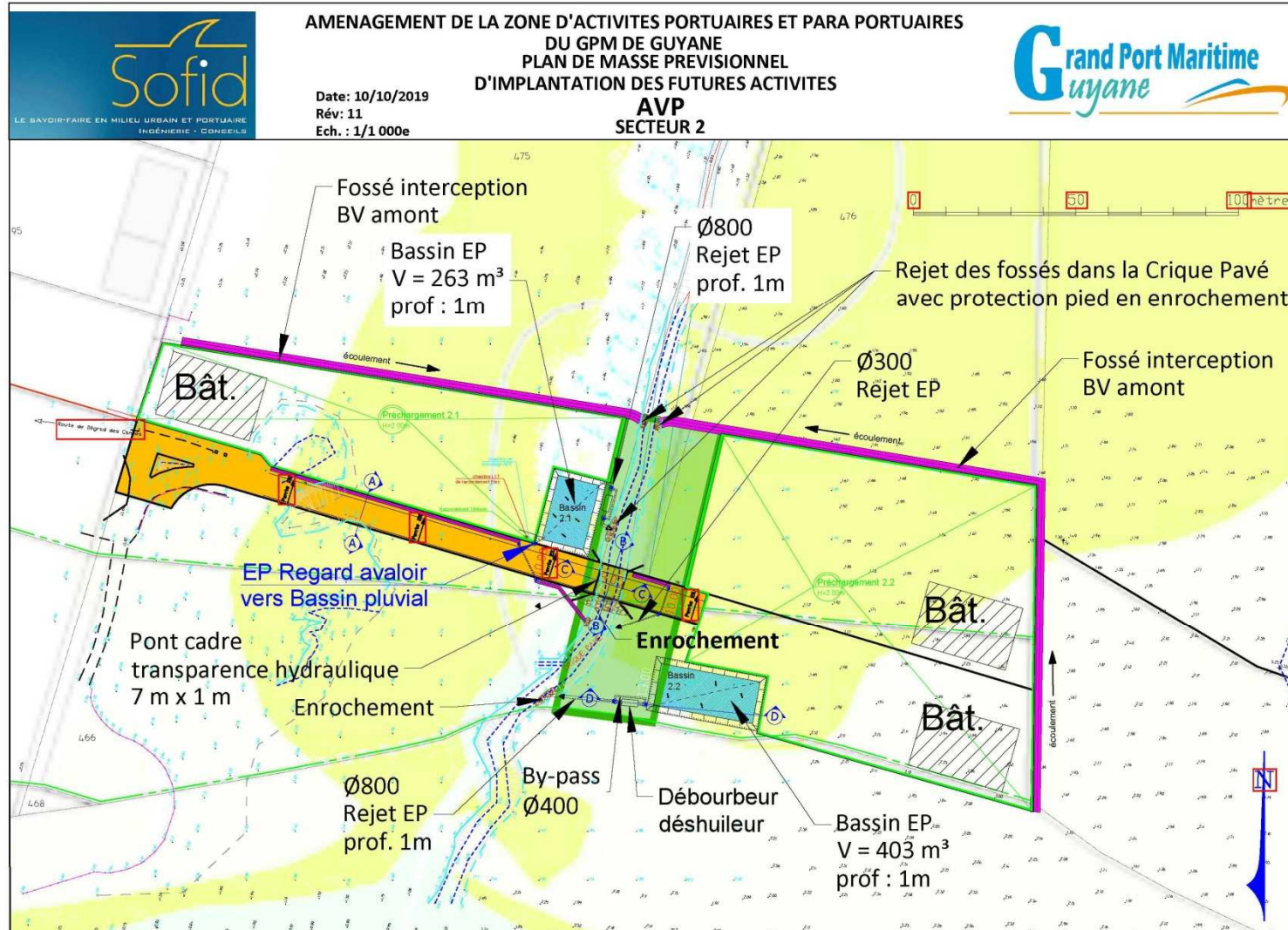
Par ailleurs, dès que l'Etat aura une vision plus précise des terrains qu'il n'utilisera pas dans le cadre des aménagements qu'il prévoit pour la réalisation d'ateliers et de bâtiments au bénéfice des services de l'administration qui nécessitent un accès au fleuve ou une proximité avec le port, le transfert au GPM des parcelles situées le long de la Marine Nationale, jusqu'en bordure de la route des plages, pourra s'opérer et le GPM pourra lancer les études d'aménagement de cette zone, qui pourrait être qualifiée de secteur 2bis.

Le GPM doit donner la priorité aux études environnementales, techniques et économiques pour l'aménagement de l'ensemble de ces parcelles.

Le recours à des solutions en partenariat public privé, par voie de concession ou autre, méritera d'être examiné pour optimiser leur aménagement dans des conditions supportables financièrement pour le GPM.

Le Projet stratégique sera l'occasion de mettre en œuvre progressivement ce plan d'aménagement en donnant la priorité aux études environnementales, techniques et économiques puis de mettre les surfaces prévues à disposition des activités économiques et portuaires au travers des outils juridiques et financiers les mieux adaptés, tenant compte des équilibres financiers du GPM. Une nouvelle procédure d'extension des limites administratives du port de Dégrad-des-Cannes sera alors lancée.





Nature de l'investissement	Dates prévisionnelles début - fin		Montant estimé	Répartition des investissements				Chronologie des investissements					Nature travaux	
				Etat	FEDER	Région	Fonds propres	2019	2020	2021	2022	2023		
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 1 + 2	2019	2020	100 000				100 000	50 000	50 000					Etudes
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 2	2020	2022	14 516 000	-	7 257 975		7 257 975			4 500 000	4 500 000	5 515 911		Accès routier et Viabilisation des parcelles
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 1	2021	2023	15 000 000								5 000 000	5 000 000		Accès routier et Viabilisation des parcelles
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 2 BIS (PPP)	2021	2023	15 000 000								5 000 000	5 000 000		Accès routier et Viabilisation des parcelles
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 3	2021	2022	1 200 000							400 000	400 000	400 000		Etudes
Aménagements de la zone d'activité portuaire - SECTEUR 3	2025	2027	20 000 000											Etudes
Acquisition des terrains de la CTG - Habitat spontané			1 600 000										1 600 000	Acquisition
			67 416 000	-	7 257 975	-	7 357 975	50 000	50 000	4 900 000	14 900 000	17 515 911		

A noter que l'aménagement des espaces portuaires profitera du projet de EDF PEI de délocalisation de sa centrale thermique de production d'énergie électrique de son site historique sur Dégrad-des-Cannes (fermeture prévue au plus tard le 31/12/2023) vers le site du Larivot sur la commune de Matoury. Dans le cadre de ce projet, EDF réalisera un nouvel oléoduc d'acheminement des combustibles pétroliers (fuel léger) depuis l'apponement dédié au port de Dégrad-des-Cannes jusqu'au site du Larivot.

La figure suivante montre le tracé de la conduite enterrée sur la zone portuaire de Dégrad-des-Cannes et la servitude en découlant.



Carte du tracé de la conduite EDF PEI actuelle et projeté et des servitudes attachées (source EDF-Etude d'impact)

Le GPM souhaite profiter de ce projet pour faire réaliser par l'opérateur EDF un tracé du nouvel oléoduc qui améliore les conditions d'utilisation (actuelles ou futures) des espaces portuaires situés à l'ouest du terminal portuaire.

Le Projet stratégique 2019-2023 permettra de valoriser des espaces aujourd'hui contraints par des servitudes et de les intégrer dans le projet d'amélioration et de développement des capacités portuaires.

1.3.11. Le Système d'Informations Géographiques - SIG

En 2016 a été créé le Pôle Systèmes d'Information et du contrôle interne au sein du GPM. L'objectif du nouveau pôle est de mettre à disposition du GPM de la Guyane les outils adaptés pour l'accompagner efficacement dans la mise en œuvre de ses orientations stratégiques.

Une des actions initiées par le Pôle Affaires domaniales et Développement économique consiste ainsi à mettre en place un SIG avec l'appui du Pôle SI, qui offrira des possibilités de base de données (requêtes, analyses statistiques) au travers d'une visualisation unique et d'analyses géographiques. Ce SIG est voulu comme une aide à la décision, avec des applicatifs métiers : sécurité, exploitations, travaux, environnement, finances, RH, etc., mais également auprès du grand public (Open data).

Après une présentation au Directoire en février 2017, un groupe projet dédié a été constitué de trois collaborateurs pour travailler à la mise en place du SIG avec l'appui technique d'un bureau d'étude en Géomatique pour accompagner le GPM de la Guyane dans la création de son SIG.

Une immersion du groupe projet au sein du pôle SIG du GPM du Havre a eu lieu en novembre 2018, permettant ainsi un nouveau cadrage du projet, validé en COPIL en décembre 2018 :

- L'architecture envisagée a été actualisée : déploiement de la plateforme ArcGis avec une solution SaaS et des outils hébergés chez ESRI (Cloud) ;
- Le développement a été revisité : le SIG du GPM couvrira l'ensemble des 5 sites de sa circonscription ;
- Une maquette budgétaire a été consolidée (budget de 20k€ en 2018 et de 40k€ en 2019).

A terme, le SIG permettra ainsi aux utilisateurs les applications telles que présentées dans la figure suivante.



Fonctionnalités utilisateurs

En 2019, le recensement des données et la formation du référent SIG ont permis de lancer les premières cartes métiers.

1.3.12. L'observatoire portuaire régional

Dans le cadre de la Coopération Portuaire Antilles Guyane (CCIAG), installé en 2016, trois axes de collaboration ont été identifiés, dont celle concernant la mise en place d'un Observatoire Economique Interportuaire. Ce dernier devrait permettre de mieux connaître l'environnement économique et portuaire des Caraïbes et du Plateau des Guyanes, et d'en tirer tous les bénéfices pour le développement des plateformes portuaires Antilles Guyane.

De nombreuses données et informations de différentes natures (commerciales, économiques, foncières, financières, logistiques, opérationnelles, environnementales, juridiques ou réglementaires) liées au portuaire sont en effet produites par divers acteurs dans le périmètre du GPM de la Guyane. Elles constituent un gisement de valeur considérable, mais ne sont pas ou peu collectées et valorisées par les acteurs du secteur, notamment les GPM. Cela provient du fait que ces données sont souvent atomisées et présentent des formats variables, des redondances partielles et des niveaux de détail et de fréquence de mise à jour différents.

La collecte, la mise en cohérence, le traitement intelligent et la valorisation de ces données pourrait générer une forte valeur ajoutée pour les ports du CCIAG, en constituant un véritable outil d'aide à la décision opérationnelle et stratégique. Des savoir-faire existent au sein des trois ports du CCIAG et pourraient ainsi être partagés au bénéfice de tous (par exemple : procédure QHSE, système de management MASE, règlements d'exploitation, marchés publics, etc.). De nombreuses initiatives similaires ont déjà été conduites dans d'autres structures.

Le GPM porte ainsi les réflexions relatives à cet Observatoire et a lancé en 2019 une étude de préfiguration qui comporte trois phases :

1. La définition de la cible de l'Observatoire : ambition, objectifs, usagers, thématiques, contenus, fonctionnalités et forme de cet observatoire ;
2. La réalisation d'un état des lieux des données et informations disponibles et réaliser un benchmark de quelques observatoires en fonctionnement ;
3. La construction de la feuille de route pour la mise en œuvre de l'Observatoire.

Le projet intéresse fortement le programme Interreg Caraïbe. Aussi, une demande de cofinancement a été déposée en octobre 2019 avec l'appui d'un partenaire caribéen la CMU (Université Maritime de la Caraïbe) siégeant en Jamaïque.

Durant le Projet stratégique 2019-2023 les résultats de l'étude de préfiguration permettront la création de l'Observatoire Portuaire Régional en partenariat avec le GPM de la Guadeloupe, du GPM de la Martinique et de la CMU.

1.3.13. Le nouveau siège du GPM

Lors de sa création, le siège du GPM de la Guyane a été installé dans le bâtiment administratif du concessionnaire de l'époque (la CCIRG) et a connu l'intégration des personnels « portuaires » et administratifs de deux structures de CCIRG et de la DEAL. Depuis, le GPM de la Guyane est monté en puissance notamment avec une progression de ses effectifs. Aujourd'hui, le bâtiment n'est plus adapté aux fonctions et aux besoins du GPM et de son personnel. Par ailleurs la présence d'amiante rend difficile des réaménagements des locaux en maintenant la présence des personnels.

Dans ce contexte, le GPM souhaite se doter d'un siège social permettant d'optimiser l'activité des agents par un regroupement de l'ensemble des services et doté d'équipements de management, de gestion, de supervision et de communication. Ce nouveau siège permettrait également de louer des bureaux pour répondre aux besoins administratifs d'autres organismes et des administrations qui travaillent sur ou à proximité de la zone portuaire. Ces bureaux en location constitueraient, sur le long terme, une réserve pour les besoins du GPM.

Une étude préalable a montré l'impossibilité de restructurer le bâtiment existant pour correspondre aux besoins du GPM. La réalisation d'un nouveau bâtiment, sur le site de Dégrad-de-Cannes devient la seule solution possible. Un site de construction du siège a été retenu comme l'indique les figures suivantes.



Localisation du site de construction du siège

Le site disponible présente une surface de 4 500 m² et se compose d'un bâtiment tertiaire existant qui sera valorisé, 95 places de stationnement extérieur et un potentiel constructible d'une surface de 1 500 m².

Une étude technique est en cours avec 2 scénarios étudiés. Ceux-ci comprennent la construction d'un bâtiment neuf et la réhabilitation (scénario 1) ou la démolition du bâtiment existant (scénario 2).

Le bâtiment devra accueillir la capitainerie, les locaux du siège du GPM, mais aussi des surfaces locatives (restaurant, surfaces tertiaires). Le projet est évalué à 6 M€ à l'heure actuelle



Scénarios étudiés

Le coût de construction du nouveau siège et de réhabilitation de l'ancien (Source : étude EGIS) est estimé à date à 5,266 M€ pour le nouveau siège et les aménagements extérieurs, tandis que la réhabilitation du bâtiment actuel (en bureaux locatifs) serait de 1,131 M€ pour 750 m².

