

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*

Résumé des Volets 1, 4 & 5

SOMMAIRE

1.1. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD’HUI	3
1.2. LE PROJET STRATEGIQUE : POUR QUI, POUR QUOI ?	5
1.3. LE PROJET STRATEGIQUE 2014-2018 – BILAN DES REALISATIONS	6
1.4. VOLET 1 - LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023 DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE	8
1.4.1. CONTEXTE GENERAL	8
1.4.2. LES CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE GUYANAIS DANS LESQUELLES S’INSCRIT LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023 DU GPM	8
1.4.3. DE LA STRATEGIE GLOBALE DU GPM AUX PROJETS STRUCTURANTS POUR VISER UNE PERFORMANCE PORTUAIRE REDYNAMISEE AU BENEFICE DE LA GUYANE ET DE SON INTEGRATION REGIONALE AU SEIN DU PLATEAU DES GUYANES A LA CARAÏBE	10
1.5. VOLET 4 - LA POLITIQUE D’AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT	13
1.6. L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET STRATEGIQUE	17
1.7. VOLET 5 - LES DESSERTES ET L’INTERMODALITE DU GMP DE LA GUYANE	20
1.7.1. LA CONNEXION DE LA ZONE PORTUAIRE AU TERRITOIRE GUYANAIS	20
1.7.2. LA DESSERTE DE LA ZONE PORTUAIRE	20
1.7.3. L’INTERMODALITE	21
1.8. MISE EN ŒUVRE DU PROJET STRATEGIQUE	24

Nota : le Projet Stratégique du Grand Port Maritime de la Guyane est structuré autour de 5 volets selon l'article R.5312-63 du Code des Transports et de l'article R103-1 du Code des Ports Maritimes. Conformément à la législation, le présent document présente le résumé des Volets 1, 4 et 5.

1.1. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD'HUI

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 s'articulant ainsi :

- un Directoire collégial composé de trois membres ;
- un Conseil de Surveillance (CS) qui arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.
- un Conseil de Développement portuaire (CD) qui assure la représentation des milieux professionnels, sociaux et associatifs intéressés par la vie portuaire, ainsi que les collectivités territoriales et leurs regroupements.
- La Commission des investissements qui 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.
- un Conseil de Coordination Interportuaire Antilles – Guyane (CCIAG).

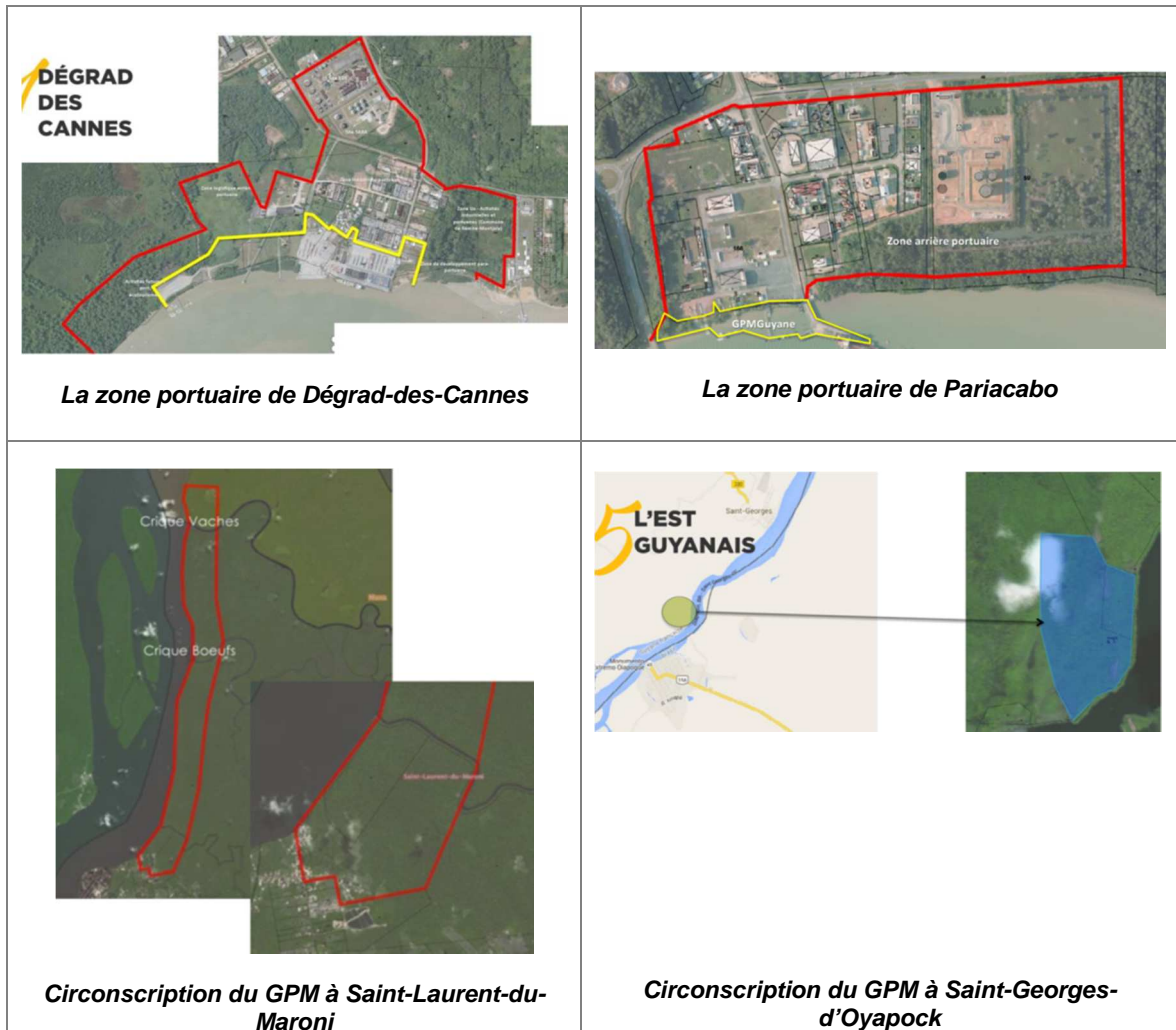
La circonscription du GPM peut être définie comme la zone à l'intérieur de laquelle l'établissement public a vocation à intervenir. D'Est en Ouest de la Guyane, la position du GPM-Guyane en est renforcée en tant qu'aménageur du territoire inclus dans la circonscription, en prédestinant certaines zones à une vocation portuaire. Elle s'étend sur 5 périmètres terrestres et maritimes :

- Le site portuaire de Dégrad-des-Cannes avec 25 ha et son chenal d'accès au port d'une longueur de 18 km, continuellement dragué ;
- Le site portuaire de Pariacabo avec 20 ha et son chenal d'accès au port long de 18 km, continuellement dragué ;
- Une zone à aménager de 1500 ha en aval de Saint-Laurent-du-Maroni pour y positionner un futur port industriel et minier ;
- Une zone à aménager de 80 ha sur la commune de Saint-Georges de l'Oyapock pour y implanter un port sec associé à une plate-forme logistique ;
- chenal d'accès aux Iles du Salut (hors zone de mouillage ni pontons (propriété du CNES).

