

GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE



PROJET STRATEGIQUE

2019-2023

VOLETS 4 & 5

***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	3
VOLET 4 - LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT	6
1.1. LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DU FONCIER A VOCATION PORTUAIRE	6
1.1.1. LA MAITRISE FONCIERE DU GPM-GUYANE SUR DEGRAD-DES-CANNES	6
1.1.2. LA DEMANDE EN MATIERE DE FONCIER PORTUAIRE ET PERI-PORTUAIRE	6
1.1.3. L'OFFRE FONCIERE A PROXIMITE DU PORT DE DEGRAD-DES-CANNES	7
1.1.4. LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DU FONCIER	8
1.1.5. LES CONTRAINTES D'AMENAGEMENT	11
1.1.6. LA MAITRISE FONCIERE ET LES AUTRES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DE LA CIRCONSCRIPTION DU GPM	11
1.1.6.1. Le site de Saint-Georges de l'Oyapock	11
1.1.6.2. Le site de Saint-Laurent-du-Maroni	12
1.2. VOLET ENVIRONNEMENTAL : ENJEUX DE PROTECTION DE LA NATURE ET MODALITÉS DE GESTION	13
1.2.1. LA CONSOMMATION D'ENERGIE AU NIVEAU PORTUAIRE	13
1.2.2. LA GESTION DES DECHETS	14
1.2.3. L'ASSAINISSEMENT DES ESPACES PORTUAIRES	15
1.2.4. RISQUES TECHNOLOGIQUES	15
1.2.5. RISQUES NATURELS	18
1.2.6. PATRIMOINE NATUREL	24
1.3. LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU GPM-GUYANE	27
1.3.1. OBJECTIFS ET COMPOSANTES DE LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU GPM-GUYANE	27
1.3.2. LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU GPM ET L'ECOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE	29
1.3.3. DISPOSITIF DE SUIVI DU PROJET STRATEGIQUE	32
1.4. COOPERATION INTERPORTUAIRE ANTILLES-GUYANE	37
1.5. RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES	38
1.5.1. LE PORT DE DEGRAD-DES-CANNES DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE LA COLLECTIVITE TERRITORIALE DE GUYANE (CTG)	38
1.5.2. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU CENTRE-LITTORAL	40
1.5.3. LE PORT DE DEGRAD-DES-CANNES DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME DE LA COMMUNE DE REMIRE-MONTJOLY	42
1.5.4. LES RELATIONS VILLE-PORT	44
VOLET 5 - LES DESSERTES DU PORT ET LA POLITIQUE DU GRAND PORT MARITIME EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE.	45
1.6. LES DESSERTES ROUTIERES DU PORT DE DEGRAD-DES-CANNES	45

1.6.1. LA CONNEXION DE LA ZONE PORTUAIRE AU TERRITOIRE GUYANAIS	45
1.6.2. LA DESSERTE DE LA ZONE PORTUAIRE	46
1.6.3. LA NOUVELLE PORTE D'ENTREES/SORTIES (E/S)	49
1.7. LA DESSERTE MARITIME DE LA GUYANE	51
1.8. L'INTERMODALITE	51
1.8.1. LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EXISTANTS	51
1.8.2. LA VALORISATION DU MODE MARITIME	52
1.8.3. LE PROJET D'UNE LIGNE DE CABOTAGE MARITIME INTERREGIONAL	54

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	Caribbean 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	Caribbean 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

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

1.1. LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DU FONCIER A VOCATION PORTUAIRE

1.1.1. La maîtrise foncière du GPM-Guyane sur Dégrad-des-Cannes

Les Grands Ports Maritime exercent efficacement leurs missions d'aménagement, de police et d'expropriation en application de l'article L. 5312-2 du Code des transports dans au sein de leur circonscription, ce qui est désormais le cas actuellement du GPM Guyane puisque sa circonscription a été créée par arrêté préfectoral n°R03-2017-07-28-009 du 28 juillet 2017.

Dans le cadre du Projet Stratégique 2014-2018 arrivé à échéance, le GPM de la Guyane a mis en œuvre une politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire afin d'augmenter et de renforcer l'offre d'espaces portuaires et péri-portuaire disponibles, soit par des acquisitions soit par des cessions de parcelles. En effet, 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** pour ses missions d'intérêt général. Ainsi, l'Etat a cédé en août 2019 au GPM de la Guyane une parcelle brute de 16,88 ha à l'arrière de la zone de plaisance.

De même, l'extension foncière à vocation portuaire du GPM s'est concrétisée par l'acquisition d'une **première tranche de 3 ha de terrain** de la Collectivité Territoriale de Guyane. **Une seconde acquisition de 3 ha de terrain de la CTG** est en cours de signature, et des discussions se poursuivent pour d'autres parcelles.

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.

1.1.2. La demande en matière de foncier portuaire et péri-portuaire

Face à la pénurie de foncier économique sur la CAEL et la saturation de la PAE gérée par la CCIG, le GPM reçoit depuis plusieurs années des demandes pour du foncier afin de développer des activités liées directement ou indirectement au port (générant du trafic à l'import ou à l'export).

Aujourd'hui, le GPM dispose d'un portefeuille d'entreprises désireuses de s'implanter à proximité du port de Dégrad-des-Cannes du fait d'une activité en lien avec le port. Cela représente une demande de plus de 410 000 m² (41 ha) avec des demandes de taille différente, de quelques dizaine de m² à 30 ha pour la plus importante.

Certaines demandes sont anciennes (2015) notamment celles des manutentionnaires mais n'ont toujours pas trouvé de réponses. Les autres sont récentes. Mais toutes sont confirmées par les porteurs de projets de développement économique.

Le panel d'activités désirables de s'implanter sur Dégrad-des-Cannes correspond aux thématiques que le GPM souhaite voir se développer en périphérie du port : manutention, logistique, économie circulaire et valorisation déchets :

- Développement d'une zone de dépôt de conteneurs vides, zones de stockage et entretien des stackers, zone de lavage
- Stockage et valorisation de matériaux de dragages
- Développement d'une activité de chantier naval sur Dégrad-des-Cannes
- Stockage et fourniture d'énergie
- Collecte des huiles alimentaires usagées pour exportation vers l'Europe pour y être recyclées.
- Plate-forme logistique multi-températures
- Déchetterie pour le milieu professionnel par une plateforme de massification des déchets avant valorisation ou expédition vers la métropole pour recyclage
- Collecte, traitement et valorisation de déchets : compostage, production énergétique.

Il convient de souligner que lorsque la ligne de cabotage interrégionale sera en place, en lien avec le PFC, il est probable qu'une demande nouvelle de surfaces notamment dans la logistique fera jour. Aujourd'hui une telle demande n'est pas identifiée avec précision mais elle apparaît logique dès lors que le trafic portuaire se développera.

Par ailleurs, le GPM doit répondre régulièrement, entre autre dans le cadre des travaux et chantiers qu'il lance, à des demandes d'implantation temporaire d'opérateurs économiques, nécessitant de disposer d'une réserve de foncier mobilisable sur une période définie et courte. Les marchés prévoient la mise à disposition d'une zone de chantier.

Par exemple, pour les marchés de travaux pour le renforcement des quais pour l'installation des grues, l'entreprise a sollicité 2 500 m² pour une durée de 4 ans ou encore la reprise et renforcement du réseau électrique HT pour lequel l'entreprise attributaire a sollicité 5 000 m².

1.1.3. L'offre foncière à proximité du port de Dégrad-des-Cannes

Le Parc d'Activités Économiques (PAE) de Dégrad des Cannes, à proximité immédiate du Port de Commerce, a été constitué sous forme de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté). Sa réalisation a été avalisée par délibération du Conseil Municipal de Rémire-Montjoly en date du 27 septembre 1995. La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assumée par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Région Guyane (CCIRG).

Le PAE est le seul parc de l'Île de Cayenne offrant aux entreprises un environnement et des prestations variées et avantageuses : viabilisation complète, équipements communs, prix moyen de 50€/m², taux de taxe professionnelle parmi les plus bas de Guyane, exonération de la Taxe d'Aménagement (TA).

L'aménagement de la zone, d'une surface utile de 57 hectares, est programmé en 3 phases. La phase N°1, portant sur environ 28 hectares, d'ores et déjà commercialisés, accueille plus d'une cinquantaine d'entreprises réparties selon différents secteurs d'activités (agroalimentaire, BTP, logistique, menuiserie bois, mécanique automobile, coopératives, services aux entreprises), sur des parcelles de dimensions variables, de 1.500 m² à 5 000 m².

La phase 1 du PAE est aujourd'hui achevée et la zone occupée en totalité. Les phases suivantes seront lancées à un horizon non connu aujourd'hui. En effet, ces aménagements ont été un temps remis en question en raison de la prescription d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques finalement approuvé le 23 novembre 2016. La présence de la SARA et de ses installations de stockage à proximité du PAE induit un risque qui a été évalué par les Services de l'Etat afin de déterminer, à défaut d'un déplacement ou d'un enfouissement rapide des équipements à l'origine de la problématique afférente, les impacts potentiels sur les activités existantes et d'encadrer le développement de la zone. Le projet d'extension, qui nécessite des terrassements et des remblaiements importants, a par ailleurs nécessité une révision partielle du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de l'île de Cayenne, approuvée par arrêté préfectoral du 18 août 2011 puis ajustée par une modification validée le 22 décembre 2015.

Le PAE de Dégrad des Cannes est reconnu comme une ZAE d'intérêt régional ayant un effet structurant pour la Guyane. A l'heure actuelle, les activités accueillies sont diverses, mais une étude de la Communauté d'Agglomération préconise, à terme, la spécialisation de cette zone sur les seules activités portuaires et logistiques, dans un contexte de développement d'une offre complémentaire sur le territoire intercommunal et de relative rareté foncière près du port sur le long terme. Compte tenu des contraintes rencontrées actuellement par le PAE, son extension ne peut être vue que sur un terme éloigné.

1.1.4. La stratégie d'aménagement du foncier

Face aux difficultés rencontrées par les acteurs économiques de Guyane pour disposer d'un foncier à proximité du port pour y développer des activités en lien avec ce dernier, le **GPM souhaite se positionner en tant que « port entrepreneur »** et accompagner le développement économique du territoire. La maîtrise foncière sur Dégrad-des-Cannes étant aujourd'hui assurée au travers des acquisitions et cessions de parcelles, pour répondre à la demande de foncier économique-portuaire le GPM a lancé une réflexion sur l'organisation et la vocation des différents espaces disponibles autour du terminal de commerce et sur la stratégie d'aménagement à retenir¹.

Cette stratégie repose sur la création d'une zone d'activités portuaires selon deux secteurs :

Secteur 1 – Economie circulaire : activités de collecte et traitement de déchets inscrites dans une filière à la fois de valorisation et d'exportation (unité de biomasse, de production et/ou de stockage d'énergie ...)

Secteur 2 – Manutention : activités liées à la manutention. Actuellement les deux opérateurs de la place réalisent leurs opérations internes (entretien, maintenance) sur les terre-pleins portuaires créant des conflits d'usage et générant des situations dégradées.

Au final, les secteurs à aménager présentent des typologies différentes et sont présentés d'Est en Ouest ci-après.

Le secteur 1 est déjà partiellement utilisé pour les activités du port. Avec la récente cession de 16,88 ha de foncier par l'Etat assurant au GPM la maîtrise du foncier, son aménagement va pouvoir être envisagé conformément au projet en cours.

Le secteur 2 est encore non occupé et le futur PFC sera implanté sur ce secteur.

¹ Mission d'assistance à Maitrise d'ouvrage pour l'aménagement de la zone d'activités portuaires et para portuaires du GPM de Guyane (SOFID ; 2018)

En ce qui concerne le secteur 3, localisé au nord de la zone de plaisance, il s'agit réellement d'une extension foncière dans une zone. Ce secteur représente un fort potentiel de développement de l'offre foncière du GPM, à un terme plus éloigné que pour les secteurs 1 et 2 amenés à être développés dès le présent Projet stratégique 2019-2023, compte tenu notamment des enjeux environnementaux sur ce 3^{ème} secteur.