L'étude en cours comporte également un volet financier sur les modalités de financement avec la Caisse des Dépôts et des Consignations (CDC). Cette dernière a proposé au GPM de réfléchir à un montage opérationnel du projet permettant un apport en investissement de sa part ou de ses filiales. Il pourrait être ainsi envisagé la création d'une société de portage, en charge de financer la réalisation des investissements, puis

d'exploiter par la suite le bâti en le louant aux différents usagers. Il s'agit de mettre en œuvre la solution économique la plus favorable pour la construction de cet ensemble.

Suite à la comparaison des différentes alternatives de financement et réalisation envisageables pour le GPM, une étude préalable financière a conclu qu'il conviendrait de donner à la solution du marché de partenariat la préférence sur tous les autres types de montage, dans le contexte particulier du GPM de la Guyane, à savoir :

- *L'impossibilité pour le GPM de conduire financièrement une telle opération dans un délai de 2 ou 3 ans ;*
- *L'impossibilité pour le GPM de conduire techniquement une telle opération nécessitant des compétences multiples d'aménageur ;*
- *L'avantage que représente pour le GPM le fait de pouvoir partager le risque en montant un marché de partenariat.*

Le projet a été présenté au Conseil de surveillance du GPM de la Guyane en juin 2019, qui a validé la poursuite du projet.

Toutefois, l'accueil très frileux des services de Bercy au regard du projet et face à l'expérience éprouvante du GPM de la Guadeloupe en la matière, conduit le Directoire à modifier le cadrage financier du projet.

Un marché de programme technique détaillé et assistance à Maîtrise d'Ouvrage sera lancé avant la fin de l'année 2019 permettant d'initier le projet de nouveau siège au cours du Projet stratégique 2019-2023.

1.3.14. La POMU : un projet sur le long terme

Anticipant les évolutions du port sur le long terme en prenant en compte les contraintes actuelles, le GPM de la Guyane a réalisé en 2015 une première étude de faisabilité portant sur l'opportunité d'implanter une plateforme offshore multi-usages (POMU) en Guyane mais susceptible de répondre aux besoins de l'ensemble des territoires du plateau des Guyanes. Cette étude visait à :

- Caractériser les opportunités d'implantation d'activités industrielles et de services au sein de la POMU ;
- Structurer un modèle économique crédible intégrant l'ensemble des enjeux nécessaires pour évaluer les conditions d'attractivités du projet ;
- Définir un plan d'actions répondant de façon opérationnelle aux conditions de réalisation du projet.

La mise en place d'une POMU répond à des besoins d'échange (la faible profondeur des eaux littorales limitant le tirant d'eau des bateaux pouvant accéder aux installations portuaires du GPM de la Guyane, et le GPM étant contraint dans l'espace) et de ressources (valorisation durable des bio ressources : aquaculture, énergies marines renouvelables, oil&gas, etc.)

Plusieurs scénarios ont été envisagés en préfaisabilité, dont :

- Une plateforme posée dans les eaux territoriales, à 12 miles nautiques au Nord Est de l'embouchure du Mahury par 22 m d'eau sur fond de sable. Cette option permet une hauteur d'eau suffisante pour faire face à l'augmentation des tirants d'eau des navires et se situe à proximité de Dégrad-des-Cannes. Les opportunités de

valorisation des ressources y sont par contre plus limitées et elle est située à proximité des zones protégées du littoral ;

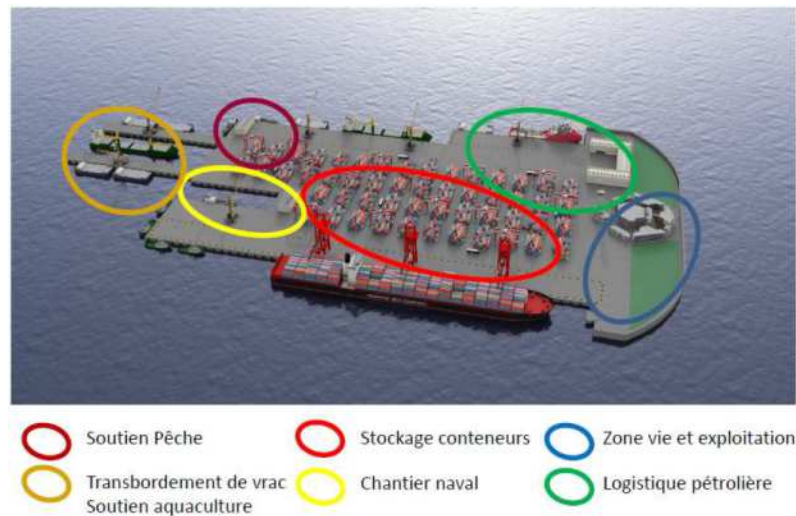
- Une plateforme flottante dans la ZEE, à proximité du talus continental, à 70 miles nautiques au Nord - Nord-est de Cayenne, ancrée par 75 m de profondeur d'eau. Cette localisation permettrait par exemple l'implantation de fermes d'aquaculture intégrée dans des eaux riches en nutriments et des fonds compatibles avec les circulations d'eau nécessaires à ce genre d'élevage. Enfin cette implantation permet d'utiliser la pente du talus afin de pouvoir aller chercher facilement de l'eau à 4°C nécessaire à la valorisation de l'énergie thermique des mers. Elle reste cependant éloignée de Cayenne.



Projets étudiés

Le scénario de référence de la POMU, basé sur une solution flottante au large, permet l'intégration de l'ensemble des activités identifiées dans l'analyse d'opportunité. Cela correspond à une infrastructure jusqu'à plus de 20ha pour accueillir des activités et des services de logistique et de la production industrielle durable :

- Un hub conteneur de 300 000 EVP/an (dont la moitié pour la desserte régionale et l'autre moitié pour le transbordement interlignes) ;
- Une base d'export pour les vracs secs (Minerais de fer brésilien, bauxite du Plateau, etc.) ;
- Un chantier de réparation navale pour la centaine de navires qui naviguera au sein du Plateau ;
- Des fermes aquacoles au large du plateau ;
- Une centrale d'énergie thermique des mers ;
- Une base de soutien aux navires de pêche hauturiers et de croisières ;
- Une base support pour l'action de l'Etat en mer et la recherche scientifique ;
- Etc.



Scénario de référence de la POMU

Sur le plan financier, ce projet correspond à un investissement de l'ordre de 1 600 M€ (montage financier encore non établi), et entrainerait un potentiel économique de plus de 150M€/an (dépassant sous certaines conditions le seuil d'attractivité du projet). Les conditions de faisabilité économiques sont ainsi identifiées et apparaissent viables en l'état du projet.

Le GPM de la Guyane a répondu en 2016 à un appel à projet MARIBE de l'Université de Cork et au programme H2020 Economie Bleue sur la primauté industrielle. Ainsi, le volet aquacole fut renforcé à la demande de la FAO dont les études annoncent une baisse considérable de la ressource halieutique d'ici à 2030.

Ce projet a été présenté en juin 2019 à l'association des ports de la Caraïbe : Port Management Association of the Caribbean (PMAC).

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie portuaire nationale en cours, le Groupe de Travail en charge des infrastructures pour l'élargissement des hinterlands des GPM, a retenu le projet de POMU dans les différents projets portuaires présentés par les grands ports maritimes, avec comme calendrier un horizon au-delà de 2025 dès lors que la faisabilité sera validée.

Il s'agit sur la période du Projet Stratégique 2019-2023 d'aboutir à une étude de faisabilité technique complète et de préparer l'avenir d'un projet qui se positionne sur le long terme.

1.3.15. Réforme de la perception des redevances de stationnement et facturation des vides

Le logiciel de facturation OSCAR est aujourd'hui devenu obsolète et le système de perception des redevances de stationnement génère un nombre considérable de factures.

Le GPM a lancé une étude visant à un audit fonctionnel du logiciel CARGO, à la définition et à la mise en œuvre d'un nouveau système de collecte des redevances de stationnement, visant à simplifier et fluidifier le circuit de collecte.

Cette réforme doit aussi permettre de mettre en place la facturation des conteneurs vides, dans le but d'inciter les manutentionnaires à une bonne gestion de ce stock, lequel atteint

un volume très important de manière chronique, au détriment de la sécurité des opérations sur les terre-pleins (terminal engorgé).

La réflexion en cours menée par le GPM pourrait aboutir à un simple remplacement de l'outil « CARGO » devenu obsolète ou éventuellement aller jusqu'à la construction d'un CCS (cargo community system). Il pourrait être géré par une filiale du port et pourrait à terme devenir le CCS de toute la place portuaire à l'instar de S-wing au GPM du Havre, en remplacement de celui actuellement en service.

1.4. POSITIONNEMENT DU GPM ET STRATEGIE GLOBALE POUR LE PROJET STRATÉGIQUE 2019-2023

Les ports sont des outils logistiques et économiques majeurs, contribuant à l'approvisionnement dans un contexte d'efficacité de la Guyane et des guyanais. A ce titre, le Grand Port Maritime de la Guyane se positionne comme un des vecteurs du développement économique et social du territoire guyanais. Sa stratégie globale consiste à mettre à la disposition du territoire un outil portuaire moderne et performant avec de nouveaux équipements, des infrastructures réhabilitées et étendues, d'accompagner le développement du territoire en offrant des capacités foncières nouvelles proches du port, des outils logistiques complémentaires comme le port sec de Saint-Georges-de l'Oyapock, et en préparant le plus long terme avec des outils innovants. Cette stratégie sera mise en œuvre dans un souci de préservation de l'environnement visant un caractère durable au développement.

La stratégie quinquennale 2019-2023 du Grand Port Maritime de la Guyane présente plusieurs facettes complémentaires. Elle s'insère parfaitement avec les grandes ambitions qui structurent la nouvelle stratégie portuaire nationale en cours de finalisation : ports stratégiques, ports entrepreneurs, ports catalyseurs du développement durable et ports au carrefour des flux numériques.

- **Une stratégie de reconquête de la performance portuaire et de développement de la capacité portuaire**

Au terme d'un premier projet stratégique du GPM de la Guyane, dont le bilan apparaît largement positif, le nouveau projet quinquennal doit poursuivre et finaliser l'ensemble des actions lancées entre 2014 et 2018 notamment la réhabilitation de l'ensemble des terre-pleins avec un étalement des travaux pour une perturbation moindre de opérations portuaires au quotidien ; mise en place plus longue des fonds de concours extérieurs ; etc.

La stratégie quinquennale visera la mise en service et la montée en puissance des nouveaux outils comme les nouvelles grues, la nouvelle porte d'entrée-sortie et le futur PFC.

De nouveaux travaux seront préparés, programmés et lancés comme la reconstruction du quai Q3 dont l'état structurel menace de réduire la capacité portuaire à l'horizon du projet stratégique ou encore l'intégration de la zone DEAL lorsque les services de l'Etat auront déménagés sur un nouveau site hors zone portuaire.

- **Une stratégie de port entrepreneur en accompagnant les acteurs et opérateurs portuaires et économiques**

L'accroissement de l'offre foncière pour l'implantation de nouvelles activités économiques, industrielles, logistiques, énergétiques ou environnementales sera au cœur du nouveau projet stratégique.

Dans le domaine du tourisme, le GPM envisage de mettre à disposition des opérateurs du secteur des pontons pour faciliter et sécuriser les activités de promenade à destination des îles et îlets (sur Dégrad-des-Cannes et sur Pariacabo). De même, le GPM souhaite faciliter le développement de la plaisance sur des infrastructures et avec des équipements adaptés et sécurisés positionnés en dehors des zones portuaires de commerce en accompagnant les développeurs du secteur et les collectivités.

- **Une stratégie de développement des NTIC** au sein de la plate-forme portuaire, connectant l'ensemble des opérateurs et acteurs directs et indirects, publics et privés du passage portuaire des navires et des marchandises.

Cette stratégie s'applique également au sein du GPM avec le développement des outils informatiques internes (SIG, suivi des indicateurs opérationnels, Intranet de l'entreprise...).

- **Une stratégie d'intégration régionale**

Le Grand Port Maritime, seul ou en association avec la collectivité territoriale, a développé depuis plusieurs années des relations avec les pays voisins du plateau des Guyanes, tant avec les états brésiliens du Parà et de l'Amapà que le Suriname ou le Guyana. Il s'agira de poursuivre et d'intensifier ces relations, notamment avec des projets concrets comme la mise en œuvre de services maritimes de cabotage ou encore la mise en place d'un observatoire interportuaire.

- **Une stratégie de communication**

Enfin, le Projet stratégique 2019-2023 sera l'occasion de communiquer vers l'extérieur et la population guyanaise pour mieux faire connaître à la fois le port et ses activités, le GPM et ses actions, notamment par le biais d'un projet de Port Center.

La stratégie globale du GPM de la Guyane pour le Projet stratégique 2019-2023 peut se résumer ainsi :

Vers une performance portuaire redynamisée au bénéfice de la Guyane et de son intégration régionale au sein du plateau des Guyanes à la Caraïbe.

2.VOLET 2 - ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

Le Grand Port Maritime de Guyane exerce ses missions dans un cadre économique complexe. Si la croissance de la population Guyanaise constitue un facteur de développement des trafics portuaires, les opportunités économiques en cours de développement auront un impact certain sur les volumes et tonnages gérées par le port notamment par le biais du développement de la ligne de cabotage.

Par ailleurs, les évolutions statutaires ont une incidence sur les conditions d'accès aux subventions. L'impact de la soumission des Grand Ports Maritimes à l'impôt sur les sociétés implique de recourir aux outils de défiscalisation disponibles dans l'Outre-Mer. Afin de mener ces missions, le Grand Port doit disposer d'outils de pilotage performants pour optimiser la gestion du port et poursuivre ainsi la réhabilitation et la modernisation du port.

Enfin, il convient de noter qu'il existe un décalage dans la temporalité entre les programmes d'investissement prévus dans les projets stratégiques des GPM et les programmes de cofinancement nationaux et européens. Cette situation peut engendrer des périodes de tension en matière financière pour les ports, certains projets pouvant être initiés durant le projet stratégique mais leur concrétisation étant déportée dans le temps (voire au cours du projet stratégique suivant) du fait d'un cofinancement dont les temps de de traitement et validation sont longs.