Le maintien du tirant d'eau dans les chenaux d'accès maritime aux installations portuaires nécessite une intervention permanente par le GPM pour limiter la teneur en sédiments des eaux navigables à l'embouchure des fleuves Kourou et Mahury. Ces sédiments, essentiellement terrigènes sous forme de particules fines avec très peu de sable¹, résultent naturellement des apports des fleuves comme le Mahury, le Kourou ou le Maroni, et des rejets du fleuve Amazone qui sont transportés le long du littoral du plateau des Guyanes. Les courants fluviaux, même faibles, ainsi que les mouvements des marées remettent

¹ La très faible proportion de sables de l'ordre de 1% est déjà valorisée à terre par le GPM, le reste représentant des éléments très fins ne pouvant pas l'être

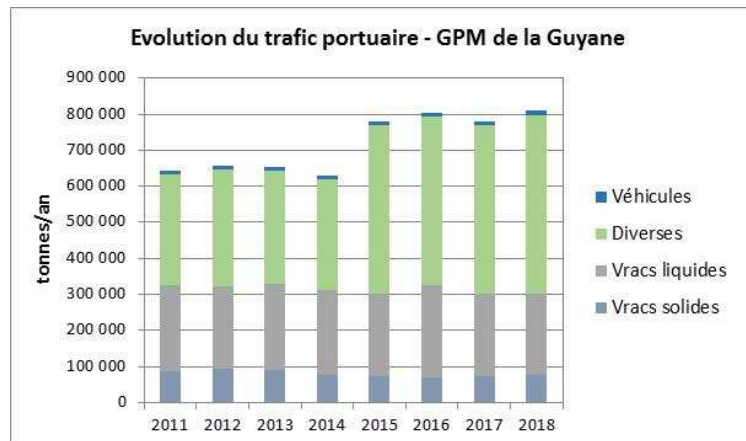
naturellement ces sédiments en suspension. Ces opérations d'entretien représentent un mouvement de matériaux boueux (remise en suspension et évacuation naturelle par les courants)² de l'ordre de 300 à 350 000 m³/mois sur chacun des chenaux (rapportés à une année).



² Comme le souligne l'IFREMER dans ses travaux, le paramètre « turbidité » à peu de pertinence dans les eaux naturellement très turbides de Guyane, où l'activité humaine n'a que peu, ou pas d'influence sur ce paramètre sauf localement (orpaillage, rejets urbains, navigation fluviale par pirogue, entretien des chenaux portuaire). En Guyane l'impact des activités humaines est masqué par le haut niveau naturel de turbidité des eaux fluviales et côtières (Etude de la variation des paramètres biomasse et turbidité sur plus de 10 années dans les eaux marines guyanaises par imagerie satellite ; Rapport final - Novembre 2016 (Ifremer/Dyneco-EP/ACRI-HE))

En 2018, les installations portuaires du GPM de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo ont traité un total de 810 582 tonnes brutes de marchandises essentiellement en importations pour 88%. Le trafic du GPM se décompose comme illustré dans le graphique suivant.

Les conteneurs représentent un total de l'ordre de 65 000 EVP/an.

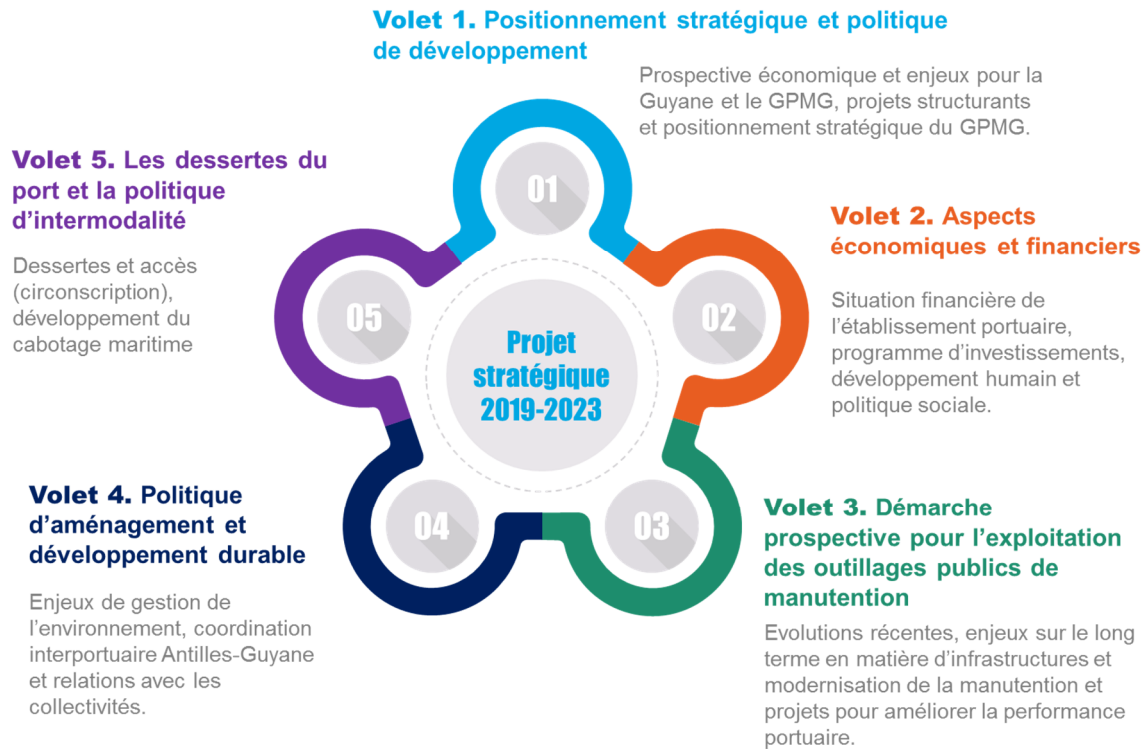


1.2. LE PROJET STRATEGIQUE : POUR QUI, POUR QUOI ?

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. 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. La figure suivante représente l'architecture du projet stratégique du GPM de la Guyane.

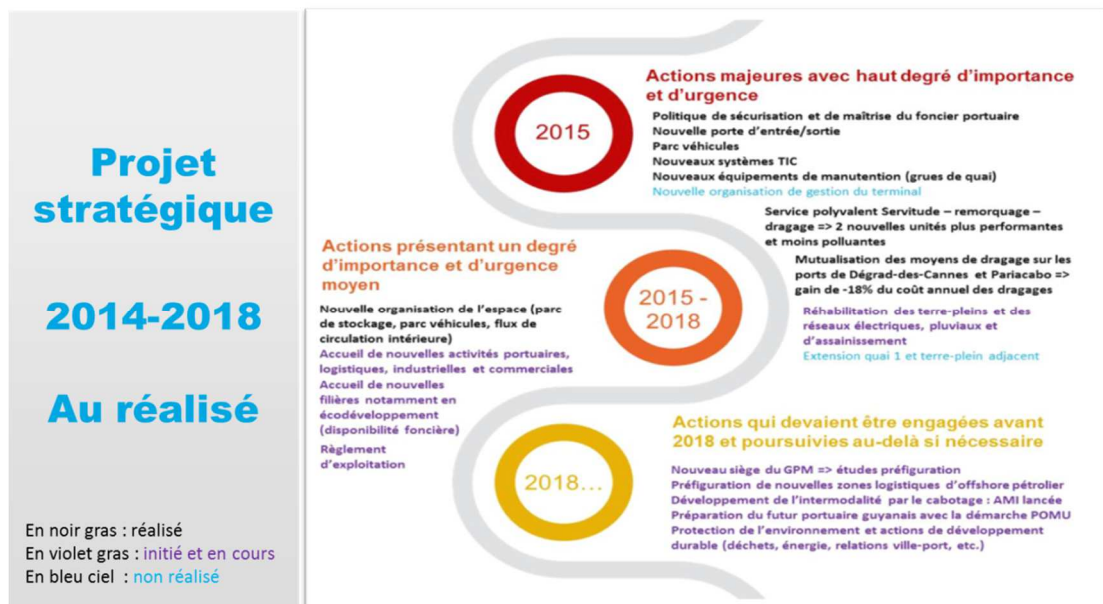
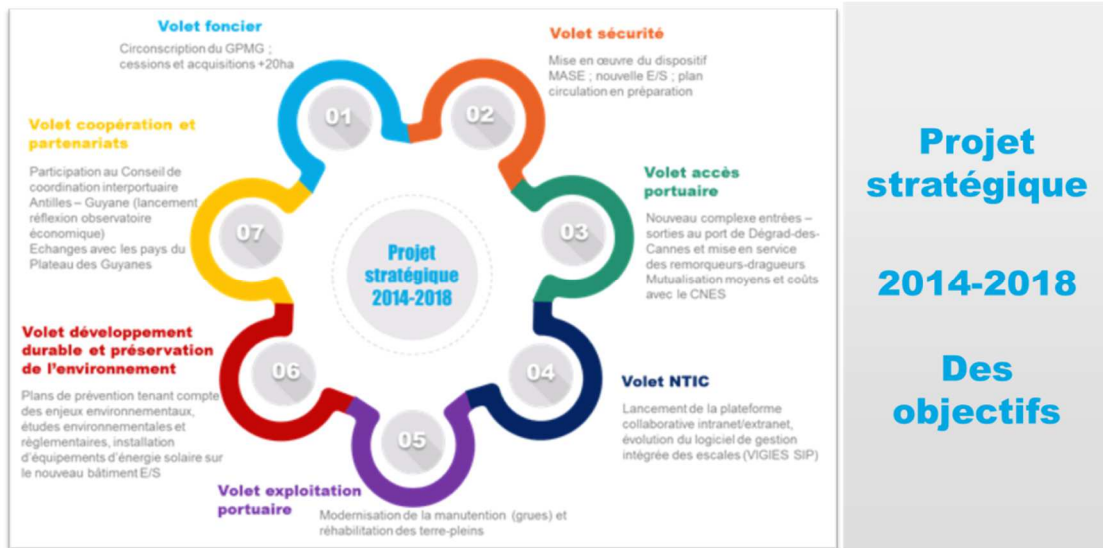