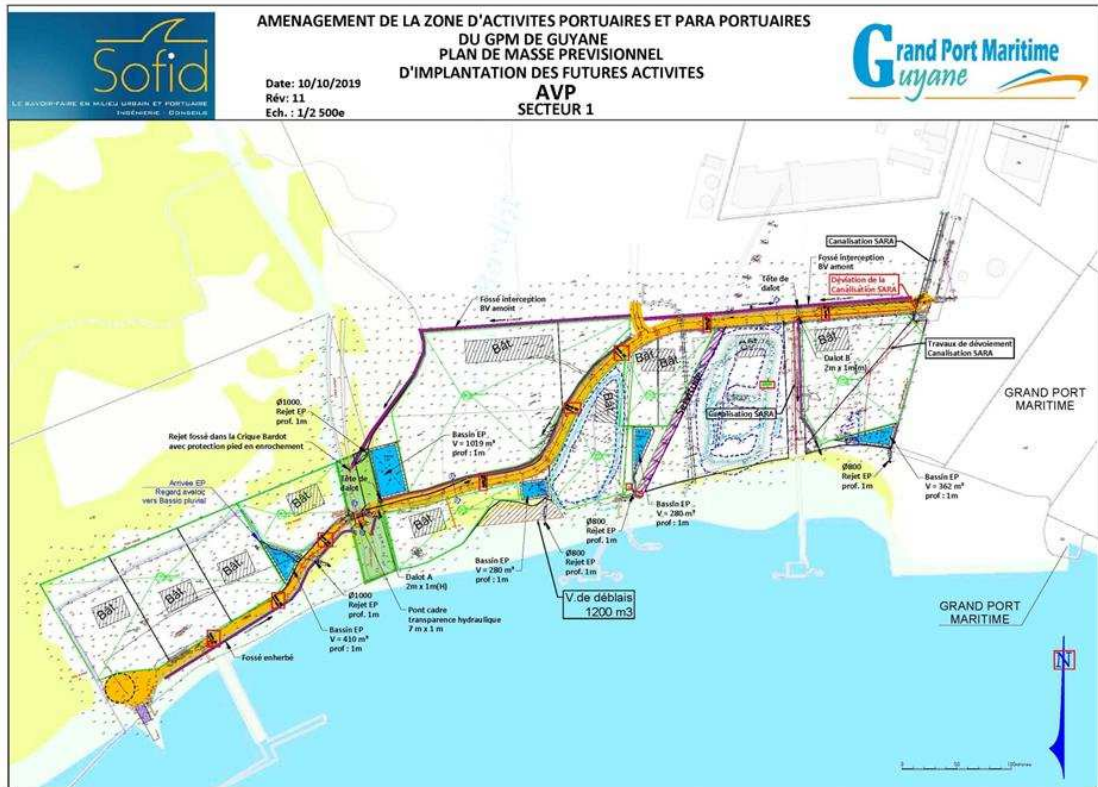


Secteurs d'aménagements envisagés

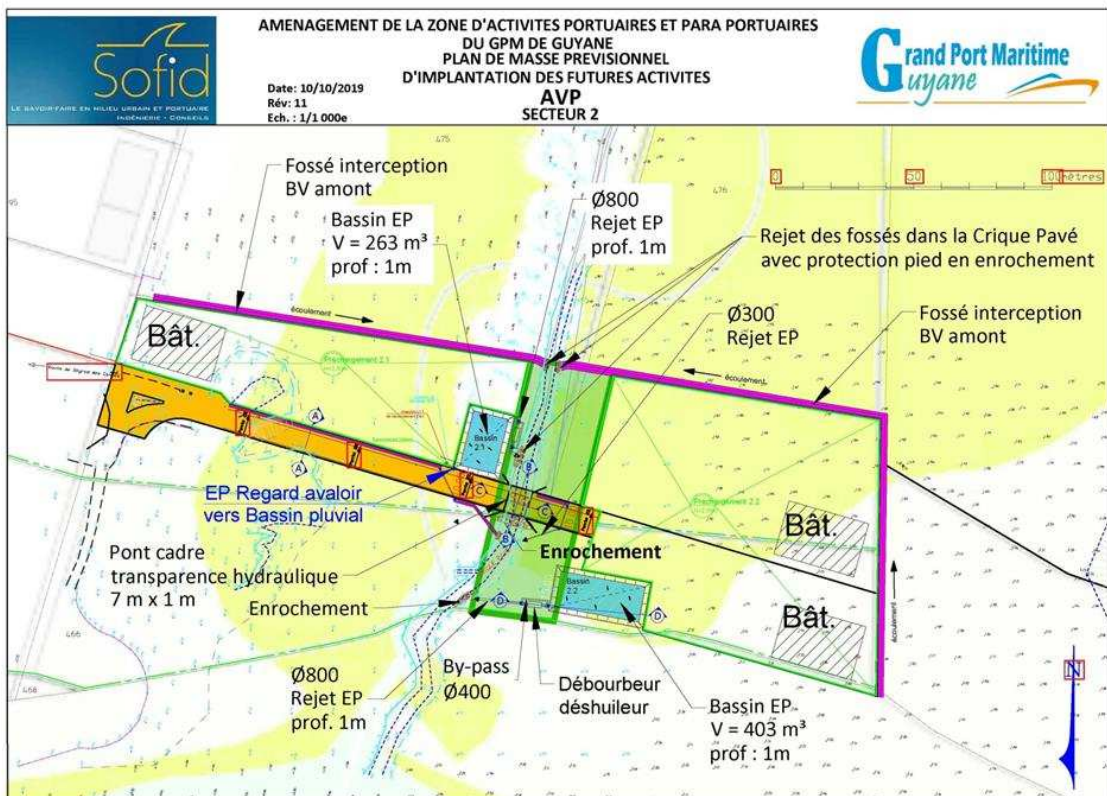
Les plans suivants tirés de l'étude d'aménagement du foncier, proposent une implantation potentielle des futures activités sur la zone dédiée du port.

Au regard des trois secteurs prévus pour aménagement portuaire et économique au cours du projet stratégique, les deux secteurs 1 & 2 vont être en priorité aménagés, par optimisation du tissu industriel et portuaire existant (restructuration et optimisation, comblement des « dents creuses »), le troisième le secteur 3, situé hors espaces naturels de l'Habitation Vidal et en dehors d'emprises de type « zones naturelles réglementées », est prévu pour répondre à la demande de foncier économique qui fait défaut sur le territoire de la CACL.

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.



Plan de masse prévisionnel - Secteur 1



Plan de masse prévisionnel - Secteur 2

Ainsi, on note l'urgence de la continuité d'une politique de maîtrise foncière et d'aménagement pour le GPM de Guyane.

1.1.5. Les contraintes d'aménagement

Les contraintes pour les opérations d'aménagement foncier à vocation portuaire sont liées aux risques technologiques et naturels et sont présentées dans le chapitre 1.2 relatif aux enjeux environnementaux. Pour plus de détail on se reportera à ce chapitre.

1.1.6. La maîtrise foncière et les autres projets de développement de la circonscription du GPM

Le GPM de Guyane poursuit son développement avec le projet d'extension de son domaine foncier au niveau des différents sites compris aujourd'hui dans sa circonscription.

A l'Est du territoire, le GPM de la Guyane dispose d'une réserve foncière pour mener à bien le projet de création d'un port sec au niveau de Saint Georges. Différentes activités de logistiques pourront s'y développer, représentant une véritable opportunité d'accompagner un dynamisme économique à l'Est par le développement d'une plate-forme logistique, dont le programme de préfiguration a été lancé en 2019.

A l'Ouest du territoire, le GPM a un projet de création d'un port industriel et commercial pour lequel il conviendra lorsque le projet sera avancé (actuellement au stade de la faisabilité) que le GPM dispose d'une maîtrise du foncier.

La politique d'aménagement et de développement durable du Grand Port Maritime de Guyane s'inscrit dans un enjeu global spatialisé à une échelle locale : le développement économique du territoire combiné à la nécessité de la préservation de l'environnement. La vocation des différents espaces portuaires, et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature, est ainsi identifiée. La politique d'aménagement et de développement durable intègre le volet territorial du projet stratégique et fait l'objet d'une évaluation environnementale.

1.1.6.1. 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.

La maîtrise de ce développement portuaire, industriel et logistique est également indispensable face aux enjeux environnementaux.



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

1.1.6.2. Le site de Saint-Laurent-du-Maroni

Le site de la circonscription du port correspond à une zone de 1500 ha en aval de Saint-Laurent-du-Maroni.

Le port existant, sous gestion de la Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (CCOG) est situé en ville sur les berges du fleuve Maroni, à une trentaine de kilomètres de l'embouchure du fleuve.

La zone Nord, inscrite dans la circonscription maritime, est en dehors de la ville. Elle 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. Son développement doit être maîtrisé face aux enjeux environnementaux.



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

1.2. VOLET ENVIRONNEMENTAL : ENJEUX DE PROTECTION DE LA NATURE ET 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...

Il s'agit ici d'aborder succinctement les principaux enjeux pour le GPM en matière environnementale. Pour de plus amples détails, on se reportera à l'Évaluation Environnementale spécifique du Projet Stratégique 2019-2023 constituant un document annexe au présent document.

1.2.1. La consommation d'énergie au niveau portuaire

L'énergie fossile (hydrocarbures notamment) est la principale énergie consommée en Guyane (transports, production d'électricité avec les deux centrales thermiques...). Or le territoire doit importer 100% des carburants qu'il consomme ce qui la rend très dépendante énergétiquement vis-à-vis des autres territoires.

De nombreuses activités du port sont à l'origine de consommations d'énergie essentiellement d'origine fossile (hydrocarbures) : bateaux en escale, dragues, engins de manutention, climatisations et fonctionnement des équipements électriques et électroniques, etc.

A moyen terme, une augmentation des consommations d'énergie est envisagée dans une situation au fil de l'eau notamment du fait de l'augmentation du trafic et la mise en service de nouveaux équipements au niveau du port.

Toutefois, **la consommation d'énergie étant relevée comme un enjeu majeur**, la situation s'est améliorée ces dernières années avec la mise en place de différentes actions inscrites dans le précédent projet stratégique :

- Mise en place d'énergie renouvelable ;
- Amélioration de la performance environnementale des matériels et engins utilisés ;
- Sensibilisation, communication, etc.

Pour exemple, le GPM a été lauréat d'un appel d'offre concernant la mise en place d'un site de production électrique à partir d'énergie renouvelable en autoconsommation. Ainsi, un champ solaire composé de 340 panneaux photovoltaïques a été installé sur la toiture du complexe entrée-sortie du port de Dégrad-des-Cannes (centrale de 100 kWc). L'énergie produite, qui représente 10% de la consommation totale des installations du port, sera entièrement autoconsommée sur le site.

La performance environnementale du matériel a été améliorée : des groupes électrogènes, vieillissants, sont changés, permettant une optimisation (meilleure performance et plus économe) de la consommation et une diminution d'éventuels risques technologiques.

La rénovation des réseaux électriques et la redistribution du parc reefers sont de nature à améliorer la performance énergétique du port. En effet, les travaux de reprise du réseau électrique existant sont engagés, il s'agit notamment de :

- la suppression du poste électrique du Port

- la suppression de l'arrivée EDF : l'alimentation et le poste avec transformateur sont déplacés vers la nouvelle entrée et la toiture de ce complexe E/S est équipée de panneaux photovoltaïques (600 m²) devant couvrir l'équivalent de 10% de la consommation annuelle électrique du port
- le déplacement du poste de la Marina.

De même, à court terme, la toiture du Poste Frontalier Communautaire (PFC) sur le port de Dégrad-des-Cannes offre la possibilité d'implanter un champ solaire composant la quasi-totalité des futurs besoins énergétiques du bâtiment. Selon le document disponible (APS3 d'octobre 2019) le bâtiment technique offrira une surface au sol de l'ordre de 475 m² et le bâtiment de bureaux 54 m² soit ~530 m² au sol. A titre de comparaison, les 1000 m² de toiture du nouveau complexe E/S ont permis d'installer 600 m² de panneaux photovoltaïques. Si l'on garde le même ratio d'installation et d'efficacité énergétique, la toiture du PIF pourrait recevoir 350-400 m² de panneaux photovoltaïques (estimation sommaire). La conception du bâtiment pourrait également envisager de tendre vers une norme HQE.

Par ailleurs, la biomasse représente un des axes prioritaires de développement pour la Collectivité territoriale de Guyane, le volet énergétique étant l'un des aspects de l'économie de la filière. De nombreux projets ont été identifiés ou sont en cours d'étude. S'agissant de la production d'électricité, qui fait l'objet de dispositifs de soutien spécifiques par l'intermédiaires des charges de service public, elle constitue pour la collectivité un des leviers permettant d'améliorer la rentabilité de la filière et de faciliter la mise en place de l'organisation industrielle, du tissu économique et de créations d'emplois dans les différentes étapes de la chaîne de valeur. Les sources d'approvisionnement envisagées sont diverses et comprennent la valorisation des coproduits de sciage, la biomasse issue de l'exploitation forestière, les produits des défriches urbaines et agricoles, etc.

Une des opérations envisagée est l'implantation d'une usine de biomasse sur le foncier en cours de développement par le GPM, dont l'incidence sur la production énergétique sera positive avec la réduction de la dépendance à l'énergie fossile pour le territoire.

Il est prévu que la production de cette unité sera injecté vers la centrale EDF et représentera l'équivalent de la consommation totale du GPM (bâtiments et terre-pleins portuaires).

L'ensemble de ces actions est présenté synthétiquement ci-après, l'évaluation environnementale les abordant de manière plus approfondie.

L'évolution vers le développement des énergies renouvelables est aujourd'hui favorable en Guyane et le GPM met en place une stratégie de développement de capacités de production au niveau de ses propres installations et bâtiments ainsi que sur le foncier en cours d'aménagement. **Face à l'enjeu majeur de la consommation d'énergie pour le GPM, ce dernier prévoit de poursuivre son investissement et les actions dans cette voie.**

1.2.2. La gestion des déchets

La gestion des déchets à l'échelle de la Guyane reste insuffisante sur plusieurs aspects : collecte / traitement mais les efforts menés ces dernières années par les collectivités se poursuivent et se généralisent.

Au niveau portuaire, à l'exception des problématiques liées aux équipements de manutention (flexibles défectueux et fuites d'huiles) et aux déchets de la marina, le GPM de Guyane n'a pas une production importante de déchets liés à son exploitation propre. Il

gère, par ailleurs, les déchets des navires selon un plan de gestion des déchets des navires qu'il a élaboré.

Toutefois, la gestion des déchets restant un **enjeu environnemental majeur**, la situation s'est améliorée ces dernières années avec la mise en place de différentes actions inscrites dans le précédent projet stratégique comme par exemple :

- Sensibilisation à la limitation des déchets de chantier et leur valorisation : gestion exemplaire des déchets intégrée dans les marchés de travaux comme critère de choix depuis Juillet 2018 et concerne l'ensemble du périmètre de la circonscription du GPM.
- Elaboration en cours de supports d'information sur le tri et de sensibilisation sur les bonnes pratiques.
- Mise en place de bennes compartimentées par la CACL.

Ainsi, ces actions (non exhaustives) ont permis d'améliorer cette thématique et d'être initiateur dans le développement de filières de valorisation locales en favorisant le développement et l'installation d'entreprises dont les activités sont orientées dans ce sens.

On attend à moyen terme, une évolution tendancielle favorable pour l'environnement car globalement la production de déchets sera plus importante (nombre d'escales plus importantes dû à l'augmentation du trafic) et augmentation des activités productives, mais la mise en œuvre d'actions de prévention et d'optimisation ainsi que l'installation d'activités de valorisation permettront d'optimiser la gestion des déchets qui doit être poursuivie par le GPM.

1.2.3. L'assainissement des espaces portuaires

L'activité portuaire implique l'existence et l'extension des surfaces viabilisées et imperméabilisées (voiries, terre-pleins, bâti ...).

Sur ces surfaces sont réalisées des activités génératrices de pollutions (fuites de carburants ou d'huile, gomme des engins de manutention et des véhicules, fuites de produits stockés dans les conteneurs, etc.). Tous ces polluants sont déposés sur les surfaces des chaussées puis lessivées par les pluies qui ruissellent ensuite vers le milieu naturel, entraînant avec elles les éléments polluants.