2.1. LES EVOLUTIONS DES MODELES DE GESTION

Les rapports de gestion du Grand Port présentent des données financières positives avec une augmentation du chiffre d'affaire de 17% sur la période de 2016 à 2018 hors reversements pour le dragage, dotations de l'Etat ou des collectivités, produits exceptionnels et reprises de provision. Cette situation positive ne doit pas occulter la capacité d'autofinancement du port. Elle oscille sur la période entre 1,2 millions et 2,7 millions d'euros. Elle est trop faible pour porter les investissements envisagés de plusieurs dizaines de millions d'euros sur une période de 5 ans.

Il est dès lors nécessaire de comprendre la construction des chiffres afin d'optimiser la gestion et d'isoler les risques financiers afférents. La démarche s'inscrit dans une logique de recherche de solutions selon trois axes :

- Stabiliser des données financières et faciliter les travaux de pilotage financier
- Optimiser à la marge les approches de gestion
- Identifier les adaptations nécessaires au financement des investissements

2.1.1. Le pilotage des données financières

Les données financières du Grand Port fluctuent de manière importante sur la période de 2016 à 2018. Les écarts constatés sur les produits et les charges sont de l'ordre de 20%. La mise en place d'une comptabilité analytique s'avère indispensable pour mettre en évidence les évolutions constatées en fonction des différents secteurs d'activité du port. Les enjeux de la mise en place de cet outil sont notamment :

- **L'évaluation des charges de dragage du Mahury**

Afin de favoriser le dialogue avec l'Etat sur les contributions pour compenser les charges d'exploitation liées au dragage définies dans l'article R5313-69 du code des transports, le développement d'une comptabilité analytique est nécessaire pour analyser finement les coûts réels. Ils sont répercutés dans les charges pour améliorer ainsi la qualité du dialogue de gestion.

Une réflexion est menée par ailleurs sur la comptabilisation des dotations de l'Etat et des collectivités. Elles sont présentées actuellement comme des produits. La présentation sous forme de subventions d'exploitation serait plus à même de mettre en évidence les impacts de cette activité sur la performance économique du port.

- **L'évaluation des charges de dragage de Kourou**

Les charges de dragage de Kourou sont intégralement prises en charge par le CNES sous forme d'une redevance. La présence d'un outil de comptabilité analytique favorise la répartition des charges de manière fine afin d'ajuster la contribution des acteurs et des équipements du port aux charges de dragage de Kourou.

Elle est une solution pour parvenir à la sectorisation des activités du port. La répartition des produits et des charges est effectuée par secteur d'activité. L'analyse de la performance économique de chacune d'elle est rendue possible.

- **La gestion des activités exceptionnelles**

Le développement rapide de la Guyane et le potentiel économique de développement sur des filières d'activité nouvelles génère des fluctuations du chiffre d'affaire. L'identification des activités non reconductibles ou comportant un facteur de risque de pérennité serait utile à la construction des trajectoires financières. Ceci permettrait de donner des axes d'analyse sur la volatilité des produits. Les calculs des investissements afférents à ces activités et des charges de gestion pourraient participer à la mise en place de démarches tarifaires spécifiques.

2.1.2. Optimiser à la marge les approches de gestion

Le Grand Port dispose de marges de manœuvre pour faire évoluer son chiffre d'affaire et sa construction. Trois axes de travail sont identifiés. Ils concernent la construction des tarifs sur les droits de marchandise, la création de nouvelles redevances d'usage et l'adaptation des tarifs de location des autorisations d'occupation temporaire.

- **La construction des tarifs**

Des travaux ont été menés sur les aménagements de politiques tarifaires en 2018. Ils concernaient principalement, la régularisation des droits de port relative à :

- La création de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires
- L'intégration de la distinction entre transbordement et embarquement
- La subdivision de la catégorie des porte-conteneurs
- La modification des abattements
- La modification des droits de marchandise sur des produits ciblés

Dans la continuité de cette action, le Grand Port envisage sur la période de poursuivre le travail de fond engagé sur les droits de marchandise afin d'évaluer chacun des tarifs par une approche définie selon quatre axes :

- Les coûts de production du service sur le Grand Port
- Le benchmark des coûts pratiqués dans les ports concurrents et Ultra Marins

- Les impacts socio-économiques sur le territoire de Guyane
- Les impacts économiques sur le chiffre d'affaire du Grand port

- **La création de nouvelles redevances d'usage**

Les nouvelles activités telles que l'exploitation des grues impliquent la création de nouvelles redevances d'usage. Des projections financières ont été réalisées pour garantir la cohérence des redevances avec les coûts d'exploitation de ces nouveaux outils et d'en assurer la maintenance et la gestion courante. Il s'agira de suivre en pratique la validité des hypothèses et de se mettre en situation de modifier les tarifs le cas échéant.

- **La révision des tarifs des autorisations d'occupation temporaire**

Le Grand Port a fait l'acquisition de surfaces foncières. Le projet stratégique prévoit l'aménagement de ces surfaces pour les louer et favoriser le renforcement ou le développement de nouvelles activités économiques. Ces surfaces foncières sont recherchées par les acteurs économiques de par la proximité des infrastructures portuaires. Les tarifs pratiqués actuellement seraient inférieurs au prix du marché en Guyane. Il serait alors possible de travailler sur un alignement progressif des tarifs. Les recettes domaniales seraient alors augmentées.

Les premières études réalisées notamment sur la construction du nouveau siège laissent entrevoir des difficultés quant aux charges d'aménagement des nouveaux terrains. Ceux-ci nécessitent des travaux de plate-formage dont les coûts sont importants et grèvent la rentabilité de ces projets. Il s'agira dès lors de travailler sur les modalités de gestion de ces terrains pour garantir le retour sur investissement et fournir l'opportunité aux investisseurs de se mobiliser sur ces investissements.

2.1.3. Les adaptations nécessaires au financement des investissements

Dans la continuité du précédent projet stratégique, le Grand Port de Guyane conçoit une politique d'investissement dynamique pour moderniser la plateforme portuaire et développer de nouvelles capacités sur les sites existants et par la création de nouveaux sites. Les enseignements du projet stratégique 2014-2018 démontrent que les investissements sont dépendants de deux facteurs : la disponibilité des ressources internes et les recherches de financement externes.

- **L'adéquation avec les ressources internes**

Sur le projet stratégique précédent, les investissements prévus ont été consommés partiellement. La mise en place de nouvelles perspectives implique de mettre en adéquation les ressources internes avec les projets retenus. Il s'agit dès lors de mener une démarche de priorisation des investissements pour garantir la capacité des équipes du port à les mener à bien. Cette démarche implique de cibler les enjeux unitaires de chacun des projets. Ceux-ci sont nombreux et peuvent être classifiés selon quatre axes :

- La performance de la plateforme portuaire : qualité, sécurité et productivité
- La performance financière du projet : taux de rentabilité interne
- La contribution au développement du territoire
- La disponibilité de financement

- **La recherche de subventions**

Le financement des projets du Grand Port mobilise les subventions et notamment du FEDER. L'évolution statutaire des Grands Ports Maritimes ouvrent le périmètre des subventions éligibles. Un nouveau champ d'investigation s'ouvre pour identifier les types de subventions disponibles pour le financement des activités portuaires. La structuration des équipes en interne ou la recherche de compétences en externe doivent être analysés afin de construire un dispositif performant d'identification et de sollicitation des subventions.

- **L'utilisation des outils de défiscalisation**

De manière identique aux subventions, les évolutions statutaires des Grands Ports Maritimes offrent des opportunités pour recourir aux outils de défiscalisation disponibles dans l'Outre-Mer. Ce potentiel de financement mobilise les ressources internes et externes pour identifier les outils de défiscalisation disponibles pour le Grand Port. Ceci implique de mener un dialogue avec les autorités fiscales pour clarifier les orientations retenues. Il s'agit notamment de travailler sur les sujets suivants :

- La réflexion sur la sectorisation des activités
- Le recours aux aides fiscales à l'investissement productif
- L'utilisation du cadre des Zones Franches d'Activité Nouvelle Génération (ZFANG)
- La gestion de l'intégration fiscale et de la détention de titres

- **Le développement de partenariats**

Afin de porter les projets du Grand Port, le recours aux partenariats avec le privé constitue une opportunité. Les études menées par le port doivent être poursuivies afin de recourir au marché public pour encadrer les partenariats. Les statuts des Grands Ports Maritimes favorisent la création de sociétés pour soutenir l'essor d'activités qui contribuent au développement des activités portuaires. Les outils juridiques sont disponibles pour accompagner ce développement. Le cadre fiscal autorise ces pratiques et les encadre.

- **L'intégration des réglementations environnementales**

Le Grand Port Maritime de la Guyane a réalisé des acquisitions de terrains au cours du projet stratégique précédent et poursuit cette politique. Le développement du port bénéficie de cette démarche par la location de terrains aux entreprises en lien avec l'activité portuaire. Les aménagements réalisés impliquent toutefois de prendre en compte les obligations de respect de la doctrine ERC. En effet, en cas d'aménagement sur des espaces protégés et/ou à haute valeur patrimoniale qui n'ont pas pu être ni évités, ni réduits, des mesures de compensation sont requises par les réglementations environnementales. L'acquisition de terrains « naturels » est à prendre en compte dans les investissements afin de répondre ces obligations réglementaires. Cette démarche s'inscrit pour l'aménagement de la future zone d'activité portuaire dans le cadre d'une convention à établir avec le Conservatoire du Littoral.

2.2. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DU PROJET STRATEGIQUE

2.2.1. Les orientations retenues

Le Grand Port Maritime de Guyane a réalisé des investissements importants au cours du projet stratégique 2014 – 2018. Les investissements consistaient principalement à renouveler la plateforme portuaire et les outils d'exploitation. Il s'agissait de maintenir la qualité et la sécurité de l'exploitation du Grand Port et de moderniser les méthodes de

dragage du chenal. Un travail de fond a été initié pour étendre l'emprise foncière du port et construire le cadre juridique de la circonscription portuaire.

- **La rénovation de la plateforme portuaire : réhabilitation et modernisation**

Le nouveau projet stratégique s'inscrit dans la continuité du projet précédent en termes de rénovation de la plateforme portuaire. Les axes de travail concernent principalement la reconstruction du quai numéro 3 et la rénovation des terre-pleins. Ils sont indispensables au maintien de la qualité de l'exploitation portuaire pour les opérateurs actuels. La rénovation de la plateforme est financée et porte sur un montant de 9 960 k€. Le financement est assuré pour moitié par l'Etat et pour moitié par les fonds FEDER hors financement des projets de systèmes d'information porté par les fonds propres du port.

En effet, la sécurisation de la plateforme portuaire nécessite également des investissements en termes de système d'information. Continuité d'activité et optimisations fonctionnelles sont nécessaire pour disposer d'une exploitation moderne et fiable.

- **Le développement des capacités du port**

Dans son rôle de port entrepreneur, le projet stratégique propose un plan d'augmentation des capacités du port actuel afin de pouvoir développer son attractivité. La recherche de nouveaux opérateurs et le développement de services associés sont essentiels pour générer des produits financiers complémentaires. Les projets identifiés couvrent tous les domaines d'activité du Grand Port. L'installation de grues augmente la productivité du port afin de faciliter la rotation des bateaux. Les bâtiments occupés actuellement par la DEAL et leur remise à niveau constitueraient une opportunité pour accueillir de nouveaux acteurs au cœur de l'activité portuaire. Le nouveau poste frontalier d'ores et déjà planifié et en partie financé constitue une opportunité pour favoriser les échanges régionaux.

Les montants des travaux financés relatif aux grues, à l'aménagement des quais associé et à la construction du PFC représente 25 100 k€. Les financements à budgéter représentent 15 550 k€.

- **L'aménagement de nouvelles zones d'échange**

La réalisation de projets d'aménagement sur l'ensemble du territoire affiche une volonté du Grand Port de contribuer au développement régional du territoire en relation avec les Etats du plateau des Guyanes. Le développement du Port industriel et commercial de l'Ouest et la réalisation du port sec sur l'Oyapock ouvrent le territoire aux échanges avec ses voisins dans la continuité de la création du poste frontalier communautaire.

La création de nouvelles surfaces de terre-pleins sur Dégrad-des-Cannes doit répondre aux besoins de nouveaux opérateurs. Elle constitue une opportunité de diversification des activités du GPM. L'utilisation des nouveaux espaces permettront aux opérateurs actuels de réaliser des économies d'échelles. Elles seront analysées afin de bénéficier à toutes les parties prenantes. Le coût d'aménagement de ces parcelles constitue une difficulté. Leur construction est envisagée pour la plupart sur des terrains vierges aux capacités portantes faibles et dans des environnements à haute valeur patrimoniale et/ou protégée. Cela conduit à des coûts d'aménagement élevés pour des activités pour la plupart en phase de démarrage, donc incapables de supporter des coûts de loyer importants. Cela devient une vraie problématique d'aménagement du territoire que le GPM ne peut supporter seul.

2.2.2. La description des scénarii

Le Grand Port a établi trois scénarios d'investissement. La mise en œuvre des investissements est dépendante de la capacité du port à mobiliser les financements

extérieurs. Par rapport aux projets du scénario médian décrits en détail dans le paragraphe 1.3.3, les scénarii haut et bas sont construits selon la logique suivante :

- Le scénario haut sous-entend le lancement de la construction du siège dès 2020
- Le scénario bas transfère les travaux de reconstruction du quai 3 et du parc roulier après 2023. Les études sont réalisées en 2023.