1.3. LE PROJET STRATEGIQUE 2014-2018 – BILAN DES REALISATIONS

Premier projet stratégique du GPM nouvellement créé au 1^{er} octobre 2012 et mis en place au 1^{er} janvier 2013, le Projet Stratégique 2014/2018 avait 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.



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.

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.

1.4. VOLET 1 - LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023 DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE

1.4.1. Contexte général

Conformément à la législation en vigueur, le GPM de la Guyane actualise son projet stratégique tous les cinq ans. Le nouveau document va donc guider le développement du GPM pour la période 2019-2023.

Le Projet Stratégique du GPM de la Guyane s'insère dans un contexte législatif auquel il se réfère et dans une dynamique nationale et européenne à laquelle il adhère.

- La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue contient une batterie de mesures en faveur de l'économie maritime. Le Projet stratégique en prend en compte les objectifs et orientations dès lors qu'ils concernent le GPM.

Au niveau gouvernemental, la traduction d'une ambition maritime forte au travers d'une stratégie portuaire et maritime nationale a été concrétisée dans le cadre du Comité Interministériel de la Mer de novembre 2018. 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.

- L'Union des Ports de France, dont le GPM est membre, a fixé des objectifs pour les ports français, qui proposent des priorités auxquelles le Projet stratégique souscrit pleinement : Relever le défi de la transition écologique et énergétique ; Développer le port numérique et connecté ; Renforcer le réseau de transport au service de l'Europe ; Investir dans les ports ; Assurer un commerce international ouvert et équilibré.

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.

1.4.2. Les caractéristiques du territoire guyanais dans lesquelles s'inscrit le Projet Stratégique 2019-2023 du GPM

La Guyane française représente un **carrefour européen au cœur des Amériques du Sud et Centrale**.

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) avec une forte dynamique de croissance démographique avec un taux de croissance annuel moyen de +3,5% (source : INSEE).

La Guyane est un **territoire triplement enclavé** dont le commerce extérieur de la Guyane reste fortement lié à l'Europe et particulièrement à la France métropolitaine:

- 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.

La dynamique économique de la Guyane masque des contraintes structurelles qui se traduisent par une faible attractivité de la Guyane pour les entreprises leaders du fait entre autres d'un marché local étroit et d'un déficit global d'infrastructures.

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 où se structurent trois pôles d'activités :

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

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.

A un contexte économique contraint, une pluralité d'opportunités de développement peut apporter des réponses adaptées au territoire guyanais.

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.

Les relais de croissance potentiels (hors spatial)



Potentiel minier

Exploitation de l'or (activité de Guyane, 1,48 tonnes par an) et réserves de plomb, zinc, cuivre, bauxite; diamant, nickel, etc.
Réforme du Code minier: modernisation et prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux

Enjeux GPMG: Flux importants en phase d'installation de la mine et en période d'exploitation pour les intrants



Energies renouvelables

Croissance des besoins en électricité évaluée à 2,3% par an en Guyane (PPE)
60% de l'énergie produite est issue de sources renouvelables (dont 75% par l'hydraulique)
Plan d'investissement de 800 millions d'euros pour 2018-2023 (Collectivité)
Potentiel de l'énergie solaire (gisement moyen de 1222 kWh/m²/an)

Enjeux GPMG: besoins de foncier et flux d'importation d'équipements par conteneur ou grand colis



Filières bois

8,3 millions d'hectares de forêt > 96% du territoire
Besoins en bois de construction et d'énergie > volumes triplés d'ici 2029 (Programme régional bois-forêt)

Enjeux GPMG: augmentation des volumes exportés (conteneur) mais limité car conditions d'exploitation durable



Economie bleue

Opportunités grâce aux 312 km de littoral : croisière maritime, mise en valeur du patrimoine animal ou végétal, création de lignes de cabotage, etc.

Enjeux GPMG: augmentation des volumes exportés, par conteneur et cabotage (palettisation)



Filière Déchets

Production globale (hors BTP) d'environ 120 000 tonnes par an (425 kg par habitant)
Environ 15% des déchets sont recyclés et valorisés localement => de gros besoins en Guyane et dans la région
Plan régional de prévention et de gestion des déchets en cours d'élaboration auquel le GPM contribue

Enjeux GPMG: besoin de foncier péri-portuaire (éco. circulaire) et transport maritime des recyclables

A cela s'ajoute **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.

1.4.3. De la stratégie globale du GPM aux projets structurants pour viser une performance portuaire redynamisée au bénéfice de la Guyane et de son intégration régionale au sein du plateau des Guyanes à la Caraïbe

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.

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 avec** la finalisation des travaux de réhabilitation de l'ensemble des terre-pleins, la reconstruction du quai Q3 dont l'état structurel menace de réduire la capacité portuaire à l'horizon du projet stratégique, la mise en service des nouvelles grues de quai.
- **Une stratégie de port entrepreneur en accompagnant les acteurs et opérateurs portuaires et économiques par** 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 Pará 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.

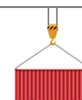
L’objectif global du PS 2019-2023 est à la fois de mener à bien la finalisation des projets et processus entamés et de poursuivre la dynamique initiée précédemment en matière de développement économique et social du Grand Port Maritime de la Guyane.

Cet objectif global est ainsi décliné en huit objectifs spécifiques qui guideront le projet stratégique pour les cinq prochaines années.

Projet stratégique 2019-2023 Objectifs	Achèvement de modernisation de la manutention 
	Poursuivre les travaux de réhabilitation et de modernisation des infrastructures
	Accompagner l’approfondissement de l’insertion régionale de la Guyane
	Accompagner les projets industriels en cours avec une vision d’Ecologie Industrielle et Territoriale
	Attirer des opérateurs portuaires et d’autres partenaires économiques sur la plate-forme de Dégrad des Cannes
	Développer l’économie circulaire et la croissance bleue
	Renforcer les actions d’amélioration des conditions de travail et de responsabilité sociétale et environnementale
	Développer les actions de coordination entre les GPM des Antilles et de la Guyane

Pour répondre aux enjeux et atteindre les objectifs fixés, le GPM de la Guyane a structuré son Projet Stratégique 2019-2023 sur plusieurs projets de développement, complémentaires. Le Projet Stratégique sera l’occasion de les mettre en œuvre progressivement au cours des cinq prochaines années, en tenant compte des équilibres financiers du GPM.