Face à des enjeux de préservation de l'environnement, les travaux pour la réhabilitation des terre-pleins et quais 1 et 2 ont inclus la construction de 3 équipements de prétraitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel.

La poursuite de la réhabilitation des terre-pleins dans le cadre du Projet Stratégique constitue un enjeu important pour le GPM, car le raccordement des terre-pleins réhabilités avec ces nouveaux équipements de prétraitement permettra de répondre aux obligations réglementaires du GPM en matière de mise aux normes de ses ouvrages et infrastructures au regard de l'assainissement des surfaces imperméabilisées.

L'assainissement des espaces portuaires constitue ainsi un **enjeu important sur lequel le GPM a mis en œuvre une politique d'installation d'équipements adaptés pour la préservation de l'environnement.**

1.2.4. Risques technologiques

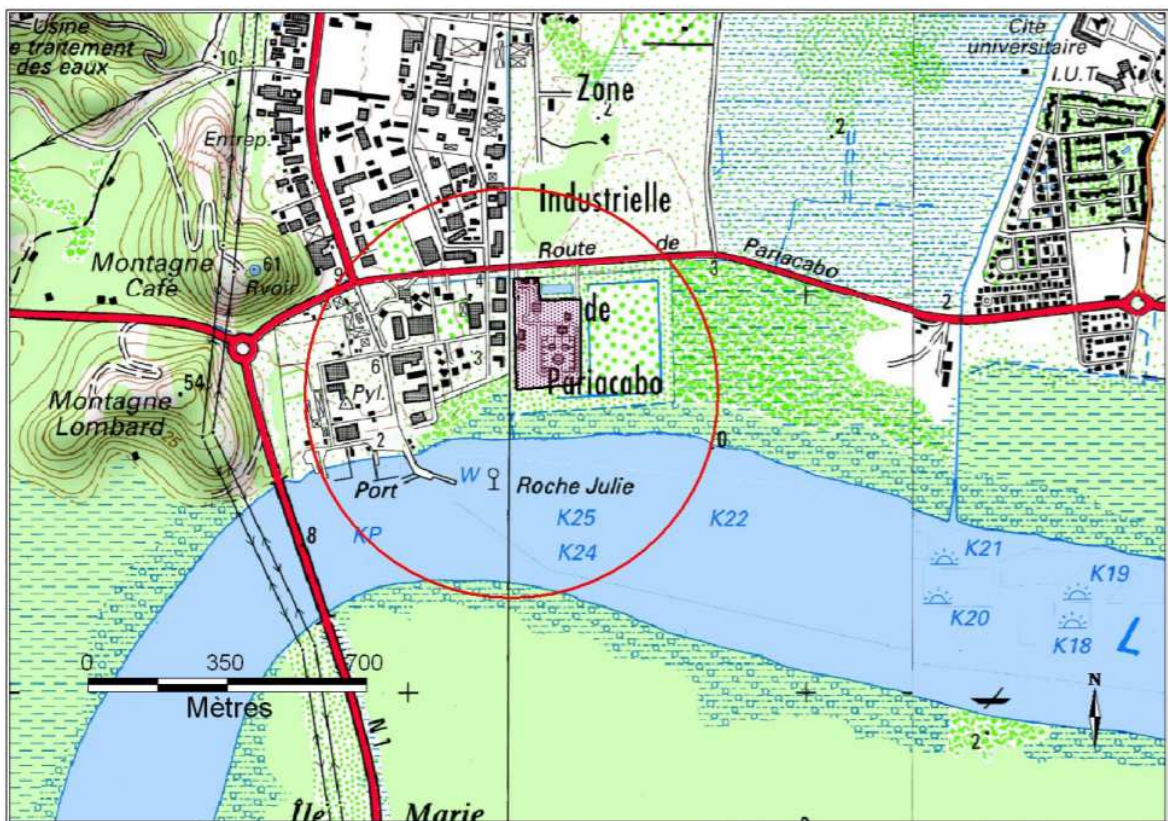
Les risques présents sont bien identifiés par le Direction Départementale des Risques Majeurs (DDRM) de Guyane.

Deux Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) concernent le périmètre de la circonscription du GPM,

- Un PPRT concerne le GPM au niveau de la zone industrielle de Pariacabo, sur la commune de Kourou et concerne là aussi la SARA pour des phénomènes de type explosion de nuage de gaz avec ou sans effets thermiques. En effet, elle dispose sur ce site de réservoirs aériens d'hydrocarbures, d'un poste de chargement des camions citernes d'hydrocarbures liquides, d'une unité de récupération des vapeurs et d'installations annexes.

Le site est relié, par une canalisation de transport pour le déchargement des pétroliers, au quai du port de Pariacabo.

Les contraintes imposées par le PPRT ne touchent pas directement la zone portuaire mais concernent les habitations existantes et les parcelles pouvant donner lieu à la construction d'habitations nouvelles ainsi que les usagers de la route concernant le stationnement.

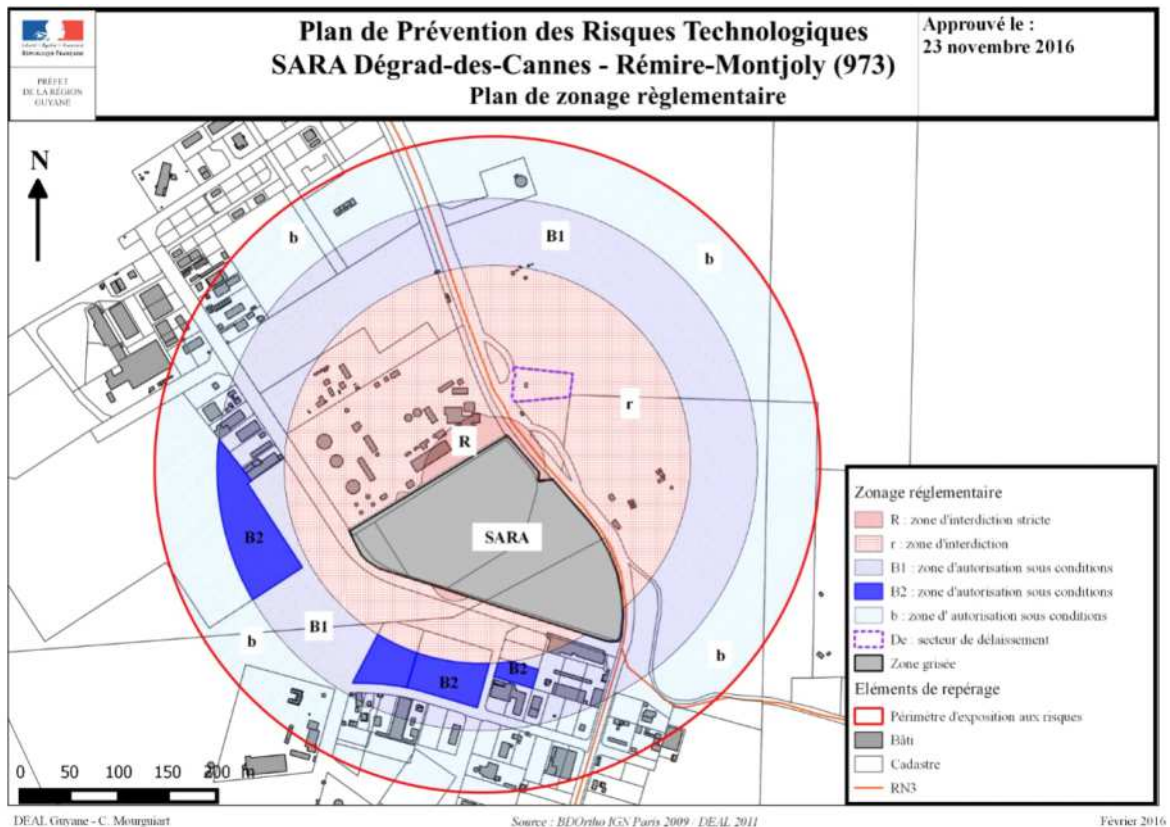


Carte Localisation - Périmètre PPRT Sara Kourou
○ Périmètre PPRT

Localisation et périmètre du PPRT SARA Kourou

Aucune canalisation de matières **dangereuses** n'est présente dans la zone.

- Un PPRT existe sur Dégrad-des-Cannes, celui du dépôt pétrolier de la SARA. Les contraintes imposées par le PPRT ne touchent pas directement la zone portuaire mais concerne la route de desserte (RD23), une partie de la zone industrielle et artisanale proche du port et le Parc d'Activités Economiques de Dégrad-des-Cannes. La poche d'habitat illégal située dans la circonscription portuaire est également touchée.



Localisation et périmètre du PPRT SARA Rémire-Montjoly

Les risques technologiques recensés et concentrés sur ce périmètre sont globalement bien maîtrisés : les installations à risques sont identifiées et aucun incident grave n'est survenu ces dernières années.

Néanmoins, au niveau du port de Dégrad-des-Cannes, l'étude de danger en cours a identifié des potentialités de zones à risques, bien qu'aucune implantation d'installation à risques n'ait eu lieu ces dernières années.

Toutefois, l'étude de danger (EDD) en cours prévoit d'adresser ces potentialités et sera révisée afin de réaliser un dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour les installations sous le régime de l'autorisation et de vérification de la conformité. De même, la vérification de la conformité aux arrêtés types pour les installations sous le régime de la déclaration a été réalisée.

Pour se faire, un chargé de mission environnement sécurité a été embauché au GPM.

Le Plan de Prévention des Risques Technologiques a été approuvé le 23/11/2016 et le Système de Management de la Sécurité du GPM a été validé par le Comité de Pilotage MASE le 14/06/2016.

- Bien qu'une installation industrielle soit présente sur la commune de Saint-Georges, aucun PPRT ne concerne celle-ci.

Une évolution tendancielle défavorable pour l'environnement à moyen terme est attendue, le tonnage de marchandises dangereuses transitant par le GPM-Guyane augmentera et les risques associés aussi. Toutefois, les actions en cours (ou à venir) au niveau de la

réorganisation du port permettent d'améliorer la structure de la gestion des marchandises dangereuses conteneurisées.

1.2.5. Risques naturels

Les principaux risques naturels en Guyane concernent le risque inondation, mouvement de terrain, les feux de végétation et les risques littoraux.

En Guyane, les bourgs se sont développés historiquement au bord des fleuves. Ainsi 20 communes sur les 22 que compte le département sont concernées par l'aléa **inondation**. Toutefois, le risque est plus prégnant sur la bande littorale où les enjeux sont les plus nombreux.

Concernant le **risque littoral**, la plaine côtière concentre 90 % des habitants de la Guyane française et plus de la moitié des communes sont littorales au sens de la loi du même nom et notamment : Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Kourou.

En effet, la plaine côtière rassemble la plupart des usages et occupations porteurs d'enjeux humains : habitations, locaux d'activités et activités elles-mêmes.

Les zones les plus exposées sont la rive droite du fleuve Mahury à son embouchure, l'anse de Rémire, le nord et l'est de la commune de Kourou.

Concernant **les mouvements de terrain**, c'est le territoire de l'île de Cayenne qui est le plus concerné par le risque mouvement de terrain. Les trois communes Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury comprennent des plaines côtières basses et des reliefs de collines et monts isolés de tailles et d'orientation variables, dépassant parfois 100 m d'altitude.

Le périmètre administratif du Grand Port Maritime de Guyane est concerné par plusieurs risques naturels.

Au niveau de **Dégrad-des-Cannes**, la zone portuaire existante (partie commerce) n'est pas concernée par le risque inondation. Apparaissent concernés dans le cadre du PPRI de l'île de Cayenne, site de Rémire-Montjoly les zones suivantes (figure suivante extraite du zonage réglementaire du PPR inondation de l'île de Cayenne)² :

- La zone de plaisance, de la cale de cabotage (future zone d'un chantier naval artisanal en cours d'implantation) et du ponton de pêche ;
- Certains espaces envisagés pour le développement des activités péri-portuaires.

La démarche d'élaboration des plans de prévention des risques naturels en Guyane a été lancée en 1997 avec la prescription des PPR des communes de l'île de Cayenne, pour les risques d'inondation, risques littoraux et mouvements de terrain. Des études ont été lancées afin de redéfinir les contours des zones soumises aux aléas et du zonage réglementaire sur les zones concernées. Le but de ces études est de délimiter, sur un territoire identifié, les zones exposées aux risques naturels et les zones qui ne sont pas directement exposées, mais où des constructions, des ouvrages, des aménagements ou tout usage du sol pourraient aggraver les risques ou en provoquer de nouveaux.

Les études permettront en outre de redéfinir les prescriptions édictées dans les règlements, et en particulier d'intégrer de nouvelles prescriptions relatives à la réduction de la

² En cours de révision : les études ont démarré début 2017 pour une durée prévue de 3 ans. Les résultats sont donc attendus pour 2020

vulnérabilité des constructions existantes et aux différents projets d'extension qui y sont envisagés, au regard des préoccupations d'inondabilité, de submersion marine et d'érosion du littoral. La prise en compte du risque inondation sera affinée avec l'intégration du ruissellement pluvial. Pour le changement climatique, une surcote sera intégrée dans la définition du niveau marin de référence. Il sera également veillé à mettre en évidence les interactions avec les risques industriels existants dans les communes concernées, notamment avec les plans de prévention des risques technologiques (PPRT).