2.2.3. Les projets en fonction des niveaux de priorité

Les projets sont répartis selon trois niveaux de priorité :

- Les projets engagés et financés totalement ou partiellement
- Les projets prioritaires
- Les projets à programmer

La liste des projets dans les tableaux ci-après selon deux axes d'analyse :

- La répartition des financements par sources de financement
- La chronologie des investissements dans le temps

● **Les travaux engagés et financés**

Nature de l'investissement	2019	2020	2021	2022	2023	> 2023	Total	Etat	FEDER	Région	Fonds propres	Autres (emprunts)
Rénovation du réseau pluvial		1 200 000	1 200 000	3 530 000			5 930 000	3 154 255	2 775 745			
Rénovation du réseau électrique	640 000	2 030 000	800 000				3 470 000	1 845 745	1 624 255			
Réalisation du schéma directeur des systèmes d'information et moyens associés	110 000	110 000	110 000	110 000	120 000		560 000				560 000	
Modernisation de la manutention : Génie civil des quais	2 000 000	3 500 000					5 500 000	3 500 000	2 000 000			
Modernisation de la manutention : grues	4 080 000	8 265 000	1 255 000				13 600 000	-	7 480 000		6 120 000	
Construction d'un atelier de maintenance des grues		300 000					300 000		165 000		135 000	
Poste frontalier (PIF/PEC/PED)	169 500	3 000 000	2 830 500				6 000 000	2 300 000	-		2 000 000	1 700 000
Acquisition des terrains de la CTG	1 600 000						1 600 000				1 600 000	
Reconstruction du quai 3 y compris prolongement des voies de grues	25 000	600 000	600 000	275 000			1 500 000	540 000	960 000			
Total des investissements engagés et financés	8 624 500	19 005 000	6 795 500	3 915 000	120 000	-	38 460 000	11 340 000	15 005 000	-	10 415 000	1 700 000

● La répartition des investissements prioritaires

Nature de l'investissement	2019	2020	2021	2022	2023	> 2023	Total	Etat	FEDER	Région	Fonds propres	Autres (emprunts)
Reconstruction du quai 3 y compris prolongement des voies de grues et poste roulier				10 000 000	15 000 000	10 000 000	35 000 000	8 750 000	17 500 000		8 750 000	
Nouveau parc roulier				2 000 000	3 000 000		5 000 000	1 250 000	2 500 000		1 250 000	
Etudes d'aménagements (site de DDC, Siège, Port de l'Ouest, Plateforme Saint Georges, POMU)	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000		5 000 000				3 000 000	2 000 000
Acquisition foncières (y/c compensation)		1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	5 000 000				3 000 000	2 000 000
Refonte des voies d'accès Est et Ouest du site de DDC		300 000	300 000	1 000 000	1 400 000		3 000 000				3 000 000	
Démolition des ateliers DEAL et transformation en terre plein				1 000 000	2 500 000		3 500 000	2 000 000			1 500 000	
Dévoisement des conduites AL, SARA, EDF (financement usager)							-					
Construction de l'usine de BIOMASSE (opérateur privé)		-					-				-	
Total des investissements prioritaires	1 000 000	2 300 000	2 300 000	16 000 000	23 900 000	11 000 000	56 500 000	12 000 000	20 000 000		20 500 000	4 000 000

● La répartition des investissements à programmer

Nature de l'investissement	2019	2020	2021	2022	2023	> 2023	Total	Etat	FEDER	Région	Fonds propres	Autres (emprunts)
Nouveau siège GPM + Réhabilitation siège actuel							6 000 000					
Aménagements de la zone d'activité portuaire "manutentionnaire" - SECTEUR 2							5 000 000	-				
Aménagements de la zone d'activité portuaire "logistique" - SECTEUR 1							25 000 000					
Aménagements des installations nautiques du site de DDC							15 000 000					
Total des investissements à programmer	-	-	-	-	-	-	51 000 000	-	-	-	-	-

2.3. TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE ET FINANCIÈRE DE L'ÉTABLISSEMENT POUR RÉALISER SES OBJECTIFS

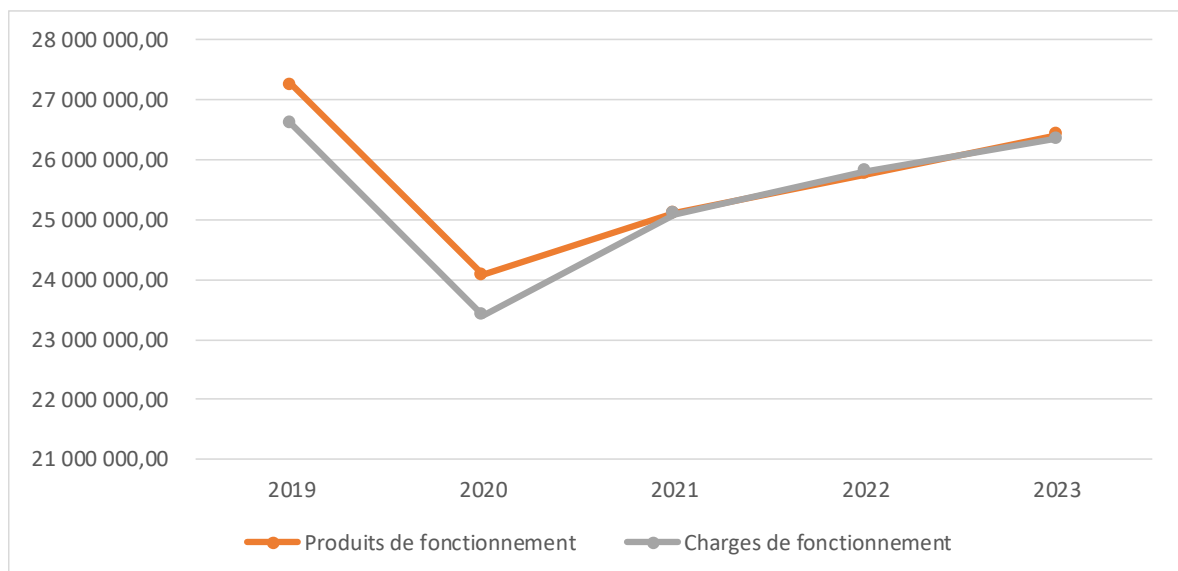
● Les recettes et charges de fonctionnement

Les prévisions financières sont établies sur l'hypothèse d'une augmentation moyenne des volumes de 1,5% par an sur la période du projet stratégique. Elles prennent en compte une inflation de 0,5% appliquées aux droits de port et redevances d'usages. Ce scénario est indexé sur les taux de croissance de la population considérés sur la période de l'ordre de 2%.

Une augmentation des redevances d'usage est anticipée de par l'augmentation des surfaces de terre-pleins et par la mise en location de foncier pour les entreprises. Après aménagement par le port ou sans aménagement préalable, les terrains seront mis en location au prix du marché et en corrélation avec les besoins des entreprises et les investissements prévus.

La mise en œuvre des grues implique une redevance complémentaire qui augmente de manière progressive sur la période de 2019 à 2023 pour atteindre une redevance de 1 124 k€.

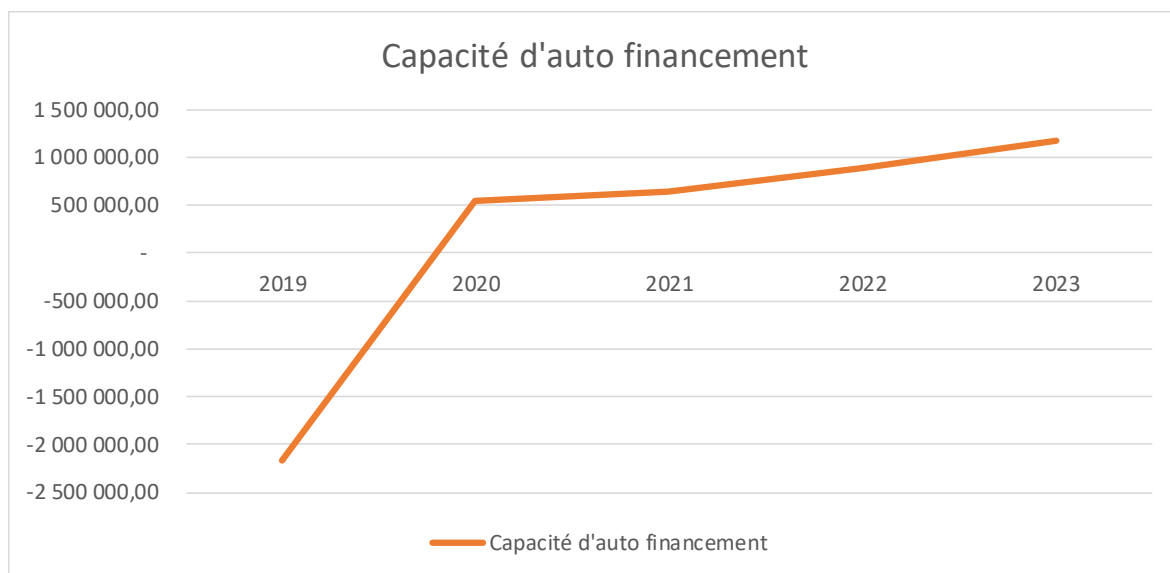
Les charges de fonctionnement intègrent une charge de rénovation importante des terre-pleins et des études associées qui se réduisent ensuite sur les années suivantes. Une augmentation des charges de personnel est prévue sur la période. Elle comprend notamment la possibilité de recruter des compétences sur la période.



Année	Produits de fonctionnement	Charges de fonctionnement
2019	27 255 414,00	26 602 114,68
2020	24 077 766,91	23 404 681,23
2021	25 113 229,28	25 099 601,46
2022	25 752 519,00	25 808 476,86
2023	26 417 952,18	26 348 598,99

● **La capacité d'autofinancement**

Le financement des travaux de rénovation des terre-pleins sur l'année 2019 dégradent significativement la CAF de même qu'une reprise sur provisions de 2,9 M€. Elle s'améliore ensuite de par la réduction des charges d'entretien et la mise en fonction des grues qui génèrent la perception d'une redevance d'usage.



Année	Capacité d'auto financement
2019	- 2 163 645,68
2020	543 723,55
2021	652 223,18
2022	896 304,98
2023	1 178 895,03

La CAF reste faible et ne permet pas le financement sur fonds propres de travaux de développement des capacités portuaires ou d'aménagement du territoire.

2.4. DEVELOPPEMENT SOCIAL ET POLITIQUE SOCIETALE DU GPM DE LA GUYANE

Nota : le Grand Port Maritime de la Guyane a initié au cours du projet stratégique 2014-2018 une démarche d'amélioration de la performance opérationnelle qui est encore en cours et dont le bilan a été présenté dans le second chapitre du document. Il s'agit ici de proposer des pistes de réflexion et de recherche complémentaires qui pourront être développées et approfondies au cours du nouveau projet stratégique dès lors que la gouvernance du GPM les validera.

2.4.1. UNE IMPLICATION SOCIALE POUR UNE ENTREPRISE COMPOSEE D'EQUIPES AUX ORIGINES MULTIPLES : LE PARTAGE D'UNE VISION STRATEGIQUE COMMUNE

Le Grand Port Maritime de Guyane s'est construit en 2012 autour de la fusion des équipes issues de la Chambre de Commerce de d'Industrie de Guyane et de l'ancienne DEAL. Ces deux institutions disposaient chacune d'une culture spécifique forte et de savoir-faire qu'il s'agissait de mettre en commun pour parvenir à construire l'équipe du GPM de la Guyane. Au cours des années 2014 – 2018 du précédent projet stratégique, des ressources externes ont été incorporées pour compléter et apporter de nouvelles compétences aux équipes en présence.

De cet historique, le port conserve des difficultés dans la construction d'une histoire et d'une culture communes. Cela se répercute opérationnellement sur des axes de progrès, dans la gestion transversale des sujets et dans la mise en place de démarches en mode projet. Face à une telle situation complexe, la gouvernance du Grand Port Maritime de la Guyane s'est engagée sur la construction d'une structure juridique adaptée aux enjeux et la mise en place d'une organisation facilitant la montée en puissance des capacités humaines et techniques des équipes au travers :

- De la mise en place d'une gouvernance conforme à la réglementation des grands ports maritimes
- D'un plan de formation concernant l'ensemble des personnels, toutes catégories confondues ;
- D'un travail sur les statuts²³ des collaborateurs des différentes institutions qui a été réalisée progressivement au cours du premier Projet stratégique 2014-2018. Cela a permis de poser les bases d'une homogénéisation de traitement des salariés et de favoriser l'esprit d'équipe.

A l'horizon du nouveau Projet stratégique, l'évolution en cours du contexte réglementaire des GPM, dont la création du statut reste récente devrait voir une nouvelle évolution de leurs missions²⁴, avec en parallèle une évolution des contraintes juridiques, financières et fiscales.

²³ Les collaborateurs du GPM dépendent de la CCNU sauf le personnel de la Capitainerie, le Directeur Général et l'Agence Comptable dont les conditions sont édictées par leurs ministères de détachement.

²⁴ En schématisant : de port aménageur à port entrepreneur. Si les GPM utilisent aujourd'hui les infrastructures et leurs savoirs faire pour l'aménagement du territoire et pour accompagner le développement

Cela nécessitera une capacité d'adaptation pour les agents du port pour penser le positionnement de l'entreprise et s'inscrire dans les nouvelles orientations politiques et juridiques. Là encore, le GPM accompagnera ses équipes dans les évolutions à venir au travers d'actions de formation et d'organisation interne. Elles concerneront tout à la fois des questions relatives aux méthodes telles que la gestion de projet ou le pilotage par les processus, les approches juridiques de la gestion des marchés ou les règles d'exploitation ou de sécurité portuaire.

La lisibilité de la stratégie est dès lors essentielle pour conserver la cohérence de la vision stratégique. Dans le même esprit, la cohésion est indispensable à la déclinaison opérationnelle dans le temps du projet stratégique.

Les aspects communication et partage de l'information seront alors essentiels.

2.4.2. Une démarche sociétale pour le GPM de la Guyane

Le GPM Guyane est un acteur phare de la Guyane et se doit d'avoir un comportement exemplaire sur nombre de sujets qui structurent la vie guyanaise et permettent un développement responsable de l'économie guyanaise.

En matière de formation, le GPM Guyane ouvre ses portes aux stagiaires des écoles et universités dans la limite d'une acceptabilité liée à la disponibilité des équipes portuaires et de leur capacité d'accompagnement. Il est important que les employeurs majeurs de Guyane participent à l'offre de stages de façon à ce que les jeunes étudiants puissent bénéficier des apports pratiques nécessaires à la validation de leur cursus scolaire ou universitaire.

Dans le cadre de sa démarche sociétale, en matière de développement durable, le GPM de la Guyane s'est lancé dans une politique structurée de mise en œuvre de production d'électricité à base d'énergies renouvelables. On en retrouve les détails dans le volet 4.

En matière d'environnement, la rénovation du réseau d'assainissement permettra un traitement des eaux de ruissellement de l'arrière quai 3, ce qui permettra de porter à 100% le volume des eaux traitées.

Des actions seront menées pour sensibiliser les salariés du GPM et de la plateforme portuaire à adopter des attitudes les plus respectueuses de l'environnement.