Les projets porteurs pour le développement du GPMG



Modernisation de la manutention

Poursuite réfection des terre-pleins et réseaux ; Mise en service des 2 grues électriques sur rail en 2020

Réhabilitation du quai 3 et du poste roulier

Etudes techniques, environnementales et économiques, dossier de financement, construction vers 2023

Poursuite du développement du domaine foncier portuaire à Dégrad-des-Cannes et aménagement

Mission pré-opérationnelle d'aménagement pour un projet d'aménagement foncier partagé en trois secteurs et deux phases

Construction du poste frontalier communautaire (PFC)

Objectif de faciliter les échanges commerciaux avec les pays voisins (en lien notamment avec la ligne de cabotage) et vers l'Europe

Développement du cabotage maritime et de l'intégration régionale

Offre portuaire adaptée au nouveau projet de ligne de cabotage (accueil des navires et logistique)

Système d'information géographique et Outils de pilotage opérationnel

Amélioration ou création d'applications et outils adaptés et performants

Observatoire portuaire interrégional

Etude de préfiguration (état des lieux et feuille de route), en partenariat avec les GPM de Guadeloupe et de Martinique et la CMU

Services portuaires pour la croisière et le tourisme

Etude en cours en collaboration avec le Comité du tourisme de Guyane

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

Développement des échanges avec le Brésil ; étude de préfiguration en cours

Port industriel et commercial de l'Ouest guyanais

Investigations complémentaires et poursuite des études, dossier de financement

Nouveau siège du GPM

Etude de programmation et de maîtrise d'œuvre

Le Projet Stratégique du GPM de la Guyane pour la période 2019-2023 devrait mobiliser 146 M€ pour améliorer sa performance, développer et aménager sa plate-forme portuaire et préparer les projets à plus long terme.

Les travaux engagés et financés : 38,46 M€

- Rénovation du réseau pluvial
- Rénovation du réseau électrique
- Réalisation du schéma directeur des systèmes d'information et moyens associés
- Modernisation de la manutention : Génie civil des quais
- Modernisation de la manutention : grues
- Construction d'un atelier de maintenance des grues
- Poste frontalier (PIF/PEC/PED)
- Acquisition des terrains de la CTG
- Reconstruction du quai 3 y compris prolongement des voies de grues

Les investissements prioritaires en cours de montage : 56,5 M€

- Reconstruction du quai 3 y compris prolongement des voies de grues et poste roulier
- Nouveau parc roulier

- Etudes d'aménagements (site de DDC, Siège, Port de l'Ouest, Plateforme Saint Georges, POMU)
- Acquisition foncières (y/c compensation)
- Refonte des voies d'accès Est et Ouest du site de DDC
- Démolition des ateliers DEAL et transformation en terre-plein
- Dévoiement des conduites AL, SARA, EDF (financement usager)
- Construction de l'usine de BIOMASSE (opérateur privé)

Les investissements à programmer et étudier : 51 M€

- Nouveau siège GPM + Réhabilitation siège actuel
- Aménagements de la zone d'activité portuaire "manutentionnaire" - Secteur 2
- Aménagements de la zone d'activité portuaire "logistique" - Secteur 1
- Aménagements des installations nautiques du site de DDC

1.5. VOLET 4 - LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT

La politique d'aménagement et de développement durable du GPM de la Guyane s'articulera sur plusieurs grandes thématiques qui seront menées à bien au cours des cinq années de mise en œuvre du projet stratégique.

- Une **stratégie d'aménagement du foncier à vocation portuaire** avec une maîtrise foncière du GPM-Guyane sur Dégrad-des-Cannes pour faire face à la pénurie de foncier économique sur la CACL et répondre à la demande en matière de foncier portuaire et péri-portuaire

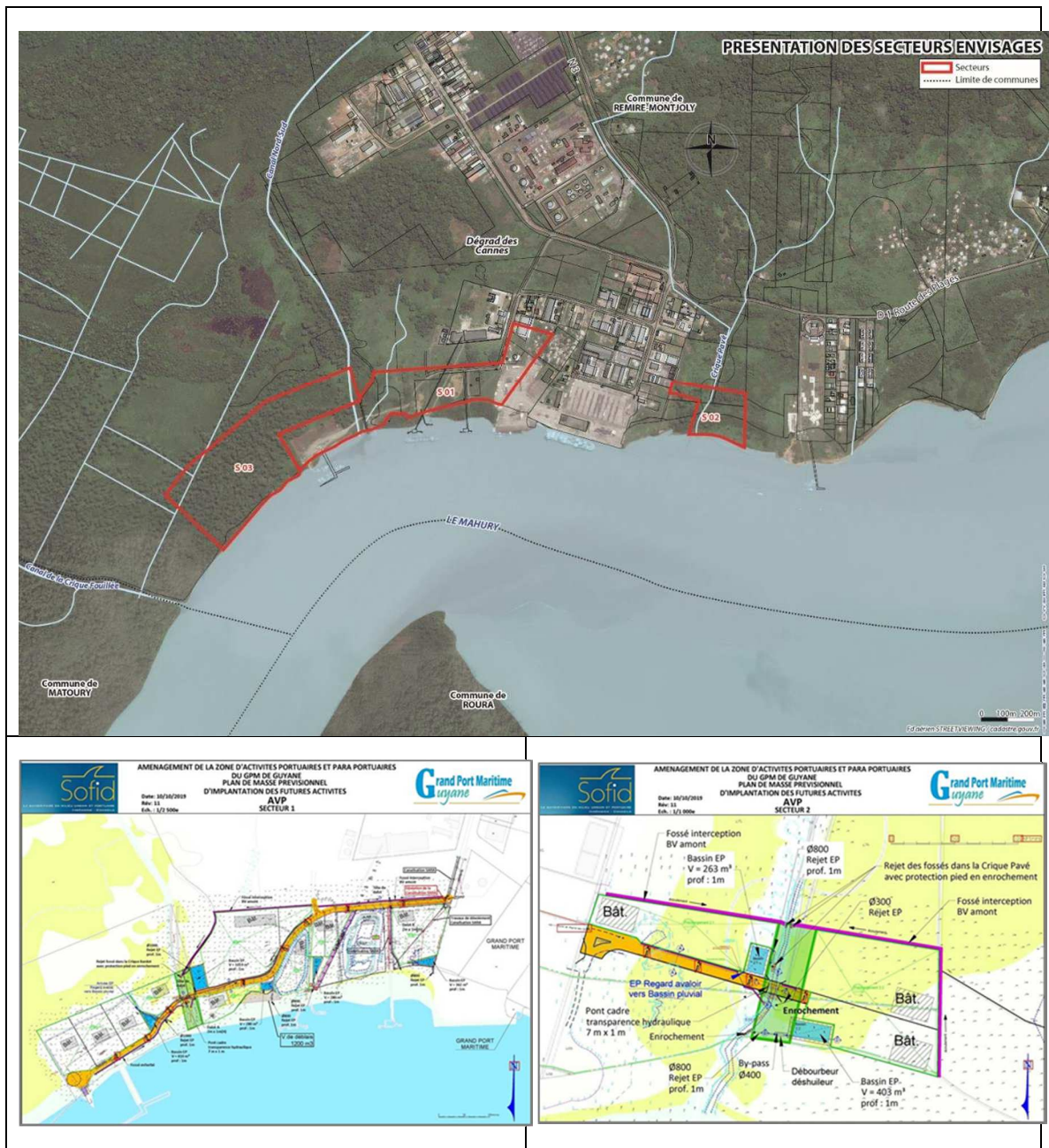
L'objectif principal, dans la continuité du Projet Stratégique 2014-2018, est à la fois l'accueil et le développement de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales liées à l'activité portuaire et l'accueil de nouvelles filières en écodéveloppement (économie portuaire circulaire), au travers d'une offre foncière disponible.

Les secteurs à aménager sont présentés d'Est en Ouest ci-après selon 3 secteurs : Secteur 1 - économie circulaire ; Secteur 2 - manutention ; Secteur 3 - développement plus long terme.