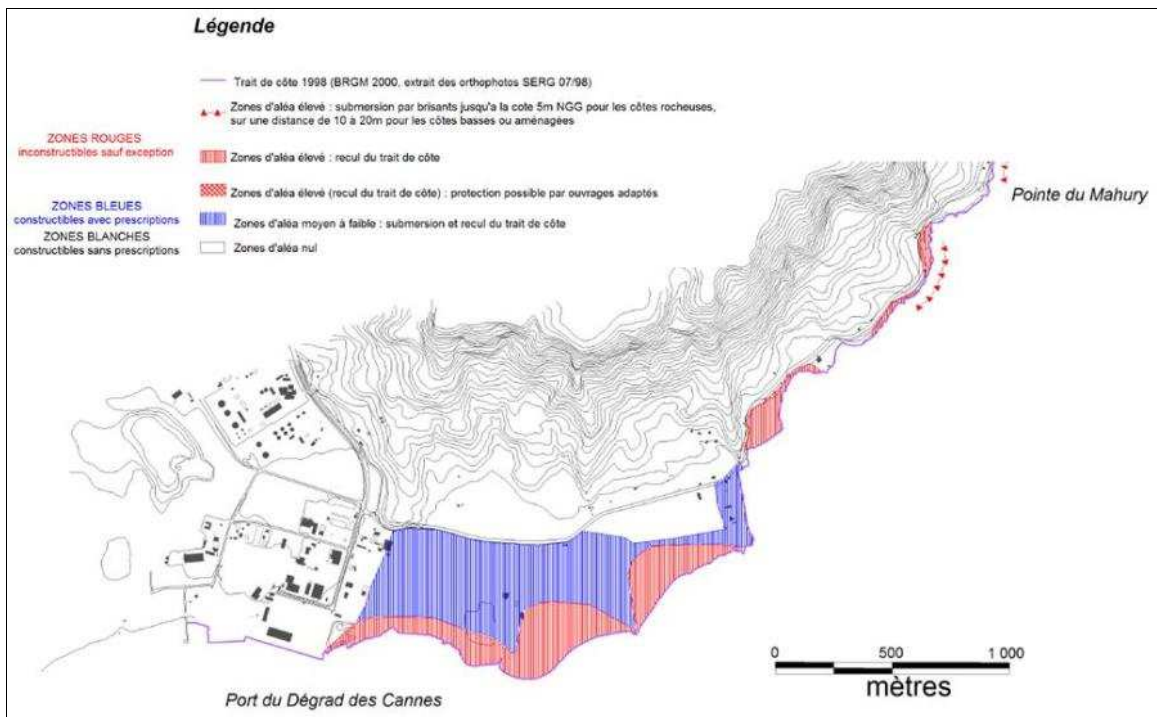
Zonage du PPRI sur la zone de Dégrad-des-Cannes

Concernant les **risques littoraux** de submersion (extrait ci-dessous du zonage réglementaire du PPRN Littoraux de l'île de Cayenne) on observe que le port sera concerné dans ses développements futurs :

- Une bande littorale d'une centaine de mètres ou moins à l'Est du port de commerce est en zone d'aléa élevé avec recul du trait de côte (inconstructible sauf exception) ;
- Une bande arrière de l'ordre de 400 m est classifiée zone d'aléa moyen à faible avec recul possible du trait de côte et submersion. La zone est constructible selon les prescriptions du PPRN.

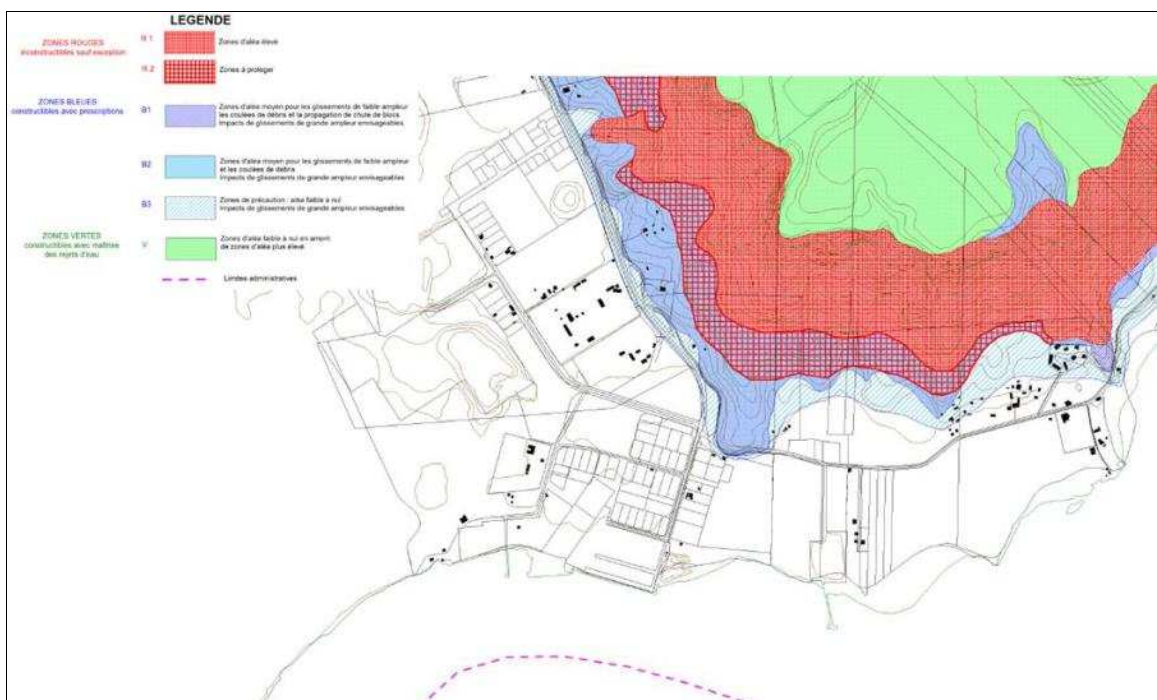
Ces espaces sont aujourd'hui envisagés pour plusieurs développements liés au port : implantation du PIF, implantation des manutentionnaires, ponton de tourisme pour les vedettes de promenade en mer et d'accueil des unités des administrations.

A noter que dans cette zone (aléa moyen à faible), l'Etat envisage d'implanter un bâtiment pour installer ses services et notamment la DEAL (plateau technique). Les prescriptions associées devront être prises en compte dans l'aménagement.



Zonage du PPRL sur la zone de Dégrad-des-Cannes

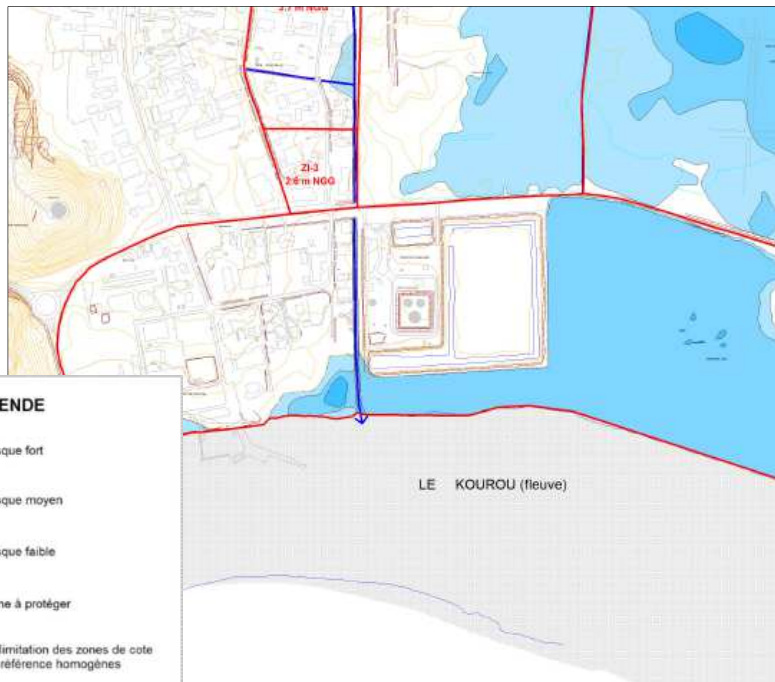
La zone portuaire et le PAE ne sont pas concernés par le PPR des **mouvements de terrain** (extrait ci-dessous du zonage réglementaire du PPR Mouvements de terrain de l'île de Cayenne).



Zonage du PPRN Mouvements de terrain sur la zone de Dégrad-des-Cannes

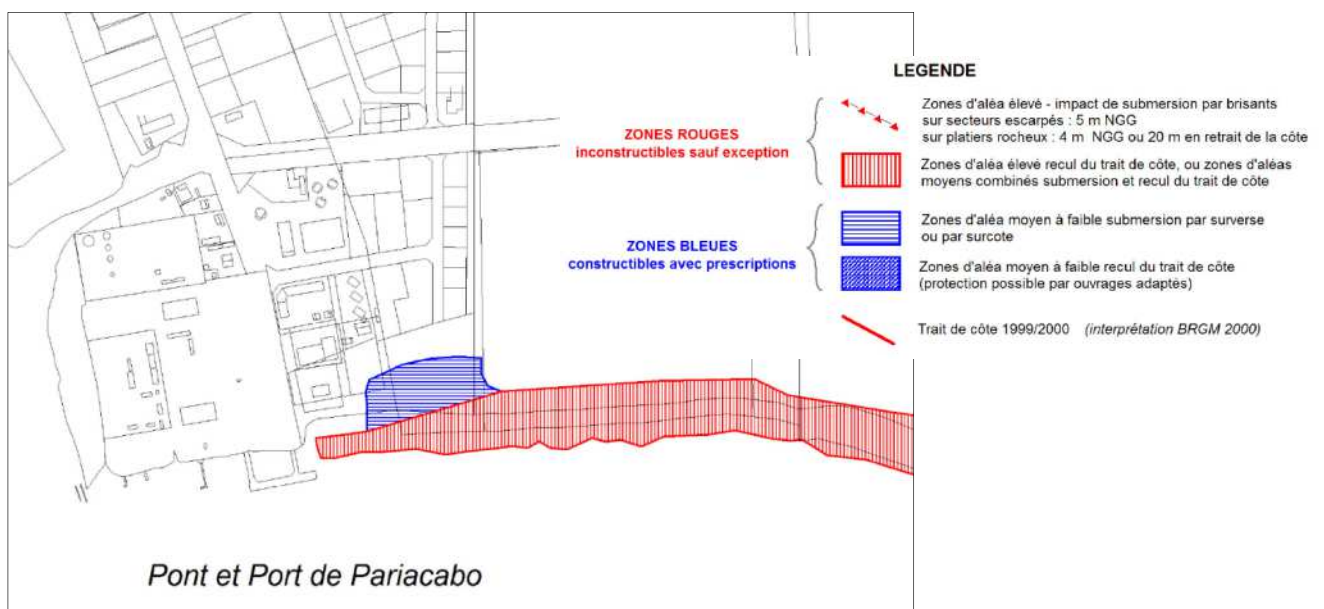
A **Kourou**, un PPRNI et PPRNL concernent la commune. Une partie (bordure littorale) du périmètre du GPM est concernée par le PPRI. Le risque est qualifié de faible au niveau du périmètre administratif, et de moyen à localement fort au niveau de la zone arrière portuaire.

Les inondations ponctuelles observées au droit de la zone industrielle de Pariacabo sont liées à la capacité des fossés d'évacuation ainsi qu'aux ouvrages secondaires de franchissement.



Zonage du PPRI sur la zone de Pariacabo

Concernant les **risques littoraux**, une partie du périmètre du GPM est concerné par une zone d'aléa élevé en raison du recul du trait de côte et/ou recul du trait de côte et submersion marine. De même, localement, une zone d'aléa moyen à faible de submersion par surverse ou par surcote est présente.



Zonage du PPRL sur la zone de Pariacabo

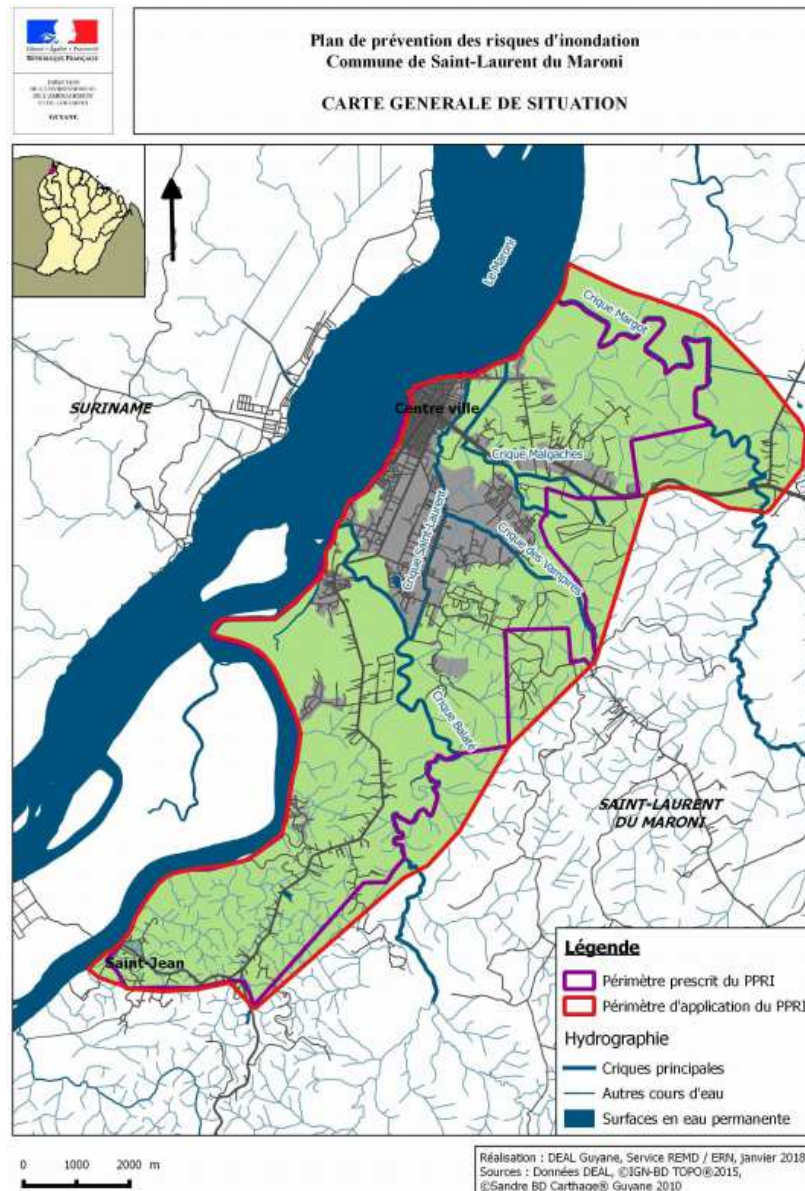
La zone portuaire est à proximité d'une zone PPR de **mouvements de terrain** (extrait ci-dessous du zonage réglementaire du PPR Mouvements de terrain Kourou). Toutefois, aucun mouvement de terrain n'a été recensé sur la zone.