Dans le domaine de la sécurité au travail, le GPM Guyane, lui-même certifié MASE, a participé aux instances managériales du MASE et a contribué à sensibiliser nombre d'acteurs à la pertinence de leur adhésion à ce dispositif. Il contribue également à la mise en place du Conseil d'Hygiène et de Sécurité portuaire, instance partagée entre tous les acteurs de la plateforme portuaire, en proposant de le piloter.

2.4.3. Développer la transversalité et le travail en équipe

2.4.3.1. Le partage d'une vision stratégique commune

Le Grand Port fait face à trois niveaux de complexité dans l'exercice de ses missions. Il exerce un large éventail de missions : régaliennes, commerciales, aménageurs, exploitants, régulateurs et bientôt entrepreneur... Il gère l'intervention de nombreux acteurs qui utilisent

économique du territoire, leur performance économique aura une incidence sur la capacité à poursuivre les travaux d'aménagement et le renforcement de leur valeur ajoutée.

les infrastructures du port au quotidien. Les projets d'aménagement se déroulent sur des temps longs et nécessitent de développer des outils de pilotage pluri-annuels.

La lisibilité de la stratégie est dès lors essentielle pour conserver la cohérence de la vision stratégique ; La cohésion est indispensable à la déclinaison opérationnelle dans le temps.

- La cohésion managériale

Afin de porter le projet stratégique, l'engagement du directoire et des managers de proximité est essentiel. Il est important de garantir l'adhésion de l'ensemble des cadres dès la construction du projet stratégique. Les modalités de mise en œuvre sont décrites. Les analyses des impacts humains, financiers et opérationnels sont effectuées pour garantir la capacité à faire sur la période.

Au cours de la réalisation du projet stratégique, des outils sont déployés pour favoriser la capacité à identifier les difficultés et à y répondre et maintenir un soutien du projet par l'ensemble des cadres. Il est prévu de réaliser au cours du projet stratégique des temps d'évaluation de la mise en œuvre de la stratégie. La période de 5 ans couverte par le projet stratégique nécessite de mettre en place des outils de management pour réaliser des points d'étape.

- L'organisation de temps forts en interne sur le projet stratégique

Le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Guyane engage ses collaborateurs, ses partenaires et toutes les parties prenantes du territoire. Le Grand Port souhaite poursuivre la démarche de communication entreprise en interne autour de séminaires annuels. Ils sont l'occasion de partager les réussites, les difficultés et de faire un point sur les chiffres économiques et opérationnels. Ils doivent également permettre de donner de nouvelles impulsions en cas de nécessité

- La valorisation des instances existantes

La démarche de présentation de l'activité et de suivi du projet stratégique est réalisée auprès des partenaires et des institutions à fréquence régulière dans le cadre des conseils de surveillance et des conseils de développement réunis concomitamment. Le maintien de ce contact de proximité avec les partenaires est essentiel pour garantir une adhésion régionale au projet. Dans la continuité, la permanence du fonctionnement des comités d'audit et de la commission des investissements est un atout pour la gestion des relations et du cycle de décision avec les partenaires du port.

2.4.3.2. La déclinaison opérationnelle du projet stratégique

- La construction de documents prospectifs pluriannuels

Le développement du GPM se déroule sur des périodes longues. La construction d'un quai, la mise en place d'équipements de quais nécessitent plusieurs années de l'idée initiale à la mise en service. La mise en place de documents pluri annuels d'investissement favorise à la fois l'analyse des risques opérationnels et financiers, la programmation et le suivi.

- Le pilotage opérationnel en interne

Le suivi opérationnel de la mise en place des projets stratégiques nécessite le renforcement du pilotage hebdomadaire des travaux spécifiques à chacune des équipes. Les actions sont suivies à fréquence régulière en présence de chacun des cadres concernés. Des retours d'expérience sont organisés autour des problématiques rencontrées afin de favoriser la mise en place d'une démarche d'amélioration continue. Ce suivi s'applique également aux

fournisseurs afin de pouvoir évaluer à fréquence régulière la qualité des travaux et leur conformité en termes de délais et financiers.

Le partage des données du port favorise la mise en place d'analyse partagée des situations entre les agents du port et développe la transversalité.

- Le partage de l'information avec les usagers du port

Les activités menées sur le port ont une incidence forte sur leur fonctionnement. La réalisation de travaux, la mise en place de nouveaux outils impactent leurs activités. La mise en place de comités opérationnels mensuels donne une visibilité à tous les usagers sur l'avancement opérationnel des actions mises en œuvre. Le renforcement de la relation opérationnelle est nécessaire à la fluidification des relations ports / usagers. Un comité d'exploitation mensuel est mis en place pour échanger sur les modalités d'organisation des actions réalisées sur la plateforme et les modalités de mise en œuvre. Ce comité favorise la continuité du service sur la plateforme portuaire.

Le renforcement des compétences en gestion de projet

Les projets portés par le Grand Port Maritime sont complexes et s'expriment dans la durée. Ils mobilisent des ressources humaines, techniques et financières sur des périodes prolongées. La structuration de la démarche de gestion de projet constitue dès lors une nécessité pour assurer la transversalité de l'information au niveau des équipes portuaires, fluidifier les processus opérationnels et financiers et assurer le suivi et permettre les corrections et/ou adaptations éventuelles. La mobilisation de tous les acteurs autour de la démarche projet est essentielle pour disposer de toutes les compétences et appréhender la complexité. La mise en commune des compétences favorise le pilotage des projets de bout en bout.

- Le déploiement de la gestion des risques

En parallèle, une démarche de gestion des risques est déployée sous la forme d'une matrice de gestion des risques. Elle favorise l'évaluation des situations et les qualifie. A terme, elle doit se décliner sous forme de démarches décrites de maîtrise des risques : proactives pour la réduction des risques et de gestion a posteriori en cas de risques avérés. Le choix d'une méthode est effectué et partagé au sein du port.

Le GPM a réalisé une cartographie des risques métiers au cours du projet stratégique précédent, document validé par le Directoire. Sur cette base, le nouveau PS permettra le déploiement d'une démarche de gestion des risques sur la base de cette cartographie.

2.4.3.3. La consolidation de la démarche par processus

- Le déploiement de la démarche par processus

Le port s'est engagé dans une démarche de gestion des activités par processus. La période du projet stratégique doit favoriser l'appropriation de la méthode par les équipes. La revue régulière des processus favorise la mise en place d'une démarche d'amélioration continue transversale. Elle développe le travail en transversalité et favorise la compréhension des axes d'amélioration. Elle est un outil incontournable de la gestion des risques.

- La construction des indicateurs de performance

La normalisation des processus permet l'identification de points d'étape porteurs d'indicateurs de performance. Ceux-ci sont déclinés selon cinq axes : la relation client, les finances, la performance opérationnelle, le développement des compétences humaines et

la performance énergétique. Les indicateurs définis sont mesurés à fréquence régulière. Leur analyse constitue le moteur de la démarche d'amélioration des processus.

2.4.4. LE PILOTAGE DU PROJET POUR UNE PERFORMANCE OPERATIONNELLE AMELIOREE

2.4.4.1. La structuration de la démarche commerciale

- La mobilisation des compétences pour améliorer la performance commerciale

Le Grand Port Maritime de Guyane gère un lot de contrainte important pour assurer une prestation sécurisée et de qualité dans la gestion des activités portuaires. La situation du port est connue des clients. Le renforcement de l'attractivité du port dépend en partie de la qualité des réponses techniques, tarifaires et d'usages apportées. La mobilisation de toutes les ressources autour d'une approche commerciale commune est un axe développé dans le projet stratégique pour renforcer le développement commercial. Cette approche commerciale doit permettre au GPM de rechercher de nouveaux marchés, notamment dans son environnement immédiat afin de développer son trafic et mettre à disposition de la population et des filières économiques (agriculture...), des marchandises dans des conditions de délais et de coûts les plus attractifs possibles.

2.4.4.2. Elargir et sécuriser l'offre de service

- L'optimisation et l'automatisation de la facturation

De par son activité et la diversité de ses missions, le Grand Port gère une facturation complexe. Elle mobilise par ailleurs les ressources de la douane pour percevoir les droits de port. Un travail d'optimisation et d'automatisation est à réaliser afin de sécuriser la perception des redevances, couvrir tous les services offerts (comme la facturation du stockage des vides qui n'est pas réalisée aujourd'hui), automatiser leur gestion et développer des outils de contrôle pour tracer et piloter la production des recettes.

Dans ce contexte, le GPM de la Guyane vient de lancer une mission de modernisation du dispositif de perception des redevances d'usage comprenant un audit fonctionnel du logiciel CARGO, la définition d'un nouveau système de collecte des redevances d'usage (hors droits de port) puis sa mise en œuvre.

- L'élargissement des usages

Une réflexion est engagée sur le développement des usages. Ils se déclinent de manière opérationnelle en services nouveaux à valeur ajoutée pour les usagers du port. A titre d'exemple, la prise en charge de la gestion complète des prises reefer favorise la facturation de services de maintenance complémentaire et rend plus attractif la plateforme pour les usagers. Les manutentionnaires n'ont pas à installer et maintenir les prises reefer. Le port fournit un service complet.

- La réflexion sur la tarification

La facturation des droits de port marchandises et de redevances d'usage est historique. Une réflexion est engagée pour garantir l'adéquation des principes de tarification aux besoins du port et de la Guyane. La réflexion sur les tarifs s'applique également à la gestion domaniale. Les modalités de facturation sont à redéfinir.

2.4.4.3. L'optimisation de la fonction ressources humaines

- La poursuite de la démarche de GPEEC

Le GPM s'est engagé dans une démarche de construction d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Les travaux sont poursuivis afin d'anticiper sur les besoins du port dont les missions évoluent et les moyens notamment en termes de numérisation et d'apport des systèmes d'information. Cette démarche constitue le socle de la mise en place d'une politique de formation performante pour préparer l'acquisition des compétences nécessaires. En parallèle une politique de recrutement est mise en place pour rechercher les compétences complémentaires et spécialisées en dehors de l'établissement portuaire, en particulier pour les effectifs de la capitainerie.

- La mise en place d'une organisation customer centrique

De par la nécessité de construire une équipe performante au sein du Grand Port Maritime de la Guyane, des travaux d'organisation interne ont été réalisés ainsi que la mise en place d'outils de travail. Le projet stratégique est l'occasion pour le port d'orienter la culture de l'entreprise vers la satisfaction des clients. La mise en place de l'évaluation par les clients des prestations du port se décline dès lors sur les objectifs fixés lors des entretiens d'évaluation remis en place.

- Le respect des règles internes de fonctionnement et de solidarité

L'atteinte d'objectifs collectifs implique de comprendre et de respecter les règles de fonctionnement des organisations. La gestion des horaires de travail, le respect des chaînes hiérarchiques pour une meilleure lisibilité, l'organisation des tâches et les rôles et responsabilités de chacun sont au cœur de la performance collective.

2.4.4.4. La poursuite de la consolidation du système d'information

- La construction d'un schéma directeur du système d'information

Pour atteindre son objectif de modernisation, le Grand Port souhaite s'appuyer sur une rénovation des outils informatiques. Afin de définir les orientations, un schéma directeur des systèmes d'information est rédigé. Il définit et oriente la stratégie du port sur les cinq années à venir. Il lui permet de porter la transformation numérique. De nouvelles fonctionnalités sont importantes pour améliorer la performance portuaire : TOS, SIG, GMAO... Le schéma directeur s'attache à définir les obligations en termes de fiabilisation des applications, des systèmes et des réseaux pour garantir la qualité de gestion des outils.

- La définition d'un Plan de Reprise d'Activité

Le port fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il est essentiel qu'en lien avec la cartographie des risques soit défini un plan de reprise d'activité. Les solutions informatiques mises en œuvre sont indexées sur les risques identifiés et leurs impacts.

- La mise en place d'outils collaboratifs

Processus, gestion de projet, contrôle interne, dématérialisation... Ces pratiques impliquent de pouvoir véhiculer l'information de façon rapide et efficace. Un point d'attention est porté dans le SDSI sur les besoins collaboratifs. Les fonctionnalités peuvent répondre à différents besoins : partage de documents, échanges par « chat », visio conférence...

2.4.5. Renforcer les outils de pilotage

La diversité des missions du port implique de disposer d'outils de pilotage, que le GPM a commencé à mettre en place au cours du projet stratégique précédent et dont il poursuivra le développement. La poursuite du déploiement du contrôle interne constitue une des actions qui a été initiée lors du projet stratégique précédent et sera poursuivie au cours des prochaines années.

2.4.5.1. Le déploiement d'une comptabilité analytique

La diversité des missions du port implique qu'elles répondent à des business model différents. Afin de comprendre l'économie générale de chacune de ces activités, la mise en place d'une comptabilité analytique permet d'isoler les coûts et les charges spécifiques à une activité. La compréhension de ces mécanismes constitue une base pour améliorer les processus, repenser les approches tarifaires et rechercher de la performance opérationnelle. La comptabilité analytique met le port en situation d'améliorer la qualité de réponse à sa tutelle, d'accroître la capacité de pilotage de chacune des activités et d'améliorer les projections dans le cadre de la mise en place de nouveaux projets. La distinction claire des recettes et des subventions ou autres dotations favoriserait la perception de valeur ajoutée produite par le port.

2.4.5.2. L'amélioration du pilotage budgétaire

Le processus de rationalisation du processus budgétaire mis en place constitue un outil très intéressant pour renforcer le pilotage du port en termes de fonctionnement et d'investissement. La démarche de décentralisation de la gestion des budgets par service est accompagnée par la direction financière. La mise en place d'outils décisionnels constitue un atout pour affiner les travaux et croiser les informations. Les analyses qualitatives favorisent la recherche de performance du port. La mise en place de réunions trimestrielles de suivi de la consommation budgétaire est un outil indispensable pour éviter les écarts de prévision.

2.4.5.3. Le renforcement du suivi des dossiers FEDER

Les fonds FEDER représentent une part importante des moyens de fonctionner du port et d'investir pour améliorer l'appareil de production. Les montants engagés et les délais de mise à disposition des fonds ont une incidence forte sur les projets du port. L'amélioration de l'organisation du suivi des dossiers constitue un axe de réflexion pour sécuriser les apports financiers et optimiser la gestion du temps.