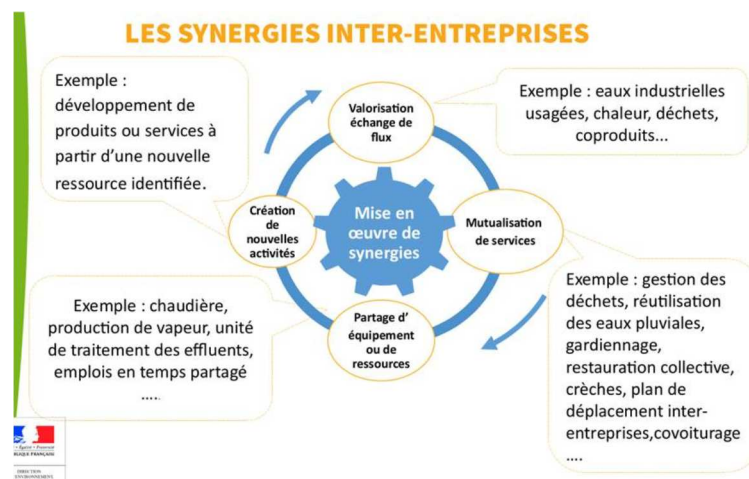
Dans le cadre des aménagements prévus au projet stratégique, le GPM prendra garde à améliorer et optimiser l'occupation des espaces portuaires et péri-portuaires déjà occupés et artificialisés (secteurs 1 et 2) avant de démarrer l'aménagement du secteur 3. Ce dernier doit permettre une extension foncière de 16 ha à fort potentiel de développement au sein d'une zone présentant un contexte environnemental plus sensible de mangrove. Les projets sur ce secteur plus éloignés seront mis en œuvre à l'appui d'un dossier de demande d'autorisation environnementale. Soulignons

cependant que ce secteur 3 est « non inscrit » et situé en dehors du site classé de Vidal, et en dehors d'emprises de type « zones naturelles réglementées ».

La réalisation des mesures compensatoires des secteurs 1 et 2 s'inscrit dans le cadre d'un partenariat étroit du GPM avec le Conservatoire du Littoral. N'ayant plus de foncier disponible sur le site Vidal, le Conservatoire a proposé l'acquisition foncière de parcelle en cohérence écologique, sur l'autre berge de la crique fouillée, sur le territoire de la commune de Matoury.



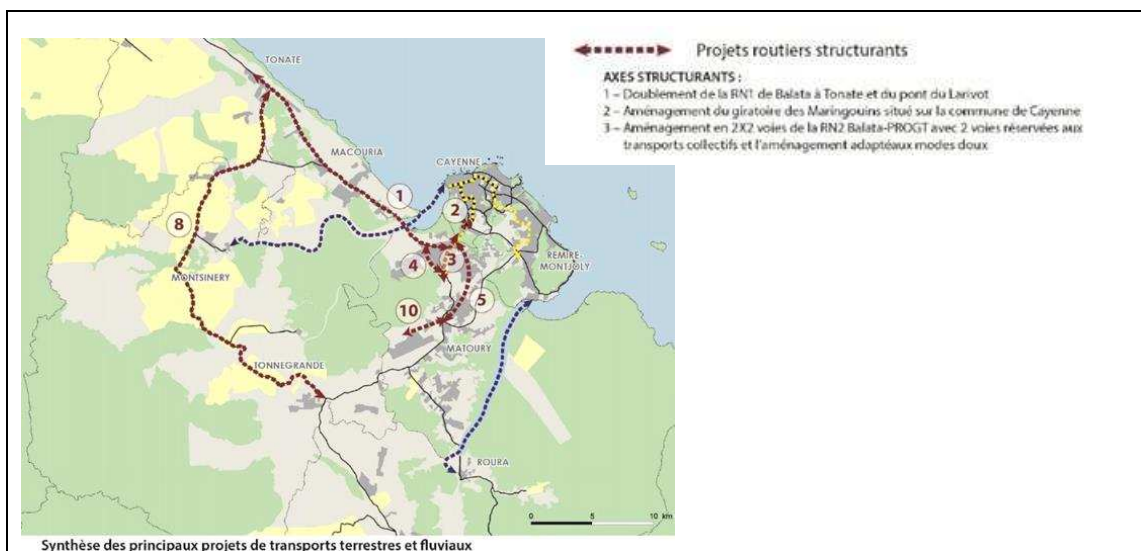
- Une **stratégie de développement économique du territoire** avec un volet territorial du projet stratégique axé sur :
 - Le site de Saint-Georges de l'Oyapock : Le site correspond à une zone de 80 ha au Sud de la commune de Saint-Georges de l'Oyapock, à proximité du pont reliant la Guyane au Brésil (Etat de l'Amapa). Le secteur dans son ensemble **porte les enjeux de développement du port à court, moyen, et long terme** à la suite de l'ouverture du pont sur l'Oyapock avec notamment la mise en place d'un port sec et plateforme logistique afin de faciliter les échanges avec le Brésil.
 - Le site de Saint-Laurent-du-Maroni correspond à une zone de 1500 ha en aval de Saint-Laurent-du-Maroni. La zone Nord, inscrite dans la circonscription maritime, porte les enjeux de développement d'un port industriel et commercial à Saint-Laurent-du-Maroni dans le cadre du développement de l'Ouest Guyanais et de l'activité minière.
- Une **politique de développement durable qui va s'appuyer sur la notion d'Ecologie Industrielle et Territoriale**. Face aux enjeux, le GPM de la Guyane s'inscrit pleinement dans la nouvelle dynamique qui se met en place au niveau national et en Guyane en matière de transition écologique et énergétique et d'Ecologie Industrielle et Territoriale (EIT). Cette dernière se décline selon deux modalités :
 - Des synergies de substitution qui portent sur la valorisation et l'échange de matière et d'énergie entre entités ;
 - Des synergies de mutualisation qui reposent sur des approvisionnements communs, des services communs et des partages d'équipements ou de ressources.



Le GPM de la Guyane se doit d'être un acteur de référence et reconnu pour son avance sur les questions d'avenir en matière de développement durable, afin de garantir au territoire guyanais une activité portuaire durable, dans le respect et la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux.

Le GPM de la Guyane est aujourd'hui identifié comme un partenaire relais du projet EIT. Les actions développées par le Grand Port Maritime de la Guyane dans le cadre du projet stratégique 2019-2023 en termes d'économie circulaire, d'économie d'énergie, etc., s'intègrent dans la démarche d'écologie industrielle et territoriale.

- Une **Coopération Interportuaire Antilles-Guyane** avec 3 axes de collaboration ont été identifiés : une marque commune, la modernisation de la manutention, et un observatoire économique interportuaire.
- Des **relations consensuelles avec les collectivités** : globalement, les projets du GPM apparaissent en cohérence avec les différents documents de planification stratégique ou territoriale des différentes collectivités de la Guyane, CTG, communautés de communes, commune de Rémire-Montjoly) : le **SAR** (Schéma d'Aménagement Régional), le SMVM qui prévoit le renforcement du port commercial et industriel de Dégrad des Canes, le Schéma de Cohérence Territoriale du Centre-Littoral, le PLU communal et son PADD. Le port de Dégrad-des-Canes est reconnu comme un outil logistique et économique essentiel du territoire guyanais au travers de ces documents de planification. Ainsi, dans les objectifs du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) approuvé en 2016, est indiquée l'amélioration de l'accessibilité des zones d'activité économique notamment portuaires. De même, comme l'illustre le schéma suivant, le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT 2037 de la CACL indique que l'amélioration du maillage routier inclus la requalification (doublement) de RD23 à Rémire qui dessert ensuite la zone portuaire et la ZAE de Dégrad-des-Canes.



- Une **relation ville-port apaisée** : la reconnaissance du caractère essentiel du port dans les documents de planification et de programmation territoriale illustre la bonne entente qui prévaut entre le GPM Guyane et les collectivités et l'intérêt que ces dernières lui portent.

De manière générale et contrairement à nombre de ports métropolitains ou des DOM et TOM, voire de la sous-région du Plateau des Guyanes, le port de Dégrad-des-Canes est éloigné de tout espace urbain et n'interfère pas avec les quartiers de la commune de Rémire-Montjoly. La relation ville-port en est donc facilitée et certainement plus apaisée que dans d'autres ports français métropolitains ou des Antilles.