Zonage du PPRN Mouvements de terrain sur la zone de Pariacabo

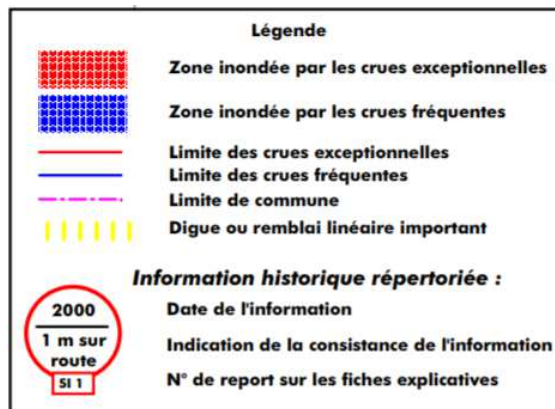
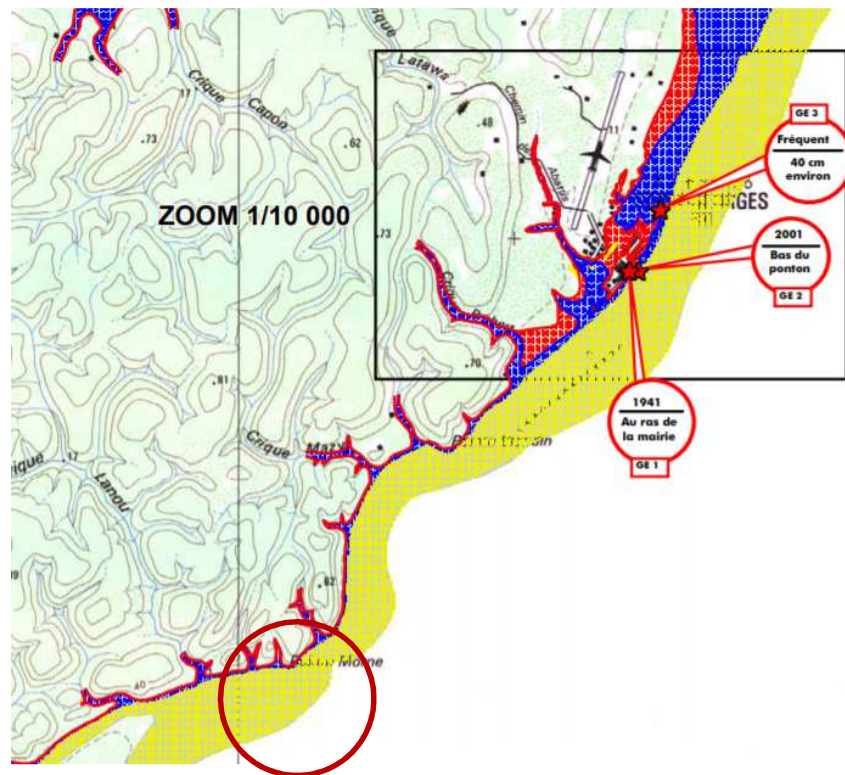
A **Saint Laurent du Maroni**, le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) porte sur le territoire de la commune de Saint-Laurent-du-Maroni compris entre le village Saint-Jean en amont, et la crique Margot en aval. Le secteur étudié est essentiellement rural, mais avec la présence en son centre du secteur urbain de Saint-Laurent-du-Maroni, en plein développement. Le périmètre prescrit du PPRI s'étend au nord jusqu'à la crique Margot, mais ne couvre pas le secteur du carrefour Margot.

81% des espaces d'activités économiques futures identifiés au SAR de Guyane sont concerné par le périmètre du PPRI. Il s'agit notamment d'un secteur situé au nord du périmètre, à la confluence du Maroni et de la crique Margot, identifié dans les réflexions pour l'aménagement d'un nouveau port de l'ouest ;



Zonage du PPRI sur la zone de Saint Laurent du Maroni

Au niveau de Saint-Georges, le long du fleuve **Oyapock**, l'habitat est de loin l'enjeu principal, même si les zones naturelles et agricoles sont plus importantes en surface. Les enjeux concernent principalement les zones proches des rives du fleuve. Le secteur est concerné par l'Atlas des zones inondables.



Atlas des Zones inondables au niveau de l'Oyapock

Enfin, la commune n'est pas concernée par le risque de **mouvement de terrain**.

1.2.6. Patrimoine naturel

Une attention particulière est également à porter sur la préservation du patrimoine naturel en raison des projets d'extension et d'aménagements prévus au Projet Stratégique pour le développement du GPM qui peuvent potentiellement impacter durablement les milieux naturels.

En effet, le patrimoine naturel de la Guyane en général fait l'objet d'une rare richesse (espèces spécifiques, forêts vierges) et remarquable qu'il faut à tout prix préserver. Cette fragilité reste néanmoins relative vis à vis d'autres régions du monde en raison de la faible pression anthropique sur le territoire (faible population). Par ailleurs, les espaces protégés sont de plus en plus nombreux, permettant de limiter la dégradation des habitats et de généraliser les prises de conscience quant à la préservation de ce milieu.

Au niveau de Dégrad-des-Cannes, le site bénéficie d'un paysage naturel riche. Il est bordé au Sud par le fleuve Mahury et au Nord par le mont du même nom.

Les milieux naturels du site sont particulièrement sensibles notamment à proximité immédiate des périmètres suivants :

- ZNIEFF de type I et II à l'est sur les polders Vidal et les zones humides de la crique Fouillée au Nord-Ouest et l'Ouest du site : cet espace constitue une continuité écologique majeure de zones humides et milieux aquatiques au cœur de l'île de Cayenne et joue un rôle tampon en périodes d'inondation (zone d'expansion des crues). On y recense des milieux variés (forêts marécageuses, mangroves, marais, vasières...) et un cortège d'espèces faunistique (oiseaux, reptiles, mammifères, etc) en lien avec ces différents habitats. Cet espace est aussi délimité par un site classé notamment au titre des zones humides d'une valeur remarquable à préserver dans l'intérêt général.
- ZNIEFF de type II sur les côtes rocheuses et monts littoraux de l'île de Cayenne au Nord-est du site : le Mont Mahury, composé d'une couronne de petites collines hautes, en moyenne de 100 à 150 m d'altitude, est revêtu d'une forêt secondaire très âgée avec une composition riche : une forêt haute de terre ferme riche en espèces et une forêt basse sur cuirasse latéritique de plateau. On y recense une richesse en termes d'avifaune, d'amphibiens, d'insectes, des primates etc.



Vue sur l'estuaire depuis le mont Mahury

- ZNIEFF de type I marine sur le fleuve Mahury : l'embouchure du fleuve présente une richesse remarquable : mammifères marins (lamantins, dauphins,...), avifaune liée aux mangroves et vasières, poissons, etc.

Le GPM a considérablement amélioré la connaissance de la biodiversité, terrestre et marine, faunistique et floristique, en réalisant des études d'état initial de l'environnement en 2018. Cet état initial permettra une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre des procédures environnementales (dragage et viabilisation foncière notamment)

Au niveau de Saint Georges, les milieux naturels du site sont particulièrement sensibles notamment à proximité immédiate des périmètres suivants :

- Les ZNIEFF de type I situées à 5 km l'Ouest de Saint-Georges « Savanes-roches du bassin de la Crique Gabaret » et « Basse vallée de la crique Gabaret » s'intègrent à la ZNIEFF de type II « Crique Gabret ». Cet ensemble est marquant de par l'ensemble

de savanes-roches sur granit constituant un maillon dans la « chaîne » des savanes-roches à l'ouest de l'Oyapock, entre la montagne des Trois Pitons et les Roches de l'Armontabo. Elles sont composées de végétation basse et broussailleuse adaptée à des conditions écologiques contraignantes ainsi qu'une forêt basse, transition avec la forêt haute de terre ferme. Plusieurs espèces de faune (amphibien, avifaune, etc.) et de flore sont présentes, et sont l'unique station refuge pour certaines.

- La ZNIEFF de type I située au Nord de Saint-Georges « Grande Roche Plissée ». Cet espace en bordure du fleuve Oyapock constitue un ensemble savanes-roches avec un fort intérêt patrimonial pour la flore puisqu'au moins 3 espèces intégralement protégées sont présentes et parfois restreintes aux rares habitats de roches affleurantes.

Par ailleurs, le site est concerné par le Parc naturel régional de Guyane créé en 2001 en Guyane. Il se divise en trois parties terrestres et deux portions maritimes, et s'appuie sur le territoire de six communes : Iracoubo, Mana, Ouanary, Roura, Saint-Georges-de-l'Oyapock et Sinnamary.

Au niveau de Saint Laurent du Maroni, on recense le périmètre d'un site Ramsar et du PNR de Guyane avec des enjeux environnementaux et sociétaux forts.

La proximité d'une ZNIEFF de type I témoigne de la richesse écologique d'une grande partie de la zone associée aux forêts humides et aux milieux aquatiques associés à la rivière Maroni. A titre d'exemple, de très nombreuses espèces protégées (mammifères aquatiques, oiseaux, mammifères terrestres, singes, etc.) et dans certains cas endémiques sont recensées dans le périmètre de cette ZNIEFF.

Au niveau de Kourou et de la zone industrielle de Pariacabo, une ZNIEFF de type II et deux ZNIEFF de type I sont situés à proximité sans concerner directement la zone.

Elles présentent des habitats variés : savanes basses et hautes herbacées ou arbustives, marais et crique temporaires, collines, qui présentent une diversité faunistique et floristique avec de nombreuses espèces protégées.

Au sein du GPM-Guyane, même si jusqu'à présent peu d'activités sont à l'origine de modifications des milieux aquatiques (réhabilitation des quais à Dégrad-des-Cannes,...) et pour des effets limités ou circonscrits, les travaux de dragage du chenal d'accès peuvent modifier les fonds aquatiques aux abords du GPM.

Sur les espaces terrestres, même si le déclassement de certains sites naturels au profit du développement des activités du GPM peut entraîner une modification de ces milieux, cet aspect est réfléchi en concertation avec les services instructeurs et concerne des surfaces limitées au strict besoin dont la stratégie foncière est anticipée.

Par ailleurs, les potentiels projets pouvant concerner les différents secteurs restent à définir, le GPM a toutes possibilités pour prendre en compte la fragilité et les contraintes de ce milieu pour limiter les incidences négatives, d'autant que, bien que le déclassement des futures zones d'exploitation du GPM soit convenu, ces espaces n'en restent pas moins des zones à caractère naturel qu'il convient de prendre en compte et de protéger afin de garantir à notre territoire une activité portuaire durable.

Les surfaces mobilisées (viabilisées / imperméabilisées) par le port restent de faibles ampleurs en comparaison des surfaces naturelles environnantes totales, ce qui permet de relativiser l'importance des impacts de ses activités sur ce domaine. Localement, pour certains projets, un dispositif de compensation est envisageable et doit être étudié. De

même, certains équipements peuvent modifier fortement le paysage naturel de par l'impact visuel qu'ils produisent, la place qu'ils occupent et les pollutions qu'ils peuvent potentiellement engendrer.

La biodiversité subit tous les effets des impacts mis en évidence sur les différents milieux (pollution éventuelle, modification de l'habitat...) :

- Les équipements les plus imposants peuvent constituer des obstacles à la libre circulation de la faune ;
- Le fonctionnement des navires de commerce et bateaux de plus petite taille, tous types confondus, perturbe le milieu naturel environnant (déplacement d'eau, nuisances sonores....) ;
- Une mauvaise qualité de l'eau ou des sols peut modifier les caractéristiques vitales des espèces présentes ;

Les enjeux de protection de la nature sont importants sur le périmètre d'intervention du GPM qui doit les prendre en compte dans les différents projets d'aménagement. Les consommations d'énergies et la gestion des déchets constituent des enjeux majeurs. Les risques technologiques et naturels concernent certains secteurs, et les projets devront les prendre en considération afin de ne pas accentuer le risque existant. Enfin le riche patrimoine naturel de la Guyane concerne également les différents sites.

A court et moyen terme, ces enjeux devront être étudiés afin de les prendre en compte dans les différents projets d'aménagement, permettant un développement portuaire durable à **long terme** et en accord avec la protection de la richesse environnementale du territoire. L'évaluation environnementale du présent projet stratégique permettra d'y répondre.

1.3. LA POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU GPM-GUYANE

1.3.1. Objectifs et composantes de la politique de développement durable du GPM-Guyane

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 envisage à moyen et long terme d'être une référence en matière de développement durable avec un changement profond en comparaison de la situation d'avant la mise en œuvre du premier projet stratégique 2014-2018.

En effet, le GPM souhaite intégrer le développement durable au sein de sa réflexion stratégique. L'ensemble des opérations du projet stratégique envisagé a un fil conducteur et des actions d'insertion environnementales : réduction de l'empreinte carbone et développement des énergies renouvelables, réduction et valorisation des déchets, amélioration des performances environnementales des nouveaux aménagements, contribution des activités portuaires au développement de l'économie circulaire et vertueuse. Le complexe portuaire porte de nombreuses facettes pour juxtaposer développement économique et respect de l'environnement.