2.4.5.4. L'évaluation du port par les parties prenantes

A l'instar des meilleures pratiques de la relation client, une démarche d'évaluation par les parties prenantes du port est engagée. Cette évaluation s'appuie sur des indicateurs définis avec l'ensemble des interlocuteurs. Ils sont à la base de la construction d'un indice de satisfaction suivi à fréquence semestrielle. Une étude est en cours au sein du GPM sur ce thème.

2.4.6. Le tableau de bord et les indicateurs clés de performance

Le GPM souligne qu'il n'y a pas aujourd'hui réellement d'indicateurs opérationnels chiffrés en matière de suivi de la performance globale de l'activité portuaire, ce travail restant à

élaborer. Cependant, les négociations en cours pour la délivrance des AOT manutentionnaires permettent d'engager une évolution dans cette voie.

Outil de pilotage opérationnel par excellence, la mise au point d'un tableau de bord contenant des indicateurs clés de performance (ICP) relève d'une réflexion complète impliquant généralement la communauté portuaire dans son ensemble, de l'autorité portuaire aux prestataires privés. Il s'agit d'une étude spécifique et conséquente qui pourra être mise en œuvre dans le cadre du Projet stratégique 2019-2023. Le présent chapitre ne peut se substituer à ce long travail commun et se borne à souligner l'importance pour le GPM et pour la communauté portuaire de Guyane de disposer d'ICP et de mener à bien durant le projet stratégique son élaboration et sa mise en œuvre.

La préfiguration en cours de l'Observatoire Portuaire interrégional pourra être l'occasion de poser les bases d'un tableau de bord et des ICP pertinents, de mettre au point la liste des indicateurs et le tableau de bord pour le GPM et ses professionnels portuaires.

Un tableau de bord contenant des indicateurs clés pertinents, reflétant l'évolution de l'activité portuaire et du passage portuaire des navires et des marchandises, permet d'évaluer la performance du port et par là facilite le pilotage opérationnel, administratif, social, etc., au quotidien. On parle alors d'indicateurs clés de performance (ICP) ou *key performance indicators* en anglais (KPI).

Il s'agit donc d'un outil indispensable pour l'autorité portuaire. Très souvent chaque acteur, chaque service voire chaque personne du port prépare et dispose de son propre tableau de bord et de ses propres indicateurs. L'intérêt de disposer d'un tableau d'ICP commun à l'ensemble de la gouvernance portuaire permet de partager à la fois la connaissance des conditions de réalisation du passage portuaire (navires, marchandises), de suivre les évolutions positives ou négatives des services rendus et de travailler de manière commune et coordonnée à corriger les éventuelles divergences par rapport aux objectifs de performance fixés. Les ICP permettent également de se confronter aux performances des autres ports dès lors que les informations sont disponibles et comparables, notamment par le biais des observatoires économiques portuaires. Enfin, les ICP peuvent être utilisés à des fins de promotion commerciale auprès des clientèles (armateurs, chargeurs,...) dès lors que les trafics ne sont pas captifs. Dans un cas comme celui de la Guyane où il n'y a pas pour l'instant de véritable concurrence interportuaire, l'intérêt commercial des ICP sera de démontrer aux autres acteurs portuaires les efforts et développements faits par chacun pour améliorer constamment la performance du passage portuaire, voire d'argumenter face à une critique ou face à une évolution négative.

Evaluer la performance d'un port est un exercice complexe, en raison de facteurs comme :

- Le nombre considérable de paramètres impliqués
- L'implication de différents acteurs dont les objectifs sont parfois différents voire opposés que ce soit au sein même de l'autorité portuaire ou au travers de l'ensemble du port (gouvernance, prestataires de services aux navires, prestataires de service à la marchandise, services régaliens, etc.
- Le problème de collecte des données pour enrichir la base de données alimentant les indicateurs
- La confidentialité et donc le risque de manque de données à jour, factuelles et fiables, et disponibles à des fins de publication ou de divulgation
- Les interprétations divergentes en fonction des intérêts différents portés à des résultats identiques

L'utilisation des indicateurs et donc la constitution des indicateurs eux-mêmes peut être source de divergence entre les utilisateurs dont les objectifs sont différents : une autorité portuaire n'aura pas les mêmes besoins d'information qu'un opérateur portuaire privé ou encore qu'un observatoire portuaire.

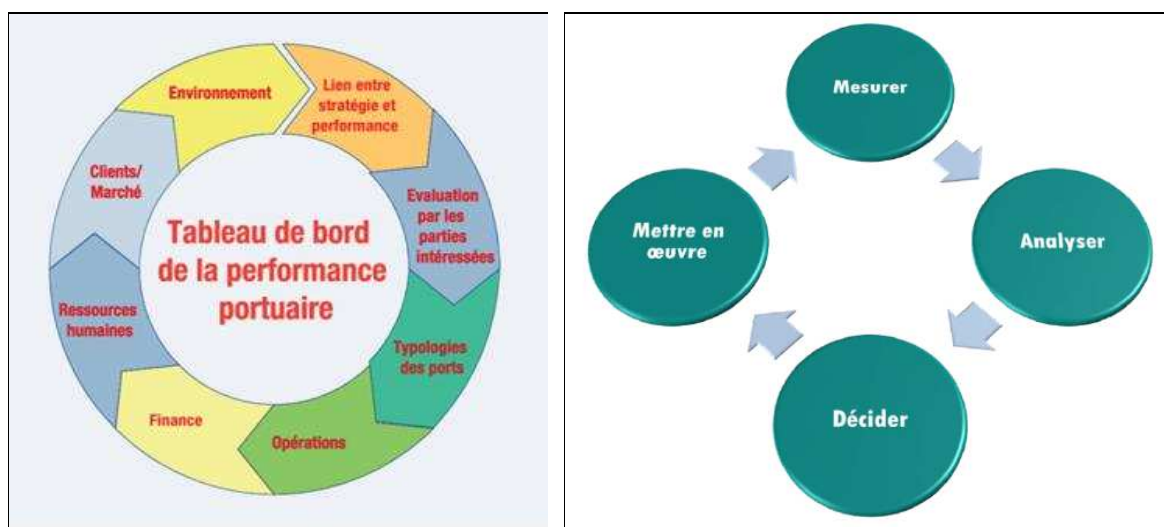
C'est pourtant bien la performance de chacun combinée à celle des autres qui permet à un port d'offrir une performance collective aux clients. Comme le souligne la CNUCED dans son document « *Relier les Indicateurs de Performance aux Objectifs Stratégiques de 2016* », le partage de la connaissance est une valeur essentielle qu'il convient de développer et de préserver au sein de la communauté portuaire.

C'est pourquoi il conviendra que le GPM de la Guyane dispose d'un tableau de bord permettant de mesurer la performance collaborative c'est-à-dire celle de l'ensemble des acteurs du passage portuaire sur Dégrad-des-Cannes (ou tout autre port guyanais dans la circonscription).

Les résultats doivent reposer sur des outils de mesure élaborés par l'ensemble des professionnels représentés au sein du port, après avoir défini les méthodes de mesure communes et les indicateurs les plus pertinents à publier. Ceux-ci sont réactualisés chaque année afin d'observer l'évolution de la performance collective du port. Chaque acteur portuaire a également la possibilité de mesurer sa performance individuelle par rapport aux indicateurs communautaires.

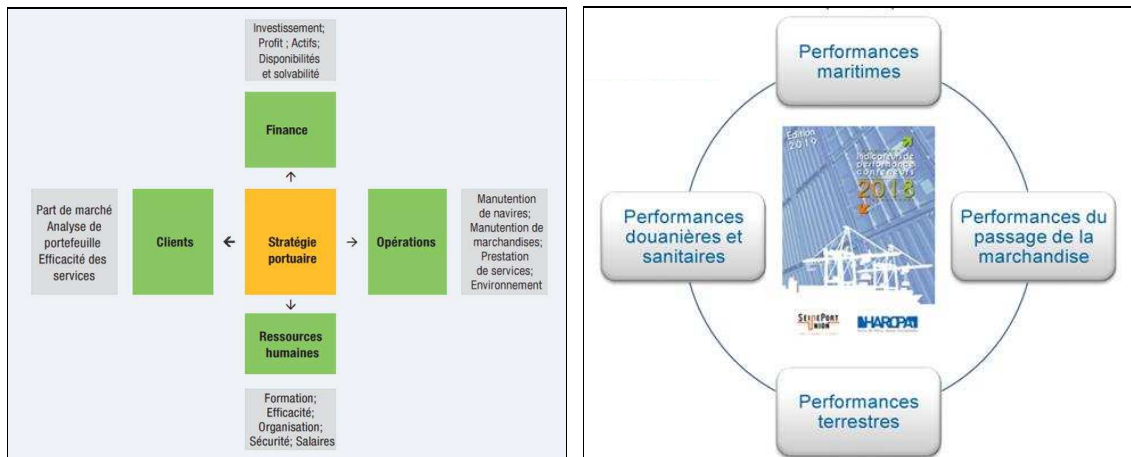
La performance d'un « Smart Port » doit se mesurer en prenant en compte la contribution de tous les acteurs dans la réalisation d'une tâche du passage portuaire. Le CCS est souvent la source la mieux adaptée à fournir les éléments alimentant les ICP pour aboutir à une analyse fine de la performance basée sur le passage portuaire de la marchandise et du navire, qui prend en compte l'ensemble des tâches réalisées.

Les ICP font partie d'un cycle d'amélioration continue de la performance des processus et/ou des services portuaires offerts par les différents acteurs du passage portuaire. Les améliorations peuvent être progressives (par des mesures d'efficacité) ou s'effectuer par rupture (par une reconfiguration ou la résolution d'un problème). Typiquement, l'arrivée des deux grues de quai au cours du PS 2019-2023 va constituer une amélioration par rupture des services de la manutention des navires.



Le cycle de l'amélioration continue par les ICP

La CNUCED souligne dans sa réflexion sur l'établissement des ICP afin d'appréhender les dynamiques de la performance portuaire moderne, que l'accent doit être mis sur quatre dimensions stratégiques : finance, opérations, ressources humaines et marché, traduites dans le schéma ci-après. Tandis que HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris) axe la mesure de sa performance sur quatre piliers comme présenté ci-après.



Les piliers de construction des ICP selon la CNUCED (à gauche) et HAROPA (à droite)

A l'analyse de l'évolution des performances opérationnelles, sociales, financières, il est nécessaire d'ajouter aujourd'hui des indicateurs de suivi de la prise en compte de l'environnement et du développement durable par les acteurs portuaires.

Le Projet stratégique 2014-2018 a été l'occasion de proposer une série d'ICP environnementaux comme présenté dans le schéma ci-après. Il sera pertinent dans la construction du tableau de bord et ICP d'intégrer en partie ou en totalité ces indicateurs qui ont été documentés par les services du GPM depuis leur mise en application.

Les indicateurs relevant des compartiments environnementaux à enjeu majeur ont été particulièrement retenus en 2014. Ces indicateurs et la démarche de suivi doit permettre :

- de vérifier (cf. article 122-20 7°) « la correcte appréciation des effets défavorables identifiés (...) et le caractère adéquat des mesures prises (...),
- d'identifier après l'adoption du plan (...) à un stade précoce les impacts négatifs imprévus, et permettre si nécessaire l'intervention des mesures appropriées »
- de suivre les futures actions dans le domaine de l'énergie, déchets, risques etc.
- de souligner le degré de connaissances disponibles en matière environnementale et développement durable (études réalisées ou en cours, et études à venir).

		Indicateurs	Objectif	Unité	Réf.
Energie	Consommation	Quantité d'énergie électrique et thermique nécessaire au fonctionnement des activités du GPM	Montrer l'impact du GPM sur la consommation d'énergie	tep	IND 11
	Production	Puissance installée en matière d'énergie renouvelable	Montrer le potentiel de participation du GPM à la réduction de la dépendance énergétique aux hydrocarbures	MW	IND 12
Déchets		Volume des principaux déchets produits par le GPM	Montrer l'impact du GPM sur la production de déchets	m3	IND 17
		Taux de valorisation des déchets produits par le GPM	Montrer l'impact du GPM sur la valorisation des déchets	%	IND 18
Risques		Nombre annuel d'échouages des navires de marchandises	Donner une indication sur l'ampleur du risque d'échouage et des effets associés	unité	IND 20
		Part du nombre d'études de danger réalisées sur le nombre d'installations à risques sur le périmètre du GPM	Donner une indication sur la connaissance des risques des activités du GPM et l'engagement pour mieux les maîtriser	%	IND 21
Volontarisme environnemental		Etat d'avancement pour l'obtention d'une certification en management intégrée (environnement et sécurité)	Montrer les efforts menés pour mieux connaître et maîtriser les risques ou les aspects environnementaux et les engagements dans un système de gestion intégré et cohérent avec le développement du GPMG	%	IND A

Les indicateurs environnementaux identifiés dans le PS 2014-2018

La liste des ICP peut être longue et doit être adaptée au contexte spécifique de chaque port et de ce que le port (ou la communauté portuaire) souhaite disposer comme outil de suivi et de pilotage et les évolutions qu'il veut suivre plus attentivement.

Le projet stratégique ne fournit pas les ICP dont le GPM et/ou la communauté portuaire veut/doit se doter mais prévoit une réflexion spécifique sur ce domaine, en lien possible (mais pas obligatoire) avec l'idée en cours d'analyse de mettre en place un observatoire économique portuaire.

Les indicateurs que l'on retrouve généralement dans les tableaux de bord des ports sont les suivants. Nous proposons dans cette approche théorique de les répartir selon les axes proposés par la CNUCED auxquels le GPM devra ajouter un cinquième axe énergétique et environnemental.