- Une **stratégie environnementale** avec des enjeux de protection de la nature et des réponses en matière de modalités de gestion

Le diagnostic environnemental réalisé dans le cadre de l'état initial du rapport environnemental associé au Projet Stratégique du GPM a permis de mettre en évidence les enjeux environnementaux majeurs sur le périmètre d'études du GPM. Ils sont multiples et peuvent être fondés sur plusieurs thématiques : consommation d'énergie, ressource en eau, sensibilité écologique à préserver, risques...

1.6. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET STRATEGIQUE

La réglementation soumet les volets 4 et 5 des projets stratégiques des grands ports maritimes à une évaluation environnementale qui fait l'objet d'une analyse par l'Autorité environnementale³.

L'analyse de l'état initial de l'environnement, que le GPM de la Guyane a réalisée au cours de l'année 2019, a mis en évidence les principaux enjeux suivants en matière environnementale :

- la nécessité de préservation de la qualité de l'eau, des milieux naturels et de la biodiversité, la proximité du site Vidal Mondélice (classé au titre des sites et monuments naturels) au regard des projets d'extension et d'aménagement du site portuaire de Dégrad des Cannes.

Les projets de Saint-Laurent du Maroni, de Saint-Georges de l'Oyapock et de plateforme off-shore POMU sont encore au stade des études préalables. Les études ultérieures préciseront les enjeux et les intégreront dans leur conception ;

- l'objectif d'optimisation de l'utilisation de l'espace disponible afin de limiter l'artificialisation aux stricts besoins du développement portuaire pour l'extension des sites existants et dans le cadre des projets de création de sites portuaires sur le Maroni et l'Oyapock ;
- la prise en compte dans les projets des évolutions climatiques, de maîtrise des effets sur le climat (gaz à effet de serre) et de consommation d'énergie : maîtrise des rejets et des consommations, développement des énergies renouvelables ;
- ainsi qu'également les risques technologiques et naturels (inondation, littoraux, mouvement de terrain) ;
- le développement de l'économie circulaire et entre autre la gestion des déchets ;
- la présence de zones d'habitats spontanés et d'activités à proximité des installations portuaires existantes (Rémire-Montjoly) ou futures (Saint-Laurent-du-Maroni).

Au regard des enjeux qu'elle a identifiés, l'évaluation environnementale analyse les incidences prévisibles de la mise en œuvre du projet stratégique du Grand Port Maritime, liées aux travaux envisagés comme à l'exploitation des installations.

Compte tenu de l'augmentation du trafic portuaire accompagnant la croissance démographique guyanaise, l'évolution de l'environnement sans mise en œuvre du Projet Stratégique (scénario de développement au fil de l'eau) pourrait être défavorable sur

³ L'article R 122-17 IV du Code de l'environnement indique que l'AE est le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) pour les plans et programmes qui donnent lieu à une approbation par décret ou à une décision ministérielle. Comme ce n'est pas le cas du projet stratégique porté par le Grand Port Maritime de la Guyane, son évaluation est soumise à l'avis de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale).

certaines thèmes (qualité de l'eau, pollution, gestion des déchets, faune marine). Cependant, si sa mise en œuvre entraînera l'artificialisation de milieux naturels terrestres, le Projet Stratégique permettra de mieux maîtriser et limiter les impacts sur l'environnement dans une optique ERC pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts négatifs des projets et activités sur l'environnement. Ainsi, au regard des incidences identifiées par l'évaluation environnementale du Projet Stratégique 2019-2023, des mesures sont présentées :

- en ce qui concerne la qualité de l'eau : évitement des berges non aménagées lors des travaux (pour le stockage de matériaux, la circulation, etc.), barrières anti-matières en suspension et mesures de prévention des pollutions lors des travaux, amélioration de la gestion des eaux pluviales ;
- en ce qui concerne le milieu naturel : optimisation de l'occupation de l'espace portuaire existant, sanctuarisation de zones de ripisylve, prévention de la diffusion d'espèces exotiques envahissantes terrestres (lors des aménagements) ou marines (par les navires), modalités de travaux évitant les nuisances sonores et risques de collision avec la faune marine (progressivité, surveillance), limitation de la pollution lumineuse ;
- en ce qui concerne l'air, l'énergie, le climat : bâtiments de Haute Qualité Environnementale (HQE), développement des énergies renouvelables (panneaux solaires en toitures, centrale biomasse) ;
- en ce qui concerne les déchets : critères de gestion (tri, réemploi) dans le cadre des marchés de travaux, développement d'activités liées à l'économie circulaire.

Par ailleurs, les opérations prévues par le Projet Stratégique occasionnant des impacts négatifs sur les milieux naturels et la biodiversité malgré les mesures de réduction mises en place, le Grand Port Maritime s'est engagé dans une réflexion sur les mesures compensatoires à envisager au regard de ces impacts. Une mesure d'acquisition foncière, sur un secteur situé entre la zone portuaire et le site de l'habitation Vidal, au profit du Conservatoire du Littoral est ainsi envisagée en compensation des impacts du projet d'aménagement de Dégrad des Cannes.

Des mesures d'accompagnement sont prévues, elles s'adressent pour certaines aux usagers du port (sensibilisation à l'environnement, charte de réduction de l'empreinte écologique) tandis que d'autres concernent les travaux prévus dans le cadre du projet stratégique (accompagnement des chantiers par un écologue, recherche d'une solution de traitement et de réutilisation des sédiments actuellement remis en suspension lors du dragage des chenaux).

Des indicateurs de suivi seront également mis en place concernant les différentes thématiques et enjeux environnementaux identifiés par l'évaluation environnementale ainsi que dans le domaine du management environnemental et de la gouvernance. Ils permettront de suivre les impacts de l'activité (pollution, nuisance, destruction d'habitats ...) mais aussi les impacts des mesures mises en place (surfaces de compensation, équipement en véhicules hybrides ou électriques ...) et leur résultat (suivi de la biodiversité, bilan carbone...).

Cette évaluation environnementale a été soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale (MRAe Guyane).

La MRAe, Mission Régionale de l'Autorité environnementale, a visité les installations portuaires du site de Dégrad des Cannes le 11 mars 2020 après avoir pris connaissance du Projet Stratégique et de son évaluation environnementale. Après avoir délibéré, elle a rendu son avis le 19 mars 2020 (N° 2020 A GUY 1).

De manière générale, dans son avis l'Ae recommande au Grand Port Maritime de la Guyane :

- d'optimiser l'occupation de l'espace dans les secteurs déjà artificialisés, de limiter les extensions et créations d'installations dans les zones naturelles ;
- d'approfondir sa réflexion sur l'interface ville-port, en l'appuyant sur une analyse des interactions entre le port et les zones d'habitat et d'activité, de manière à proposer des actions plus ambitieuses ;
- d'explicitier les raisons pour lesquelles une parcelle disponible au bord du Mahury n'a pas été retenue comme site de compensation des impacts des projets d'aménagement de Dégrad des Cannes ;
- de compléter la présentation des indicateurs de suivi environnementaux en fixant des valeurs cibles et/ou des seuils d'alerte ainsi qu'en décrivant le dispositif d'animation qui permettra l'analyse des résultats et l'adoption le cas échéant de mesures d'adaptation.

Le Grand Port Maritime de la Guyane a apporté ses réponses à l'Ae au début avril 2020, dans un mémoire⁴ qui figure dans les documents portés à connaissance du public.

Dans ses réponses, le GPM souligne que sur les trois secteurs prévus pour aménagement portuaire et économique au cours du projet stratégique, deux secteurs vont être en priorité aménagés par optimisation du tissu industriel et portuaire existant (restructuration et optimisation, comblement des « dents creuses »), le troisième, situé hors espaces naturels de l'Habitation Vidal, est prévu pour répondre à la demande de foncier économique qui fait défaut sur le territoire de la CACL.