Les objectifs du GPM-Guyane en la matière peuvent être énoncés de la manière suivante :

- **Devenir un acteur de référence** en matière de tri, prétraitement et de valorisation/recyclage des déchets de s'installer sur la zone para-portuaire (économie circulaire). Cette action sera réalisée au travers des actions du GPMG mais également en ouvrant une partie des réserves foncières du port pour l'accueil d'entreprises pour des activités de tri et valorisation des déchets. .
- **Formaliser une maîtrise partagée des accès et développer une interface « Ville-Port »** avec des points et lieux d'accueil entre le GPM et la ville et les services associés (services de l'Etat, etc.). Les champs opérationnels d'une telle dynamique interfacée entre la ville de Rémire-Montjoly (voire avec la CA CL) et le GPM pourront notamment être :
 - La planification d'une formalisation d'une circulation para-portuaire cohérente et complémentaire à celle en cours de refonte au sein de la zone portuaire en collaboration avec les collectivités locale et territoriale :
 - distinction de l'entrée et de la sortie sur la ZIP et/ou du trafic poids-lourds des véhicules légers ;
 - harmonisation de la signalétique de l'accès aux différents points de la ZIP ;
 - création de parkings communs en plusieurs points du site de Dégrad-des-Cannes et de la ville de Rémire-Montjoly (voire la CA CL) pour permettre la mise en place de pratiques de co-voiturages ;
 - L'installation et le regroupement de services de l'Etat sur la zone portuaire.
- **Initier et engager une démarche d'économie circulaire** pour les zones portuaires, para-portuaires et d'activités économiques péri-portuaires.
- **Devenir un acteur local structurant** en fédérant l'ensemble des entreprises présentes et à venir, **dans une dynamique collective d'écoconception et d'écologie industrielle et portuaire** en généralisant notamment l'application du principe ERC (Evitement, Réduction, Compensation) par :
 - Le développement de sources d'énergies alternatives (Biomasse, Eoliennes, Solaire, Hydrauliques,...) pour alimenter des usages ciblés du port (climatisation des locaux, alimentation des navires, des EVP froids (reefers)...) ;
 - L'optimisation des performances des dépenses énergétiques actuelles et futures (pour les locaux notamment...) ;
 - La réduction des consommation d'eau potable par une collecte et une réutilisation mutualisée des eaux pluviales (stockage incendie partagés, lavage des EVP, nettoyage de la plateforme portuaire,...) permettant d'économiser la ressource en eau potable pour des applications dont la potabilité n'est pas requise ;
 - La continuité du déploiement d'une stratégie commune de prévention et de gestion des déchets de la zone portuaire et para-portuaire au travers d'un plan d'actions de prévention des déchets.
 - organiser et faire vivre un groupe de travail trimestriel sur la mise en oeuvre des actions d'économie circulaire envisagées (la prévention des déchets étant un levier transversal de l'économie circulaire) ;
 - mettre en place et suivre une première série d'indicateurs environnementaux révisés annuellement ;
 - initier une dynamique de gestion collective (collecte) des déchets entre le port, le PAE, la SARA et EDF ;

- généraliser un tri minimum en trois flux : recyclables en mélange (emballages non ménagers), déchets dangereux non mélangés, flux résiduels ;
- Le développement d'une démarche d'écoconception dans la continuité de ce qui a été engagé au niveau du service de dragage et de remorquage par la réduction des impacts (ex : Drague à motorisation hybride pour le renouvellement du marché en 2027, synergies possibles avec la réhabilitation de polders sur le site VIDAL par le conservatoire du littoral ou la création d'une plateforme de dépose à terre des sables de dragage, mutualisation des services de dragage entre le CNES et le GPM, mixité d'activités comme celle déjà réalisée entre le remorquage et le dragage...).

1.3.2. La politique de développement durable du GPM et l'Ecologie Industrielle et Territoriale

Pour rappel, les principaux enjeux en matière de développement durable et d'environnement du Projet Stratégique portent sur les impacts induits par le développement du port que l'on peut synthétiser ainsi :

- La préservation des milieux naturels
- Les risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux continentales et littorales
- Les risques technologiques liés aux activités du GPMG et à celles qu'il accueille
- La gestion des déchets et leur valorisation
- La maîtrise des consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre

Face à ces 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).

Comme il a été souligné dans le Volet 1 du Projet Stratégique, le GPM de la Guyane s'inscrit pleinement dans le « Green deal » de l'Union des Ports de France pour qui les ports sont autant « des plates-formes d'accueil d'activités logistiques, d'activités énergétiques conventionnelles et d'industries lourdes, que des acteurs incontournables de la transition écologique et énergétique. Ils développent de plus en plus d'activités liées aux nouvelles énergies. Intégrés dans les espaces urbains et naturels, les ports sont pleinement tournés vers la préservation de l'environnement et le développement d'une économie circulaire¹ et décarbonée. »

En cours de mise en place en Guyane en 2020³, l'écologie industrielle est une notion et une pratique récente du management environnemental visant à limiter les impacts de l'industrie sur l'environnement.

La loi du 17 août 2015 (Article 69 du titre 4) relative à la transition énergétique pour la croissance verte définit l'écologie industrielle et territoriale comme **un des 7 piliers territoriaux de l'économie circulaire**. Elle se base sur « une quantification des flux de ressources, et notamment des matières, de l'énergie et de l'eau, pour optimiser les flux de ces ressources utilisées et produites à l'échelle d'un territoire pertinent, dans le cadre

³ La mise en place en Guyane de la démarche relative à l'écologie industrielle et territoriale a fait l'objet de deux COPILs fin 2019 (25 novembre et 20 décembre 2019) animés par l'ADEME et auxquels ont participé la DEAL et l'INEC

d'actions de coopération, de mutualisation et de substitution de ces flux de ressources, limitant ainsi les impacts environnementaux et améliorant la compétitivité économique et l'attractivité des territoires ».

Issue de deux champs scientifiques distincts, d'une part l'écologie industrielle et d'autre part l'écologie territoriale, l'écologie industrielle et territoriale (EIT) est la traduction opérationnelle de ces deux approches théoriques, à l'échelle territoriale.

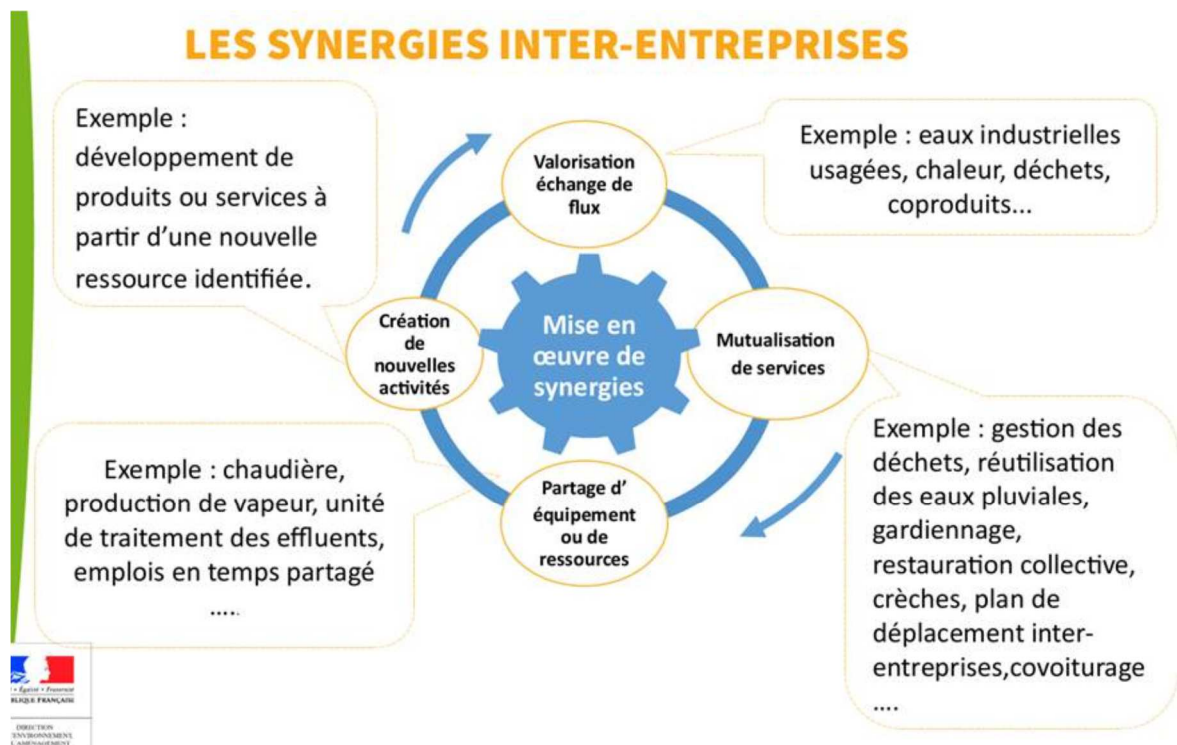
Ecosystème productif, l'écologie industrielle et territoriale est l'une des composantes territorialisées de l'économie circulaire. Elle recourt à la composante réduire, réutiliser et recycler de l'économie circulaire et peut aller également vers des démarches d'écoconception, d'économie de la fonctionnalité ou de développement volontaire de filières locales.

L'écologie industrielle et territoriale peut se décliner 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.

Les objectifs de la démarche EIT sont :

- de créer un réseau d'entreprises sur l'ensemble du territoire guyanais par une collaboration entre les acteurs et la mise en place de synergies pour en tirer les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux.
- d'améliorer la compétitivité des entreprises et d'identifier de nouvelles opportunités d'affaires, tout en contribuant à :
 - des économies d'approvisionnement en matières premières ;
 - la transformation des déchets en ressources secondaires (émergence de gisements inexploités) ;
 - la réduction des coûts par mutualisation de biens, de services et de ressources humaines avec d'autres entreprises ;
 - l'amélioration de la performance environnementale ;
 - l'identification de nouvelles opportunités d'affaires ;
 - la création de valeur ajoutée économique et d'emplois.



Le projet EIT en Guyane s'inscrit dans une démarche conjointe Guadeloupe-Martinique-Guyane pour la mise en œuvre de synergies inter-entreprises.

Au travers de ce projet conjoint, les intérêts EIT sont multiples :

- création de valeur ajoutée par la mutualisation de biens ou de services dans les entreprises ;
- enfouissement des déchets diminué et réduit et diminution du coût de leur traitement ;
- valorisation énergétique permettant de réduire le bilan des importations de combustibles ;
- création d'emplois.

La feuille de route pour l'économie circulaire (FREC) a pour objectif d'atteindre 100 % de collecte des déchets recyclables d'ici 2025 avec un taux de valorisation matière de 20 %.



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 terme d'économie circulaire, d'économie d'énergie, etc., s'intègrent dans la démarche d'écologie industrielle et territoriale.

1.3.3. Dispositif de suivi du Projet Stratégique

Le GPM souhaitant être un acteur de référence dans le domaine de l'environnement et du développement durable, 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.

Le dispositif de suivi du projet stratégique dans le domaine de l'environnement et du développement durable doit permettre d'examiner au cours de sa mise en œuvre :

- La correcte appréciation des incidences négatives identifiées au chapitre 6- Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet stratégique
- Le caractère adéquat des mesures ERC proposées
- L'apparition d'incidences négatives inattendues
- Le cas échéant, les modifications aux orientations du document et/ou les mesures correctives à prendre.

Ces indicateurs de suivi concernent 11 catégories que l'on retrouve dans le tableau suivant. Ce tableau sera adapté selon les besoins des différents projets du GPM.

Catégorie	PS 2019-2023					
	Indicateurs	Unité	Cartographiable / Quantifiable	Origine des données	Mode de calcul / suivi	Valeurs cibles et/ou seuils d'alerte
1 - Qualité de l'eau	1.1-Surfaces aménagées, imperméabilisées et desservies par un réseau de collecte des eaux pluviales et d'un système de traitement avant rejet	m ²	Carto. + quant.	GPM	Suivi de l'évolution par l'intégration des nouvelles surfaces Fréquence : annuelle	90 000m ²
	Les autorisations de dragages sont soumises actuellement à des études environnementales dont une étude d'impact qui sont en cours. Elles permettront de définir des indicateurs cohérents, des modes de calculs pertinents et les valeurs cibles ou les seuils d'alerte associés.					
2 - Sédiments marins (dragage et immersion)	Les autorisations de dragages sont soumises actuellement à des études environnementales dont une étude d'impact qui sont en cours. Elles permettront de définir des indicateurs cohérents, des modes de calculs pertinents et les valeurs cibles ou les seuils d'alerte associés.					
3 - Milieux naturels et biodiversité	3.1 - Surface d'espaces dédiés aux mesures compensatoires	m ²	Carto. + quant.	GPM	Plans de gestion des espaces naturels Fréquence : annuelle (à partir de sa mise en œuvre)	20 ha
	3.2 – Diversité de la faune associée aux sites faisant l'objet de mesures de compensation / accompagnement		Quantifiable	GPM	Suivi de la richesse spécifique et de l'abondance de la faune associée aux sites restaurés et/ou dispositifs faunistiques	2

4 – Energie et gestion de la ressource en eau	4.1 - Consommation d'eau de la plateforme portuaire DDC	m ³	Quantifiable	GPM	Suivi de la consommation d'eau (liées au nb d'escales conteneurs (lavage de quais) Fréquence : mensuelle	Seuil d'alerte : augmentation de 10%
	4.2 – Consommation électrique de la plateforme portuaire DDC	kWh	Quantifiable	GPM	Suivi de la consommation électrique (liées au nb d'escales conteneurs (shift de nuit) et au volume conteneurs débarqués hors grues et PFC. Fréquence : annuelle	1 940 000
	4.3-Surface de panneaux photovoltaïques	m ²	Quantifiable	GPM	Suivi de l'installation de PV Fréquence : annuelle	1 100m ²
	4.4 – Production de la centrale biomasse	KVA	Quantifiable	GPM	Suivi des énergies produites par l'unité de biomasse (une fois créée) Fréquence : annuelle	250
	4.5 – Puissance installée sur les mâts de la plateforme portuaire de DDC	kWe	Quantifiable	GPM	Suivi de la puissance cumulée des projecteurs Fréquence : mensuelle	La valeur cible pourra être définie une fois l'étude technique achevée relative au passage en LED

5 - Qualité de l'air, émissions de GES et climat	5.1 - Bilan carbone ou bilan des GES	Teq CO2	Quantifiable	GPM	Bilan carbone distinguant le port, les activités portuaires, les services, les équipements et engins portuaires	Le GPM n'est pas soumis à l'établissement d'un bilan carbone ou bilan GES. Toutefois l'action sera engagée durant le PS
	5.2 - Nombre de véhicules hybrides ou électriques par rapport au parc total		Quantifiable	GPM	A l'issue du PS 201-2023	3
	5.3 - Puissance cumulée des engins de manutention du port (grues, tracteurs,...) mis à niveau pour réduire la consommation des motorisations et les émissions atmosphériques induites	kWe	Quantifiable	GPM	Suivi des engins de manutention du port Fréquence : annuelle	20 000 (grues)
6 - Déchets	6.1 - Quantité de déchets industriels collectés sur la plateforme portuaire	t	Quantifiable	GPM, CACL et clients	Suivi de déchets du port et des clients dans le cadre de la démarche EIT. Fréquence : annuelle	La valeur cible pourra être définie dans le cadre de la mise en place de la démarche EIT
	6.2 - Quantité de déchets industriels de la plateforme portuaire de DDC valorisés localement	t	Quantifiable	GPM et prestataires	Suivi de la quantité de déchets par prestataires et par filières Fréquence : annuelle	La valeur cible pourra être défini une fois les filières mises en place
	6.3 - Quantité de déchets industriels valorisés localement à DDC	t	Quantifiable	GPM, CACL et clients	Suivi du projet de revalorisation de déchets (économie circulaire) Fréquence : annuelle	La valeur cible pourra être établie une fois les entreprises du secteur de l'économie circulaire seront installées au GPM et débiteront leurs activités
7 - Bruits	Les autorisations de dragages sont soumises actuellement à des études environnementales dont une étude d'impact qui sont en cours. Elles permettront de définir des indicateurs cohérents, des modes de calculs pertinents et les valeurs cibles ou les seuils d'alerte associés.					