A. Axe client

- Indicateurs commerciaux
 - Nombre de nouveaux clients par domaine d'activité
 - Nombre de clients
 - Indice de satisfaction des usagers

- Indicateurs marketing : offres et produits
 - Offre maritime et portuaire : tirants d'eau, volume dragué, temps d'occupation des quais
 - Evolutions tarifaires
 - Nombre de représentation en séminaires, conférences nationales et internationales

- Nombre de visite sur le site internet : nombre de pages consultées, temps moyen passé sur le site
- Nombre de visites portuaires organisées
- Analyse des études menées sur le grand port par la rédaction de questionnaire

B. Axe financier

- Compte de résultat par activité
- Identification des activités exceptionnelles ou incertaines
- Analyse des coûts de revient par container, tonne de vrac...
- Suivi du chiffre d'affaire sur les secteurs en développement : grues, foncier
- Calcul du retour sur investissement et suivi
- Taux de subvention et taux de défiscalisation par investissement

C. Axe opérationnel

- Gestion de projet y compris travaux
 - Tableau de bord des projets : avancement en %, gestion des dépassements en temps et en montant
 - Indicateurs liés à l'escale
 - Nombre total d'escales de porte-conteneurs ou selon types de navires
 - Pourcentage des porte-conteneurs qui attendent moins d'1h sur rade
 - Temps moyen d'accès au quai de la prise de pilote à l'accostage
 - Taux de respect des horaires de mise à bord pilote
 - Taux de respect des horaires d'amarrage
 - Temps d'attente en rade,
 - Accessibilité des postes à quais,
 - Nombre de 20'/40'/pleins/vides/Reefers/Imports/exports/Transbordement moyen/escale/ligne,
 - Nombre moyen de grues par escale/ligne,
 - Nombre moyen d'engins de manutention par escale/ligne
 - Indicateurs de productivité
 - Nombre de EVP stockés/m²
 - Cadence moyenne portique (nombre de mouvements/h),
 - Cadence moyenne par engin de parc,
 - Cadence moyenne par guérite à la porte E/S (nb de camions/h),
 - Volume annuel par portique (nombre d'heures d'utilisation x cadence moyenne),
 - Volume annuel par engin de parc,
 - Dwell time moyen/type de conteneurs/Import/Export/Transbordement
 - Indicateurs liés à l'outillage
-

- Fiabilité : Taux de panne pendant les opérations des outillages (sources : operateurs)
 - Disponibilité : Des équipes mais aussi des engins de manutention (sources: opérateurs).
 - Productivité par engins (mouv ou tonne ou EVP/engin)
 - Taux de respect des horaires de mise à disposition des équipements
 - Indicateurs à la gestion des terminaux
 - Taux d'occupation : Ratio entre trafic / capacité théorique
 - Taux de rotation des équipes et aussi des engins de manutention (sources: opérateurs)
 - Indicateurs liés au traitement de la marchandise
 - Temps de traitement moyen d'un conteneur sur le terminal à l'importation
 - Délais entre le "vu à quai" (VAQ) et l'obtention du "bon à sortir" (BAS ou BAE)
 - Délais entre le "BAS" et la "date d'enlèvement" (CEN)
 - Temps de traitement moyen d'un conteneur à l'exportation
 - Procédure de simplification administrative
 - Part des déclarations dédouanées en moins de X minutes
 - Part des acteurs portuaires labellisés par les douanes (OEA)
 - Fluidité des contrôles des inspections phytosanitaires
 - Temps de séjour des conteneurs soumis à inspections phytosanitaires physiques
 - Indicateurs fonciers
 - Nombre de mètres carrés acquis
 - Nombre de mètres carrés aménagés
 - Etudes
 - Nombre d'études réalisées
 - Montant financier engagé dans les études
 - Système d'information
 - Taux de disponibilité des équipements informatiques
 - Temps de reprise d'activité sur incident
 - Temps de réponse des applications
 - Débit réseaux ascendants et descendants
- D. Axe humain**
- Nombre d'arrêts maladie
 - Nombre d'accident du travail
 - Nombre de formation
 - Turn-over
-

- Pyramide des âges
- Niveau de formation des collaborateurs
- Nombre de formation
- Financement des formations
- Nombre de réunions des instances représentatives du personnel

E. Axe environnemental et développement durable

Outre les indicateurs intégrés dans le Projet stratégique 2014-2018 tels que présentés précédemment, les ICP suivants devraient compléter le tableau de bord pour l'axe environnemental et développement durable.

- **Compensations**
 - Montant des investissements de compensation
 - Nombre d'hectare de terrains naturels acquis
- **Energie**
 - Production d'énergie verte
 - Taux d'énergie verte consommée par rapport à la consommation totale

Il ne s'agit ici que d'un aperçu du potentiel d'ICP/KPI qui pourra être valorisé dans le cadre de la réflexion à mener au cours du Projet Stratégique 2019-2023 afin de construire un tableau de bord collaboratif documentant des ICP pertinents pour le GPM et la communauté portuaire de Dégrad-des-Cannes.

2.4.7. COMMUNIQUER SUR LA DEMARCHE SOCIETALE ET ENVIRONNEMENTALE DU GPM DE LA GUYANE

2.4.7.1. La communication interne

Le développement de l'esprit d'appartenance au port est essentiel pour la performance sociale du port et la communication interne est un outil qui peut apporter ce sentiment et la cohésion d'équipe qui en découle.

Au cours de son premier projet stratégique, le port a réalisé de nombreux projets pour améliorer son outil de production et contribuer au développement de l'économie guyanaise. Le partage de ces succès en interne au port est essentiel pour permettre à chacun des collaborateurs de prendre conscience du chemin accompli et de la chance de participer à la construction d'un outil essentiel au développement de la Guyane. Une politique de communication interne est à étayer pour répondre aux aspirations des collaborateurs et valoriser le travail accompli.

2.4.7.2. La communication externe

Le GPM doit s'appuyer sur son image de « port européen au carrefour des Amériques » pour renforcer les liens avec les acteurs du territoire guyanais et pour développer son ancrage régional sur le plateau des Guyanes. La communication externe doit faciliter cet ancrage.

Le port initie une démarche de rénovation de son image. Ce sont ainsi le logo et la « baseline » qui sont à l'étude pour porter une image de modernité du port et de sécurité.

Le port valorise sa présence au carrefour des Amériques tout en respectant les normes des ports européens, garantissant la productivité et la sécurité des prestations

2.4.8. RENFORCER LES LIENS AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Tout comme une forte implication du GPM dans le développement durable, le renforcement des liens régionaux constitue à la fois un levier de développement pour l'avenir et un élément de communication vis-à-vis du territoire.

2.4.8.1. Les acteurs de Guyane

La construction d'une relation tri partite avec les socio professionnels et les collectivités

Dans le cadre de son rôle de point d'entrée principal sur le territoire et de la Guyane et dans sa mission de valorisation du foncier en lien avec les activités portuaires, le Grand Port souhaite renforcer ses relations avec les socio professionnels de la Guyane et les collectivités. La mise en commun des idées dans une logique de valorisation et promotion de filières économiques. La mise en commun des dimensions de politique territoriale portée par les EPCI, de savoir faire des professionnels et de la mise en place des infrastructures nécessaires constitue un atout pour porter le développement économique du territoire. Pour ce faire, il s'agit dès de lors de porter une dynamique commune de projets territoriaux.

2.4.8.2. Le renforcement des échanges avec les états voisins du plateau des Guyanes

Sur le plan international, le GPM Guyane contribue à favoriser les échanges avec les pays voisins et à une meilleure connaissance des potentialités de la Guyane. Le GPM participe activement aux associations portuaires : PMAC (Port Management of Caribbean), CSA (Caribbean Shipping Association), partenariat avec le port de Paramaribo au Surinam.

Au travers des études menées sur la création d'une ligne de cabotage entre les pays du plateau des Guyanes et les Caraïbes, le GPM a noué des relations avec le port de Georgetown au Guyana et les acteurs du monde économique du Guyana. Il entretient également des relations étroites avec des partenaires brésiliens : Agencia AMAPA (agence de développement économique de l'Etat d'Amapa), CODEC (Compagnie de développement économique de l'Etat du Para), SEBRAE (association pour le développement des entreprises de l'Etat d'Amapa), ainsi que des acteurs du monde économique des Etats du Para et de l'Amapa.

La construction du port sec de l'Est et les investissements réalisés dans le PIF/PEC/PED démontrent de la volonté renouvelée du Grand Port de contribuer au développement de liens économiques avec les états présents sur le plateau des Guyane. Si les infrastructures mises en place concernent principalement le Brésil, des réflexions sont engagées sur la gestion des échanges avec le Surinam et le Guyana. L'apport du savoir-faire du port pourrait être un atout pour apporter fluidité et sécurité dans les échanges.

3. VOLET 3 - DEMARCHE PROSPECTIVE POUR L'EXPLOITATION DES OUTILLAGES PUBLICS DE MANUTENTION

3.1. LES ORIENTATIONS PROPOSEES PAR LA LOI

L'un des fondamentaux de la réforme portuaire initiée par le passé et transcrite dans la loi de modernisation portuaire, était d'améliorer la performance globale de la manutention en transférant cette activité aux professionnels privés, permettant aux ports de se recentrer sur leur vocation première, celle de gérer et développer le domaine portuaire.

Compte tenu des spécificités des ports des DOM et notamment de la volumétrie de leur activité, le législateur a prévu dans le Décret n° 2012-1102 du 1er octobre 2012 que, dès la création des grands ports maritimes en outre-mer et contrairement aux dispositions appliquées aux GPM métropolitains, l'ensemble des activités de manutention pourra demeurer de la compétence de ces nouveaux établissements publics portuaires, avec une faculté pour chacun des ports de prévoir à terme une cession des outillages selon les possibilités d'ouverture à la concurrence locale.

Le cadre est fixé par l'article R.115-(section 7 du décret) du Code des ports maritimes et abrogé par l'article R5313-81 créé par décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014 qui précise que :

« I - Dans le cadre fixé par l'article L. 5713-1-1 du code des transports, la réalisation et l'exploitation d'outillages mis à disposition du public sont assurées par le grand port maritime lui-même ou font l'objet d'une concession ou d'un contrat d'affermage qui peuvent être conclus avec des collectivités publiques, des établissements publics ou des entreprises privées.

II - Des outillages mis en place par une entreprise et nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public. »

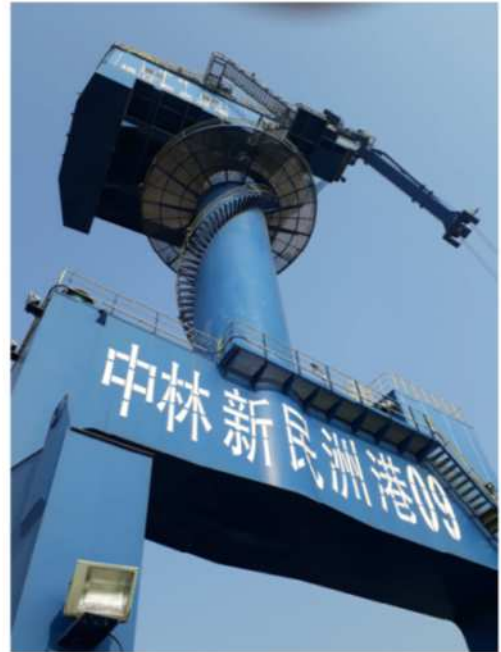
Le projet stratégique qu'ils sont tenus d'élaborer doit à ce titre comporter un volet spécifique et prospectif consacré aux modalités d'exploitation des outillages.

3.2. LES EVOLUTIONS RECENTES ET EN COURS POUR L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE

3.2.1. Les grues de quai

Il est à préciser en préalable que le GPM de la Guyane ne possède pas (encore) d'outillage de manutention, de quai ou de parc. Les seuls outillages mis en œuvre sur le terminal portuaire sont des outillages privés (spreaders, chariots élévateurs, ensembles routiers, reachstackers, et aussi bandes transporteuses pour le clinker ou canalisations pour les vrac liquides, ...).

La situation sera différente dès 2020 avec l'arrivée des deux grues électriques sur rail qui seront propriété du GPM.



Vues des grues de même type (source GPM-Guyane)

Les caractéristiques géométriques des 2 grues électriques sont les suivantes :

- Portée maximale par rapport au rail côté eau : 35 m
- Capacité : 51t à 35m
- Hauteur libre minimale sous portique : 8 m
- Entraxe des rails : 23 m
- Portée minimale : par rapport aux rails côté eau 4,3 m (pour la prise d'un conteneur en première rangée à 30,5 m de hauteur par rapport au quai)
- Système de sécurité anticollision : pour une exploitation simultanée des deux grues portuaires
- GPAO : mise en service d'un système informatisé de suivi de gestion de production GPAO
- Suivi de la maintenance : mise en place d'un système de suivi de vieillissement en fatigue et d'analyse du fonctionnement et des dysfonctionnements
- Equipement : spreader de type Twin-lift 2 x 20' ; Téléscopique et automatique entre 20', 30', 40'
- Cadence annoncée des grues : 22 mvts/h pour une cadence moyenne visée par le GPM de 20 mvts/h

Il est prévu que les deux grues puissent se translater sur une longueur de 300 m de part et d'autre de la fosse de branchement, et d'accéder ainsi aux 3 quais du terminal (après reconstruction du quai n°3).

En terme de calendrier de mise en œuvre le GPM indique aujourd'hui la chronologie suivante. Les principaux marchés de l'opération (19.1M€) sont aujourd'hui notifiés avec :

- Travaux de confortement des rails en arrière quai : début des travaux en septembre 2019, pour une durée de 10 mois
- Acquisition des grues validée et financée. Le planning prévisionnel fixe leur arrivée début octobre 2020
- Période de réception de 4 mois (VAP+VSR) avant mise en exploitation totale entre février et mars 2021

La préparation de l'arrivée des grues et de leur mise en service a fait l'objet d'une concertation entre les services du GPM et les manutentionnaires qui seront les utilisateurs au quotidien de ces grues. A la suite de ce travail en commun, un règlement d'exploitation fixant les conditions de location et d'emploi des grues, ainsi que les tarifs a été validé avec les manutentionnaires en 2019.

3.2.2. Le projet de reconstruction du quai Q3 et du poste roulier

Le précédent PS avait programmé l'extension du quai Q1 qui n'a pas été réalisée et qui aurait pu être reportée à la nouvelle période 2019-2023.