Les projets et actions menés par le GPM, notamment en termes d'interface ville-port, le sont en concertation avec les collectivités locales (commune, communauté de communes) et territoriale (Collectivité unique de Guyane). Ainsi, le port de Dégrad-des-Cannes figure comme outil logistique essentiel à la collectivité guyanaise et ses projets sont insérés dans les documents de planification territoriale (PLU, SCoT, SAR). Le site internet réactif à l'actualité informe le grand public des activités portuaires. Un projet de port center et d'open data SIG renforceront la relation ville-port 2.0 entre le GPM et le public.

En matière de protection de l'environnement, le GPM prend en compte l'ensemble des éléments réglementaires ou environnementaux dans ses projets, et apporte son concours aux espaces naturels protégés terrestres ou marins, dès lors que la circonscription portuaire est concernée. Le GPM travaille en étroite collaboration avec le Conservatoire du Littoral, notamment pour faciliter l'identification et l'acquisition d'espaces à protéger. C'est ainsi que, n'ayant plus de foncier disponible sur le site Vidal, le Conservatoire a proposé l'acquisition foncière de parcelle en cohérence écologique, sur l'autre berge de la crique fouillée, sur le territoire de la commune de Matoury.

Enfin, le GPM souhaitant être un acteur de référence dans le domaine de l'environnement et du développement durable, il va assurer un suivi cohérent de ses nouveaux aménagements, en mettant en place des indicateurs de type EDD pertinents, une fois les études techniques concernées achevées. Ces indicateurs de suivi seront mis en place par site et sur la base des études environnementales et réglementaires spécifiques à chaque opération. La liste des indicateurs sera évolutive et les valeurs seuils ou cible à adapter.

Suite à l'analyse par la MRAe de l'évaluation environnementale, le GPM prévoit de mettre en place un tableau comprenant 24 indicateurs de suivi environnemental du Projet

⁴ Evaluation environnementale du Projet Stratégique 2019-2023 ; Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE ; avril 2020

Stratégique 2019-2023, couvrant des domaines comme les fluides (consommation d'eau, d'énergie, production d'énergie issue des ENR...), du foncier (espaces artificialisés, surfaces dédiées aux mesures compensatoires...), GES (bilan GES, Carbone), des déchets, les incidents (pollutions accidentelles ...), etc.

1.7. VOLET 5 - LES DESSERTES ET L'INTERMODALITE DU GMP DE LA GUYANE

1.7.1. La connexion de la zone portuaire au territoire guyanais

Le département est irrigué par un réseau routier principal constitué d'un axe routier national le long du littoral de près de 450 kilomètres, reliant Saint-Laurent-du-Maroni à l'Ouest, à Saint-Georges-de-l'Oyapock à l'Est. Le réseau national est partagé en deux routes nationales, la RN1 qui relie Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni (250 km) et la frontière du Suriname, et la RN2 qui relie Cayenne à Saint-George-de-l'Oyapock à la frontière avec le nord-Brésil (200 km). Ces deux voies constituent ainsi le réseau de transport stratégique, structurant toute la Guyane et desservant plus de 90 % de la population et de l'activité économique de la Guyane.

Cet axe stratégique pour la desserte du territoire comporte près de 80 ouvrages d'art pour le franchissement des fleuves et des rivières dont plusieurs de dimensions exceptionnelles, le pont du Larivot sur la rivière de Cayenne et le pont de Kourou sur la rivière Kourou.

Le port de Dégrad-des-Cannes est connecté à ce réseau routier structurant par la RN3 qui rejoint le réseau routier national permettant de connecter aisément le port au reste du territoire : vers les zones d'activités et les zones commerciales de Rémire-Montjoly et de Cayenne, vers l'Est par la RN4 puis la RN2, vers l'Ouest par le contournement Ouest de l'agglomération de Cayenne, le rond-point de Balata puis la RN1 après franchissement du pont du Larivot.

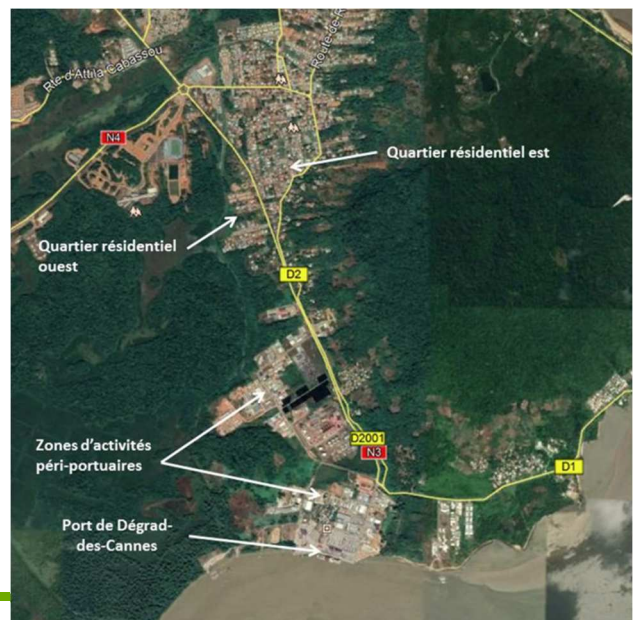
Par ailleurs, avec l'amélioration des conditions d'accueil portuaire tant à Dégrad-des-Cannes qu'à Saint-Laurent-du-Maroni (projet de port industriel et minier et de transfert du port de commerce de la CCO), le développement du cabotage fluviomaritime pourrait se trouver dynamiser entre les deux ports.

1.7.2. La desserte de la zone portuaire

Partant du port de Dégrad-des-Cannes, la RN3 rejoint après un parcours de 4 km le rond-point Adélaïde Tablon, qui se connecte sur le reste du réseau routier national.

La RN3 dessert les zones d'activités portuaires et péri-portuaires puis longe un quartier de la commune de Rémire-Montjoly avant d'atteindre le rond-point qui permet au trafic issu de Dégrad-des-Cannes de s'évacuer vers les RN1 et RN2 (et inversement).

Le port de Dégrad-des-Cannes étant localisé à l'écart de la ville de Rémire-Montjoly, on peut souligner que l'activité



portuaire et les activités économiques associées ne portent pas préjudice aux activités urbaines ou sociales de la commune :

- Les activités portuaires ne constituent pas une gêne directe ou indirecte et ne sont pas source de pollution directe, sur l'urbanisation de la commune et pour les habitants ;
- les flux générés par l'activité portuaire ou par la zone d'activités voisine ne traversent pas de tissu urbain dense, ne générant pas d'impact significatif. Le quartier résidentiel Est est desservi par la RD2 et totalement déconnecté de la RN3. Seul le petit quartier Ouest se connecte sur la RN3.

Au niveau de l'enceinte portuaire elle-même, le GPM a mis en service en 2019 une nouvelle porte d'entrée-sortie du terminal portuaire pour mettre fin aux dysfonctionnements subits jusqu'ici : (embouteillages fréquents de véhicules, coexistence et conflits d'usage entre engins de manutention, véhicules légers et poids lourds, absence de zone réservée et sécurisé pour le flux des piétons, stockage des poids lourds en entrée le long des voies publiques...

Ce nouvel équipement a été mis en service en 2019. L'ensemble des fonctions administratives, sécurité et sûreté et opérationnelles sont désormais concentrées sur cet équipement qui est connecté à la fibre optique et dispose du haut débit pour toutes les fonctions internet. A noter la pose de panneaux photovoltaïques sur la toiture qui permet d'assurer une production d'électricité, correspondant à 10% de l'ensemble des besoins annuels du site portuaire.



1.7.3. L'intermodalité

- Parmi les quatre modes de transport permettant d'offrir une intermodalité (route, fer, mer, air), seul le mode maritime et le mode routier sont aujourd'hui utilisés pour la desserte du port de Dégrad-des-Cannes.

Il n'existe pas de voie ferrée en Guyane et aucun projet de développement de ce mode de transport n'est prévu.