8 - Risques	8.1 - Étendue des zones d'aléas : Surface portuaire concernée par les PPRN, Évolution des surfaces	m ²	Carto. + quant.	Commune / DGTM	Suivi des projets dans les zones à risques Fréquence : annuelle	La valeur cible pourra être définie à l'approbation de la révision PPRI et du PPRL concernant DDC
	8.2 - Evolution du trait de côte	-	Cartographiable	DGTM et BRGM	Suivi du trait de côte Fréquence : annuelle	La valeur cible pourra être définie après obtention des derniers relevés de la DGTM et BRGM
9 - Cadre de vie	9.1 - Nombre de partenariats / conventions	Nombre	Quantifiable	GPM	Suivi des projets de coopération et de synergie, suivi des partenariats institutionnels. Fréquence : annuelle	20
10 - Management environnemental	10.1 - Nombre d'agents portuaires sensibilisés au SSE	Nombre	Quantifiable	GPM et clients	Suivi de sensibilisation interne Fréquence : annuelle	340 personnes
	10.2 - Nombre d'entreprises sensibilisées au SSE	Nombre	Quantifiable	GPM et clients	Suivi de sensibilisation interne. Fréquence : annuelle	125 entreprises
	10.3 - Nombre de pollutions accidentelles	Nombre	Quantifiable	GPM	Suivi des incidents impliquant une pollution accidentelle Fréquence : annuelle	Seuil d'alerte : 4
11 - Gouvernance	11.1 - Nombre de navires accostant à DDC et Pariacabo	Nombre	Quantifiable	GPM/VIGIEsip	Suivi de la fréquentation du GPM par les navires (avec cabotage interrégional) Fréquence : annuelle	250
	11.2- Tonnage brut Import/Export	tonne commerciale	Quantifiable	GPM/VIGIEsip	Suivi des statistiques annuelles du GPM Fréquence : annuelle	+ 1,5% en tendanciel
	11.3 - Nombre de personnes ayant visité DDC (scolaires/Étudiants, professionnels, VIP...)	Nombre	Quantifiable	GPM	Suivi des demandes d'accès (modernisé avec le Port Center). Fréquence : annuelle	200
	11.4 - Nombre de visites du site internet (trafic portuaire, développement durable et environnement, Mase,...)	Nombre	Quantifiable	GPM/google	Suivi défini à l'issue de la refonte du site internet dans le cadre de la stratégie de communication	Valeur cible à définir

De manière générale, le suivi environnemental et l'écologie industrielle territoriale (économie circulaire, gestion des déchets, énergie...) seront assurés par une personne dédiée ou désignée par le Grand Port Maritime de la Guyane.

De manière plus spécifique, les différentes demandes d'autorisation pour les travaux feront l'objet de mise en place des mesures de suivi spécifique.

1.4. COOPERATION INTERPORTUAIRE ANTILLES-GUYANE

Dans la cadre de la Coopération Interportuaire Antilles Guyane, 3 axes de collaboration ont été identifiés : une marque commune, la modernisation de la manutention, et un observatoire économique interportuaire.

Le 8 février 2019, le Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) s'est réuni pour avancer sur les pistes de collaboration. Le CCIAG a validé l'intérêt de cet observatoire économique interportuaire. Une étude est lancée (2019) sous pilotage GPM Guyane, pour préfigurer ce que pourrait être cet observatoire⁴, c'est-à-dire :

- Définir la cible : objectifs, contenu, fonctionnalités et forme de cet observatoire ;
- Proposer une organisation possible, les ressources (financières, humaines), les moyens (outils), et le modèle économique ;
- Construire la feuille de route pour sa mise en œuvre ;
- Solliciter un financement du type Interreg ou autres dans la mesure du possible pour contribuer au financement de la mise en œuvre et l'exploitation de cet observatoire.

Cet axe de travail du CCIAG est parti du constat que de nombreuses données et informations liées au portuaire sont produites par divers acteurs, qu'elles soient commerciales, économiques, foncières, financières, logistiques, opérationnelles, environnementales, juridiques ou règlementaires. Elles constituent un gisement de valeur considérable mais ne sont pas ou peu collectées et valorisées par les acteurs du secteur, notamment les Grands Ports Maritimes de la zone.

Ces données sont souvent atomisées, manquent de cohérence car souvent dans des formats différents, présentent des redondances partielles, etc.

Au sein des trois ports du CCIAG, des savoir-faire existent et pourraient être partagés au bénéfice de tous, comme par exemple : procédures QHSE, système de management MASE, règlements d'exploitation, marchés publics, inventaire de biodiversité, documents types (contrats et conventions par exemple).

Le cahier des charges de l'étude précise que « *la collecte, la mise en cohérence, le traitement intelligent et la valorisation de ces données peut générer une forte valeur ajoutée pour les ports du CCIAG, en constituant un véritable outil d'aide à la décision opérationnelle et stratégique. Par ailleurs, une partie des données produites pourrait être rendue publique sous certaines conditions afin de favoriser la transparence des Grands Ports Maritimes et susciter des intérêts divers pour les parties prenantes du secteur.* »

⁴ « Mission de dimensionnement d'un observatoire économique du Plateau des Guyanes à la Caraïbe »

Cet Observatoire pourrait au-delà des trois GPM français ultramarins, avoir un rayonnement international au niveau du Plateau Amazonien à la Caraïbe au travers des partenariats à concrétiser avec les ports de la zone qui en feraient la demande.

1.5. RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES

1.5.1. Le port de Dégrad-des-Cannes dans les documents de planification de la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG)

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) qui renvoie au SMVM pour sa partie maritime et littorale, rappelle les richesses notamment halieutiques des côtes guyanaises en insistant en particulier sur les possibilités et nécessités de valorisation mais aussi de préservation qui s'y rapportent. Outre le développement de la pêche, le document de planification de la Collectivité Territoriale de Guyane fait valoir la nécessité d'un renforcement des capacités commerciales du port de Dégrad des Cannes.

Le **SAR**, approuvé par décret en Conseil d'Etat n° 2016-931 du 6 juillet 2016, souligne, tant dans son diagnostic que dans ses préconisations, le besoin de développement du port de Dégrad-des-Cannes et tout le potentiel dont dispose le site portuaire : « *Cependant le potentiel est important : lorsque les 3 postes à quai seront réhabilités, la capacité d'accueil et de manutention sera considérablement augmentée. Ainsi le grand port maritime de Dégrad des Cannes est en mesure d'envisager deux axes de développement : d'une part un renforcement de son potentiel commercial, qui tient également à la capacité de la Guyane d'exporter des productions locales, d'autre part un développement des activités industrielles et logistiques dans la perspective d'une exploitation pétrolière au large de la Guyane. .../...⁵ »*

Le SAR met en évidence un objectif majeur pour les documents d'urbanisme : mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer au GPM de la Guyane le foncier nécessaire pour assurer le développement portuaire et économique.

« Les emplacements nécessaires aux ports et aux aménagements fluviaux et maritimes précités devront être réservés dans les documents d'urbanisme.

Ces emprises sont destinées à l'accueil des équipements et également des activités liées à leur exploitation et à leur attractivité économique (notamment immobilier d'entreprises, logistique et services).

Tout aménagement qui pourrait s'avérer incompatible avec ces équipements sera proscrit. .../...

⁵ On sait aujourd'hui que la Guyane ne dispose pas d'un potentiel d'exploitation pétrolière. Toutefois avec le développement de nouvelles activités notamment liées au cabotage international régional, les surfaces dédiées seront réemployées

Il faudra alors que les documents d'urbanisme prennent en compte l'espace nécessaire à réserver, dès que les besoins des extensions, zone économique et zone du port, seront connus. »

Toutefois le SAR attire l'attention sur le fait que s'il y a peu d'enjeux liés à des conflits d'usage de l'espace littoral, ils existent et sont très ponctuels : ils concernent sur Dégrad-des-Cannes l'extension portuaire envisagée au regard des espaces remarquables qui entourent le site.

Le SAR retient dans ses axes stratégiques du développement économique de la Guyane *le renforcement du port de Dégrad des Cannes. A ce titre il nécessite de nouveaux aménagements et équipements sur le port et l'arrière port. Ainsi la phase 2 du Parc d'Activités Economiques de Dégrad des Cannes participera à l'amélioration de la compétitivité de la zone portuaire ainsi qu'à la dynamisation de la chaîne logistique terrestre, prenant ainsi en compte les besoins d'extension du Grand Port Maritime de Guyane en zone arrière-portuaire. .../... Ainsi le développement des activités sera rendu possible par l'amélioration significative des infrastructures existantes, et par l'optimisation de celles-ci, davantage utilisées grâce à l'installation de nouveaux outils et équipements. De plus, des aménagements d'importance sont à prévoir : l'implantation d'une zone industrielle à l'arrière du port destinée au stockage, à la logistique et à des unités industrielles, ainsi que la création à terme d'un quatrième quai. »*

Pour cela, les préconisations du SAR visent à préserver les potentiels de développement portuaire : *« Les emplacements nécessaires aux ports et aux aménagements fluviaux et maritimes précités devront être réservés dans les documents d'urbanisme. Tout projet, aménagement ou décision d'occupation du sol qui pourrait faire obstacle à la réalisation de ces ports et aménagements fluviaux et maritimes et s'avérer ainsi incompatible avec les orientations du SAR en la matière sera proscrit. Les emprises sont destinées à l'accueil des équipements et également des activités liées à leur exploitation et à leur attractivité économique (notamment immobilier d'entreprises, logistique et services) et sont dimensionnées à cet effet. »*

Dans cet esprit, le SMVM, partie intégrante du SAR, identifie les projets stratégiques pour le développement des activités maritimes. Les collectivités veilleront à préserver les emprises pour les aménagements portuaires et d'arrière port ainsi que les accès, notamment le raccordement aux grands axes routiers.

Le SMVM prévoit le renforcement du port commercial et industriel de Dégrad des Cannes

- *Les installations actuelles devraient être renforcées (modernisation des terre-pleins et de l'entrée du port ; modernisation de l'outillage ; extension et déroctage du quai n°1 ; réparations du quai n°3 ;...) afin de répondre à un développement des activités de transbordement de conteneurs et de vracs.*
- *La zone industrielle située en arrière du port pourra être étendue, en arrière de la marina actuelle et sur l'espace qui le sépare de la marine nationale l'emprise actuelle de 23 ha serait augmentée. En effet, la phase 2 d'extension du Parc d'activités économiques (PAE) de Dégrad-Des-Cannes, en cours d'élaboration, prévoit d'accueillir près de 80 entreprises sur une surface supplémentaire de 70 ha. Une zone tampon sera maintenue en état naturel afin de séparer les activités industrielles et les espaces habités ainsi que l'espace naturel de l'Habitation Vidal, qui l'entourent.*
- *Le développement attendu du grand port maritime pose également la question de son accessibilité. Aujourd'hui, desservi par une voie unique (route départementale 23), il*

sera nécessaire d'améliorer l'accès routier dans la perspective d'une extension du port et de sa zone économique.

Enfin concernant le port de Pariacabo, dans la circonscription du GPM de la Guyane, le SMVM vise au maintien des activités industrielles et commerciales du port de Kourou – Pariacabo avec la poursuite de sa mise à niveau.

Le SMVM recommande que « *l'amélioration des aménagements portuaires s'accompagne d'une démarche de gestion de la qualité environnementale, s'inspirant des processus de certification « port propre » ou « ISO 14001 », tel que l'ont fait plusieurs ports en métropole et outremer.* »

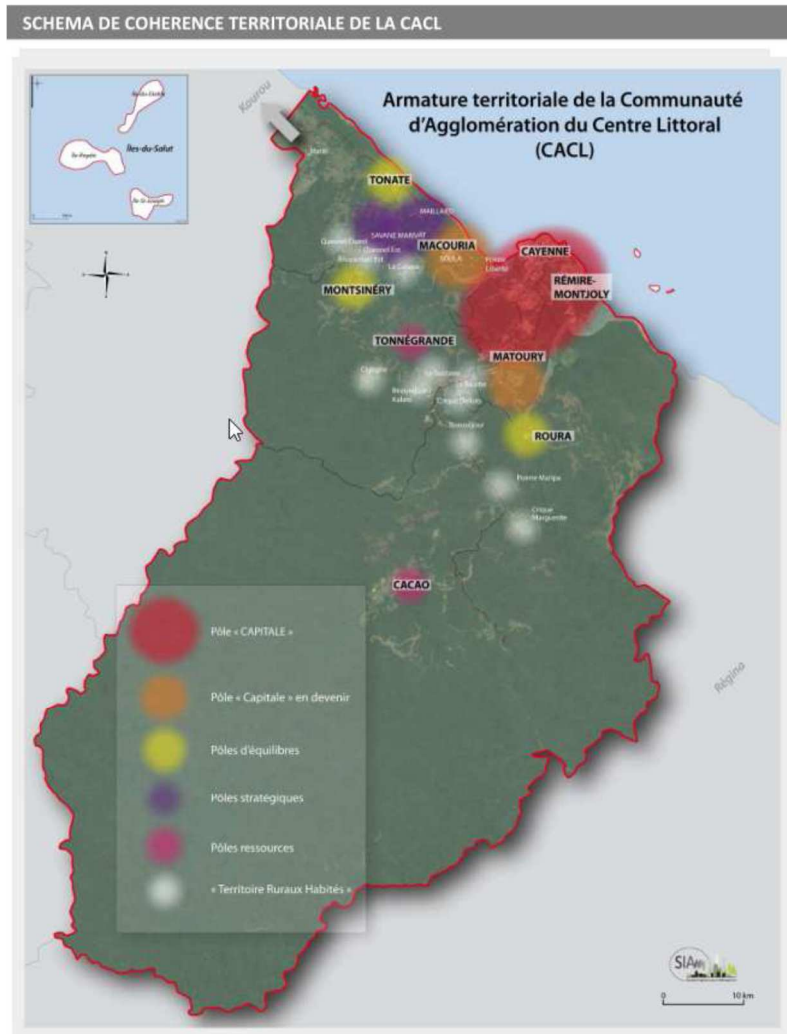
En matière de tourisme et plaisance, le SMVM relevant que « *la Guyane ne disposant pas à l'heure actuelle de véritable port de plaisance, la stratégie de mise en valeur de la mer portée par le SAR-SMVM consiste en premier lieu à améliorer nettement les équipements existants et à aller au-delà en prévoyant les projets complémentaires de création de nouvelles marinas et d'infrastructures d'accueil de croisiéristes.* »

A ce titre, il identifie comme projet « *la création d'une marina à Roura par le transfert de la plaisance au départ de Dégrad des Cannes, .../... La commune de Roura portera également un projet de marina pour soutenir la pratique de la plaisance : bâtiment d'accueil, électricité, port à sec, mouillage... Ce projet s'inscrit également dans une stratégie de développement du tourisme.* ».