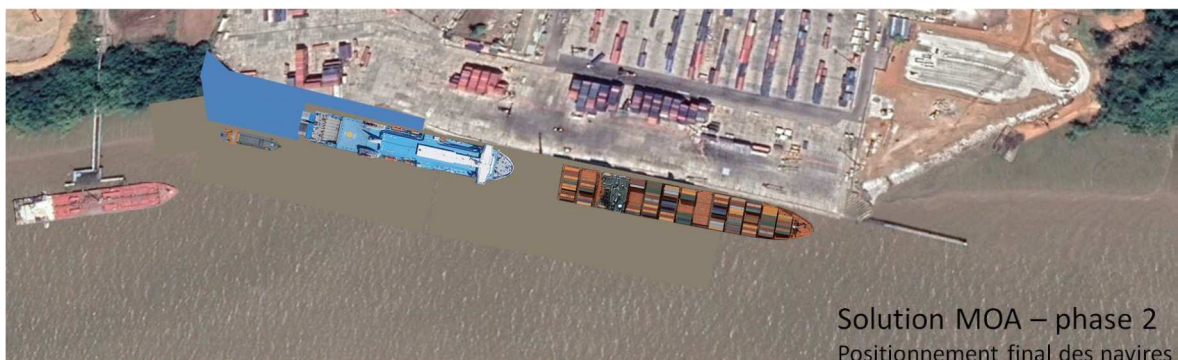
Cependant, le quai Q3 présente aujourd'hui des défaillances structurelles qui pourraient à court terme remettre en cause sa praticabilité avec une utilisation en mode dégradé sous 3 ans et un risque élevé de fermeture à 6 ans. Les études et investigations sont en cours pour déterminer les besoins de réhabilitation voire de reconstruction totale.

Face à l'importance des travaux à engager et compte tenu de la topographie du Q3 qui se présente transversalement au quai principal (postes Q1 et Q2) et du fait que son linéaire de 150 m est difficilement exploitable par les navires reçus (180 à 200 m en général), le GPM considère non pertinente une reconstruction à l'identique.

En effet, dans le cadre d'une modernisation des infrastructures du port de Dégrad-des-Cannes, il apparaît plus judicieux d'envisager une reconstruction totale dans l'axe des quais 1 et 2 afin d'offrir un linéaire dans le même alignement et beaucoup plus polyvalent de 500m (sans compter les 100 m de la passerelle d'amarrage). Le positionnement du quai Roro pourrait être intégré à ce nouveau quai ou envisagée en aval du quai 1.

Parmi les différentes solutions analysées par le GPM, deux solutions sont privilégiées aujourd'hui.

Solution 1 : reconstruction du quai 3 dans l'alignement des quais 1 et 2, et intégration d'un poste roro pour desserte du nouveau parc roulier à l'ouest



Solution MOA – phase 2
Positionnement final des navires

Illustration de la solution 1 de reconstruction du Q3 (source GPM)

Cette solution permettrait de générer à l'amont un quai de servitude d'environ 60m, permettant d'accueillir les moyens de remorquage et de dragage ainsi que les pilotines.

Son principal inconvénient réside dans les contraintes d'exploitation et le maintien du trafic ro-ro pendant les travaux.

Scénario 2 : reconstruction du quai 3 dans l'alignement des quais 1 et 2, construction d'un poste ro-ro aval et maintien du parc roulier actuel



Illustration du scénario 5 de reconstruction du Q3 (source GPM)

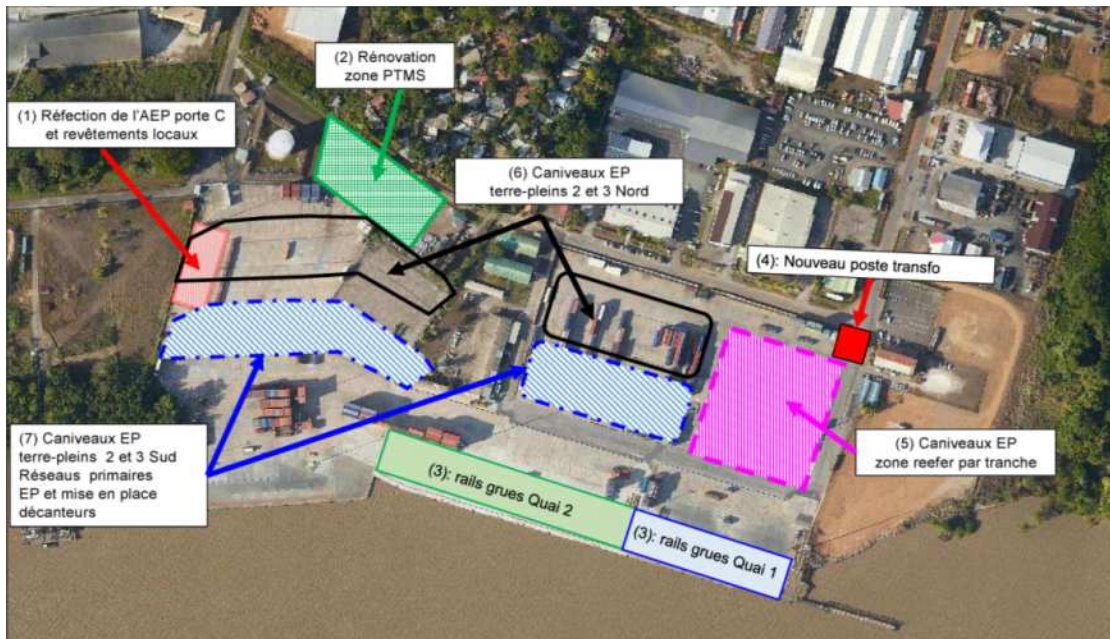
Cette solution génère un linéaire de quai plus élevé et d'un seul tenant et limite les contraintes d'exploitation lors des travaux. La question d'un quai de servitude n'est toutefois pas réglée. Elle permet de recevoir deux grands navires (porte-conteneur et/ou croisière) en même temps ce qui n'est pas possible dans les autres solutions.

A date et du fait de l'état d'avancement des investigations et études, aucune décision n'a été prise par le GPM sur la solution à retenir. Une enveloppe de 40 M€ est pour l'instant estimée pour cette opération qui sera lancée durant la période du PS 2019-2023.

3.2.3. Les terre-pleins

Le programme de rénovation des terre-pleins, prévu par le PS 2014-2018, est largement engagé à date, avec la rénovation des réseaux et des surfaces (rénovation du réseau primaire de collecte et mise en place de 3 décanteurs lors des travaux de reconstruction du quai Q2) dans la zone arrière des quais (+/- 70 m).

Le programme a été étalé dans le temps pour des raisons à la fois de financement et également de maintien de l'exploitation et des opérations portuaires. Il va continuer à se dérouler sur 3 ans selon le contenu et le planning présentés ci-dessous.



terminal conteneurs : programmation des travaux à 3 ans

opération	travaux	est. prix	localisation	impact environnemental	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
réfection et réhabilitation des réseaux électriques	réfection des réseaux électriques	(1)	zone C	faible											
	réfection des réseaux électriques	(2)	zone PTMS	faible											
	réfection des réseaux électriques	(3)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Nord	faible											
	réfection des réseaux électriques	(4)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Sud	faible											
mise en place des rails grues	mise en place des rails grues	(5)	Quai 1 et Quai 2	faible											
	mise en place des rails grues	(6)	Quai 1	faible											
mise à niveau des réseaux électriques	mise à niveau des réseaux électriques	(7)	zone C	faible											
	mise à niveau des réseaux électriques	(8)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Nord	faible											
	mise à niveau des réseaux électriques	(9)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Sud	faible											
mise à niveau des réseaux électriques	mise à niveau des réseaux électriques	(10)	zone C	faible											
	mise à niveau des réseaux électriques	(11)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Nord	faible											
	mise à niveau des réseaux électriques	(12)	zone PTMS et terre-pleins 2 et 3 Sud	faible											

Programme et planning triennal de rénovation des terre-pleins (source GPM-G)

Concernant les réseaux, les marchés de rénovation électrique ont été notifiés. Ils prévoient la reconstruction des transformateurs, le bouclage du 20kV, le redimensionnement des groupes électrogènes, la mise en place de l'alimentation des grues et la mise en place d'un nouveau parc reefers concentré en une seule zone.

La réhabilitation des terre-pleins est accompagnée de certaines actions complémentaires qui amélioreront les opérations portuaires :

- Mise en place d'un plan de circulation. Le plan est validé en format provisoire (le temps d'achèvement des travaux) et il vise à terme une circulation en site propre des poids lourds, au nord du terminal ;
- Elaboration d'un règlement d'exploitation du terminal en concertation avec les usagers (en cours de finalisation) ;
- Actions vis-à-vis des manutentionnaires pour mise en place d'un TOS complet avec notamment avec notamment une localisation des conteneurs.

Toutes ces opérations de réhabilitation contribueront également à une amélioration de la performance environnementale du port :

- meilleur recueil des eaux de ruissellement pour un traitement systématique dans les bassins disposés derrière les quais (quai 1 et 2 aujourd'hui et quai 3 demain),
- une moindre déperdition énergétique avec des réseaux neufs, des postes de transformation de dernière génération et une centrale de secours moderne,
- l'optimisation de la consommation électrique par les reefers rassemblés en un même point plus proche de l'alimentation générale du port,
- une moindre consommation en carburants par des circulations sur terre-pleins plus aisée.

3.3. LA PERFORMANCE PORTUAIRE

L'arrivée des grues portuaires ainsi que la finalisation de la réhabilitation des terre-pleins va permettre au GPM et aux opérateurs portuaires d'améliorer une productivité globale des opérations portuaires qui présente aujourd'hui une moyenne de 8-10 mouvements/heure/navire, ce qui est inférieur aux standards rencontrés dans les autres ports français ou européens équipés de moyens de manutention à quai.

Cette productivité actuelle provient entre autres d'un travail réalisé avec les grues de bord²⁵ (navires et équipement de bord vieillissants), sans spreader automatique (des essais avec spreader automatique réalisés par le passé ont été non concluants), et d'un brouettage des conteneurs par les reachstackers.

L'organisation et l'état des terre-pleins et voiries induisent également un ralentissement des opérations de transfert entre le quai et les zones de stockage ou de livraison, par ces brouettages, impactant la productivité sur le quai.

Ainsi, au cours du Projet stratégique 2019-2023, la performance portuaire sur le terminal de Dégrad-des-Cannes devrait pouvoir doubler au minimum par rapport à la situation actuelle, passant de 8-10 mvt/h/navire à 20 mvt/h/grue soit 40 mvt/h/navire avec les deux grues engagées en même temps. L'objectif du GPM est de gagner au minimum un jour de temps d'escale sur chaque navire.

L'organisation et la performance de la manutention à terre, incluant le stockage et la livraison, dépendant des manutentionnaires privés, devra alors progresser afin d'accompagner l'amélioration apportée au niveau des quais.

3.4. L'ACCOMPAGNEMENT DE LA MODERNISATION DE L'EXPLOITATION

Dans le cadre de la mise en service des deux grues sur rail, dont le GPM sera propriétaire et responsable de la maintenance et donc de leur état de performance, un programme de formation est prévu pour les personnels de conduite et d'entretien.

A l'initiative du GPM, la formation sera dispensée à une équipe de 12 grutiers par groupe de 2 sur 12 jours, appartenant aux personnels dockers du Groupement d'Employeurs de la

²⁵ On peut penser qu'avec l'arrivée de nouveaux navires CMA CGM de type Guyamax les équipements de bord étant neufs, la cadence en a été légèrement augmentée

Manutention Guyanaise (GEMAG). La formation devra leur permettre d'acquérir l'ensemble des connaissances théoriques et pratiques afin qu'ils puissent prétendre à l'obtention du «Certificat de Qualification Professionnelle Grutiers» qui leur sera délivré par l'Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports Français.

La formation à la conduite portera notamment sur :

- la connaissance des équipements de commande de la cabine de conduite et des indicateurs nécessaires pour les fonctionnements et alarmes,
- la connaissance des contrôles visuels à effectuer,
- la lubrification d'exploitation,
- la connaissance des consignes de sécurité,
- la localisation géographique de la partie commande pour chaque mouvement,
- l'identification et l'interprétation des documents d'aide au dépannage,
- l'identification, localisation géographiquement et maîtrise du système d'aide au dépannage,
- l'identification et localisation des différentes technologies utilisées sur le spreader.

3.5. LES ENJEUX SUR LE LONG TERME POUR LE GPM DE LA GUYANE EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE MANUTENTION

A l'issue de la période relative au projet stratégique 2019-2023, les conditions d'exercice de la manutention et du stockage sur les terre-pleins auront été améliorées et optimisées :

- surfacage des terre-pleins et reprise des voiries terminés ;
- rénovation du réseau électrique 20kV terminée ;
- canalisations de collecte et évacuation des eaux de ruissellement réhabilitées ;
- circulation sur les terre-pleins optimisée ;
- concentration des conteneurs sous froid (reefers) en un seul point du terminal ;
- déchargement et rechargement des navires plus opérationnel et plus performant ;
- gestion efficace des vides sur terre-pleins ;
- contrôle du positionnement des conteneurs (TOS) permettant d'échanger directement avec les camions de livraison et directement au poste d'entrée/sortie.

L'organisation, les systèmes et les outils de manutention ainsi mis en place pourront satisfaire la croissance du trafic pour les 15/20 ans à venir.

Toutefois, il se peut qu'à l'horizon des 10 prochaines années, certains manutentionnaires souhaitent modifier leur technique de transport et de stockage des conteneurs sur le terminal portuaire avec un système de chariots cavaliers (straddle carrier) desservant tous les points du terminal : quais - parc de stockage - zone de livraison.

En accord avec un objectif d'optimisation des stockages de conteneurs par la massification, le GPM Guyane considère qu'il est préférable de privilégier à terme, selon les besoins avérés, un système de stockage par portique de parc (RTG voire RMG) et de transport des

conteneurs par remorques portuaires, considérant les avantages et les inconvénients des différents systèmes.

Plusieurs raisons militent pour cette position :

- le stockage par portique est beaucoup plus efficace grâce à la constitution de blocs sans espace perdu pour le passage des chariots ;
- le brouettage par remorque est beaucoup plus performant que par chariot cavalier ;
- les opérateurs portuaires de Dégrad-des-Cannes disposent déjà de remorques sur les terre-pleins puisque c'est le système aujourd'hui retenu par les manutentionnaires pour transporter les conteneurs ;
- les déplacements des conteneurs par chariots cavaliers imposent une très bonne planéité des surfaces et présentent un risque plus important en terme d'accidentologie de par leurs caractéristiques imposantes.

Enfin ce système sera tout à fait compatible, le moment venu, avec la mise en place de portiques de quai, qui pourront remplacer à terme les grues sans avoir à changer l'espacement des rails.