Le mode maritime permet la desserte au long cours du port de Dégrad-des-Cannes vers les Antilles françaises et vers la métropole et l'Europe. Il n'existe pas de cabotage maritime local ou régional pour l'instant en Guyane.

Le mode routier assure l'essentiel des flux de transport, notamment de marchandises, le long des 450 km de la dorsale routière littorale allant de Saint-Laurent-du-Maroni à Saint-Georges-de-l'Oyapock.

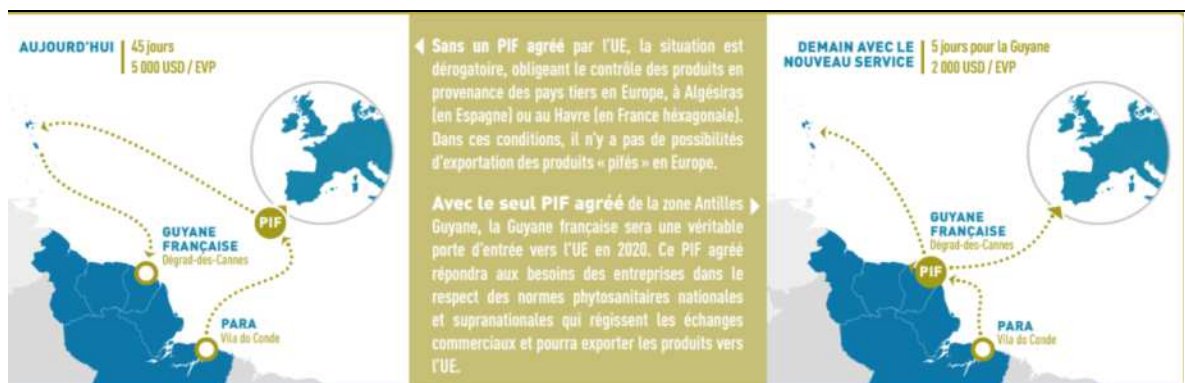
Le mode fluvial, qui prend le relai de la route sur les fleuves, est réalisé par des pirogues adaptées au réseau fluvial intérieur et notamment pour le passage des sauts (chutes et passages rocheux situés sur les fleuves et rivières intérieurs). Il n'y a pas de flux fluviaux sur le Mahury où est implanté Dégrad-des-Cannes donc pas de liens entre le mode fluvial traditionnel et le GPM.

Le GPM de la Guyane développe aujourd'hui un projet de terminal portuaire commercial et industriel sur le Maroni en aval de Saint-Laurent-du-Maroni dans la zone de l'OIN⁵. La création d'un Terminal portuaire à Saint-Laurent du Maroni devrait favoriser la mise en place d'un cabotage fluvio-maritime et un report modal du transport terrestre vers le transport maritime. En ce sens, par ses projets, le GPM se posera durant le projet stratégique en facilitateur de l'intermodalité et du développement d'alternatives maritimes.

- Le projet d'une ligne de cabotage maritime interrégional

Suite à une étude⁶ réalisée en 2017 sur le développement d'une ligne de cabotage maritime régional, un potentiel d'échange par cabotage a été identifié, de l'ordre de 100 000 tonnes par an de produits pouvant être échangés entre la Guyane, ses voisins, les Antilles Françaises et l'Europe.

Ce projet doit être mis en œuvre en synergie avec celui du Poste Frontalier⁷ Communautaire (voir le volet 2 Socio-économique). Ce dernier équipement, qui doit voir le jour au cours du nouveau Projet stratégique 2019-2023 à proximité immédiate de la nouvelle entrée/sortie à l'enceinte portuaire, apparaît essentiel pour la finalité du projet de cabotage. Le schéma ci-dessous, extrait de l'étude sur la ligne de cabotage, illustre parfaitement la complémentarité entre les deux projets.



⁵ A ce jour, l'implantation de l'infrastructure n'est pas arrêtée par l'EPFAG qui pilote l'OIN

⁶ En partenariat avec la CODEC (Companhia de Desenvolvimento Econômico do Para), les gouvernements des états brésiliens du Para et de l'Amapa et le financement du Programme de Coopération Interreg Amazonie (PCIA)

⁷ Rappelons que Le Poste Frontalier Communautaire assure le contrôle des produits d'origine animale ou végétale destinés à l'homme, au bétail, ou à l'agriculture en provenance de pays tiers hors Union Européenne (Brésil, Suriname, Guyana, Argentine ...)

Le projet vise à la fois à développer et pérenniser les flux économiques de marchandises entre la Guyane française et les pays voisins, de réduire les coûts des produits importés notamment en réduisant les coûts de transport à l'arrivée en Guyane (estimation d'une diminution par 2,5 du coût d'un conteneur de 20') et les temps de transport maritime (division par 9 entre la situation actuelle et la situation future avec la ligne de cabotage et le PIF guyanais).

L'objectif est que des navires de type « mutipurpose » pouvant transporter des palettes et des conteneurs soient mis en service sur une rotation qui desservira les pays de la région, jusqu'aux Antilles françaises. Le navire type aura les caractéristiques lui permettant de toucher sans contraintes les ports du plateau des Guyanes où la profondeur d'eau dans les ports sont limitées (moins de 8,50 m en moyenne).

1.8. MISE EN ŒUVRE DU PROJET STRATEGIQUE

Le Projet Stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de la Guyane se structure autour de 5 axes majeurs qui constituent la structure de la feuille de route du GPM pour les cinq années de 2019 à 2023, auxquels correspondent des enjeux/objectifs pour le GPM. Ces axes sont ensuite déclinés en actions qui seront entreprises au cours du projet stratégique.

A. Développer la digitalisation vers un port intelligent (SMART port)	B. Renforcer la démarche d'acteur de développement durable en Guyane	C. Accompagner la Guyane dans une meilleure intégration interrégionale	D. Poursuivre la modernisation des installations vers une performance accrue	E. Communiquer et renforcer le lien entre la communauté portuaire et les acteurs du développement portuaire
Mettre en œuvre un plan directeur coordonné	Développer une politique énergétique à partir de ressources renouvelables	Contribuer à la mise en œuvre d'une ligne de cabotage	Moderniser l'outillage et des infrastructures	Développer un Port Center adapté au contexte guyanais
Poursuivre le développement du SIG	Améliorer la performance des réseaux	Réaliser le Poste Frontalier Communautaire	Développer la capacité portuaire	Renouveler la stratégie de communication: logo, site internet
Renforcer la formation du personnel	Contribuer à la connaissance des milieux naturels	Poursuivre les travaux du CCIAG	Développer les outils de pilotage et de suivi de la performance	Renforcer la cohésion sociale de l'entreprise
Développer un système communautaire portuaire intégré	Mener une politique d'aménagement foncier durable et écoresponsable	Mettre en œuvre un observatoire portuaire interrégional	Appuyer la structuration de la croisière maritime	Mener à bien l'étude d'un nouveau siège et préparer sa réalisation
	Encourager l'implantation d'entreprises en économie circulaire et énergies renouvelables	Etudier le développement d'une plateforme logistique à la frontière brésilienne	Structurer le long terme avec le Terminal portuaire industriel de l'Ouest	
		Structurer le long terme en poursuivant le projet de POMU		

La Commission des Investissements, le Conseil de Développement puis le Conseil de Surveillance se sont réunis respectivement les 18 novembre, 19 novembre et 20 novembre 2019 à Cayenne et Rémire-Montjoly.

La Commission des Investissements et le Conseil de Développement ont émis un avis favorable sur le Projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de la Guyane et sur son évaluation environnementale.

Le Conseil de Surveillance a donné un avis favorable pour « bon à évaluer » par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe).

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale, saisie le 8 janvier 2020, après avoir pris connaissance du Projet Stratégique et de son Evaluation environnementale, a visité les installations portuaires du site de Dégrad des Cannes le 11 mars 2020 et s'est réunie en séance le 19 mars 2020. Après avoir délibéré, elle a publié son avis le 23 mars 2020. Le GPM Guyane a ainsi remis son Mémoire en Réponse le 9 avril 2020 (cf ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020).