Il identifie également « *des aménagements permettant l'accueil des croisiéristes, à Cayenne, Rémire-Montjoly (Dégrad Des Cannes), Kourou.* »

1.5.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Centre-Littoral

Le territoire de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) est composé de six communes : Cayenne, Rémire-Montjoly, Macouria, Roura, Matoury et Montsinéry-Tonnégrande. Représentant environ 6 % du territoire guyanais, il accueille une large partie de sa population (~50 %) et surtout regroupe l'essentiel des activités économiques et des services marchands et non marchands, des équipements et des emplois.



Approuvé le 11 juin 2011 et mis en révision en 2014 pour un projet soumis à l'avis de l'AE en 2018⁶, les objectifs structurants du projet de SCoT visent à répondre aux besoins d'habitat résidentiel tout en maîtrisant l'étalement urbain et la consommation foncière, à équilibrer les choix de développement économique en lien avec l'amélioration de la mobilité, la gestion des déplacements et la préservation des ressources naturelles. Pour cela, le scénario de base retenu par le projet de révision propose de renforcer l'armature urbaine et le développement existants en distinguant :

- un pôle « capitale » qui réunit les villes de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury en partie nord
- un pôle « capitale en devenir » comprenant Matoury en partie sud (à partir de l'aéroport et incluant le développement du secteur Mogès) et Macouria à l'extrémité est, de Soula à la Pointe Liberté
- des pôles d'équilibre comme Macouria (bourg de Tonate), Monsinéry (bourg) et Roura (bourg)
- des pôles stratégiques comme les secteurs de Savane Marivat et Maillard à Macouria

⁶ délibération du conseil communautaire de la CACL en date du 28 mai 2014. Le projet de SCoT révisé n'ayant pas encore été approuvé, ses documents PADD et DOO ne sont pas encore publics

- des pôles ressources comme le bourg de Cacao et de Tonnégrande

En matière de déplacement, le SCoT met en avant le développement des mobilités durables avec notamment la mise en place de parking-relais et du covoiturage, en parallèle d'une meilleure structuration de l'offre de transports publics.

1.5.3. Le port de Dégrad-des-Cannes dans les documents de planification et d'urbanisme de la commune de Rémire-Montjoly

Totalement localisé sur le territoire communal de Rémire-Montjoly, la circonscription du GPM sur Dégrad-des-Cannes est prise en considération dans le PLU communal et son PADD.

Le port de Dégrad-des-Cannes est reconnu comme un outil logistique et économique essentiel du territoire guyanais au travers des documents de planification de la commune de Rémire-Montjoly.

Le PLU et son PADD, adopté par le Conseil municipal le 27 juin 2018, vise à conforter la zone de Dégrad des Cannes, comme une des principales portes d'entrées commerciales de la Guyane et affirmer la vocation du port commercial et renforcer ses liaisons avec le reste du territoire, constituant des enjeux prioritaires à l'échelle communale et à l'échelle régionale.

Le Parc d'Activités Economiques (PAE) de Dégrad des Cannes est situé à proximité immédiate des installations du Grand Port Maritime de Guyane et à quelques dizaines de minutes par la route de l'Aéroport International Félix Éboué. Comme le port, il rayonne, grâce à certaines des activités qu'il accueille, à l'échelle régionale. Le devenir du projet d'extension qui le concerne apparaît indispensable à la croissance et à la diversification de l'emploi au sein de l'Île de Cayenne.

Le PLU entend donc conforter le potentiel d'évolution du Parc d'Activités Économiques de Dégrad des Cannes, en lien avec l'activité portuaire. Cet espace, qui accueille des activités structurantes et conserve un potentiel de développement important, doit pouvoir évoluer. Son devenir est toutefois et en partie soumis à l'étude de Plan de Prévention des Risques Technologiques en cours de réalisation sur la Commune.

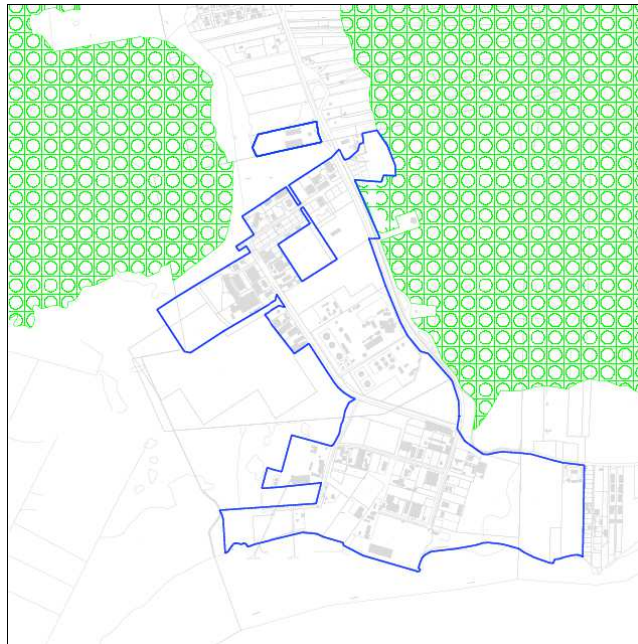
Il s'agit pour la commune à la fois de mieux ancrer le territoire de Rémire-Montjoly au sein de la CACL, et de développer l'emploi en confortant cette zone d'intérêt régional, essentielle à l'économie guyanaise et qui accueille notamment le Port de Commerce ainsi que le Parc d'Activités Économiques (PAE).

De même, au travers de son PLU, la Commune de Rémire-Montjoly entend confirmer la vocation régionale, voire internationale, de la zone d'activités située à Dégrad des Cannes qui est pour partie associée aux installations du Grand Port Maritime de Guyane (GPM).

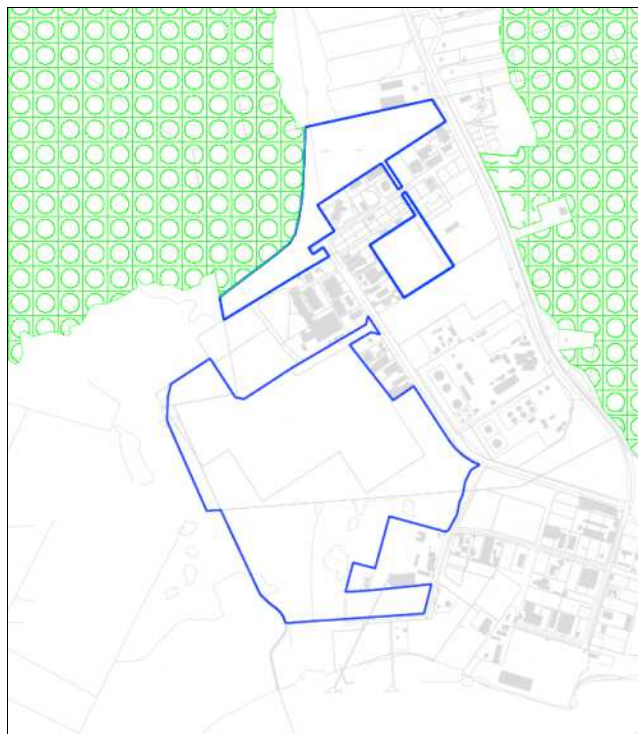
Le PLU confirme la vocation du terrain d'assiette du port et prend notamment en compte ses besoins et perspectives d'extension en direction de la Crique Fouillée.

C'est ainsi que le zonage proposé au règlement du PLU de Rémire-Montjoly permet :

- Le classement du Port de Commerce et du PAE en zone UX pour permettre l'évolution des activités en place et la création de nouvelles structures (fonctions d'entrepôt ou de logistique) ;



- Les constructions à usage d'habitation y sont interdites à l'exception de celles directement liées à l'activité ;
- La mise en place de zones AUx notamment dédiées à la traduction opérationnelle de la phase 2 du PAE de Dégrad des Cannes et d'une zone spécifique au projet d'extension des installations du Grand Port Maritime sur les espaces encore libres de construction pour développer l'attractivité et le rayonnement du secteur.

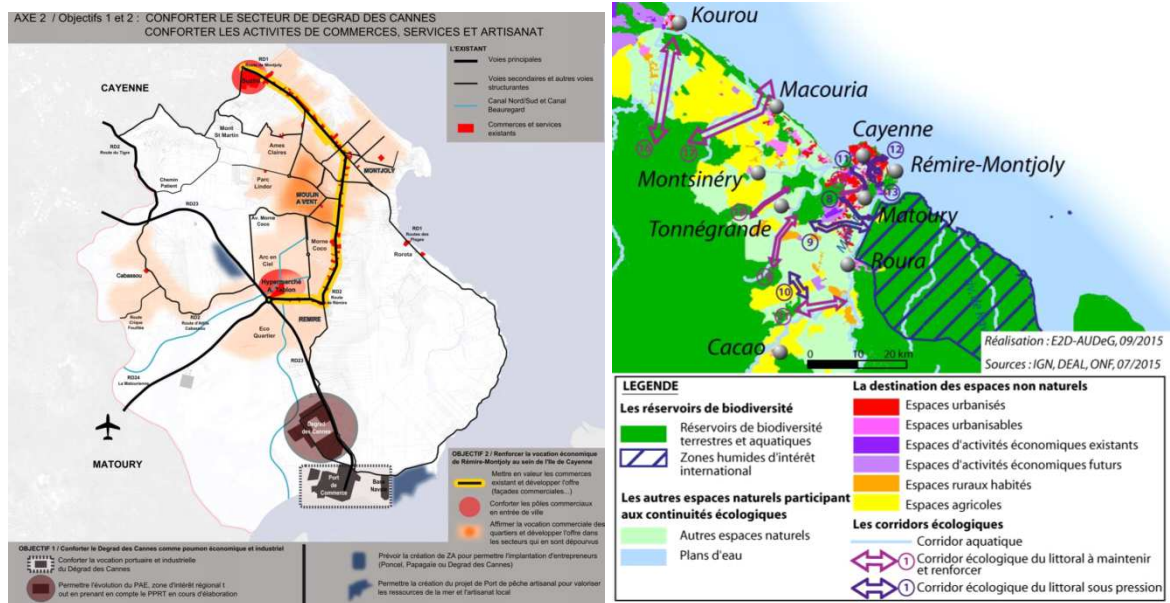


Si le principe de développement dans les zone Aux est inscrit dans le PLU, il s'agira d'assurer également la constitution d'espaces verts (avec au minimum 10 % de la superficie des opérations), ainsi que d'écran végétaux le long des futures zones d'activités. Ces

principes visent à favoriser l'intégration paysagère et environnementale des zones d'extension de l'urbanisation.

1.5.4. Les relations ville-port

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.



PLU de Rémire-Montjoly et SAR de la Guyane

Le GPM entretient des relations continues avec les collectivités locales et territoriales et à ce titre la concertation dans l'élaboration du Projet Stratégique avec les collectivités et les institutionnels a été considérée comme prioritaire par le GPM.

Deux représentants de la communauté d'agglomération CACL et de la commune de Rémire-Montjoly siègent au Conseil de surveillance du grand port maritime. A ce titre, ils participent à la vie du port, peuvent apporter la vision communale et communautaire sur le port, sur ses besoins en relation avec la ville et sur ses projets. Ils participent également aux grandes décisions et assurent le lien nécessaire entre le port et la ville.

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-Cannes 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.

VOLET 5 - LES DESSERTES DU PORT ET LA POLITIQUE DU GRAND PORT MARITIME EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE.

1.6. LES DESSERTES ROUTIERES DU PORT DE DEGRAD-DES-CANNES

1.6.1. 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.

A noter que ce dernier ouvrage constitue une relative fragilité dans la connexion du port à l'Ouest du département puisqu'il s'agit de l'unique point de passage disponible franchissant le fleuve Cayenne pour les poids lourds de plus de 19 tonnes en charge. Au cours de l'année 2010, la Guyane a ainsi connu une situation d'urgence suite à la fermeture du pont du Larivot, le 25 novembre 2010, en raison d'importants problèmes d'usure constatés sur les piles de soutènement de l'ouvrage. Le temps des travaux de renforcement, un « pont maritime » a été mis en place d'une part entre les deux rives du fleuve pour assurer le transfert quotidien des personnes par des petites vedettes et d'autre part entre les ports de Pariacabo et de Dégrad-des-Cannes. La Préfecture avait en effet réquisitionné d'une part les moyens techniques, humains et matériels du port de Pariacabo et d'autre part le navire MN Colibri (assurant habituellement le transport des éléments des lanceurs pour le CNES) pour assurer des rotations entre Pariacabo et le port de Dégrad des Cannes.

Pour atténuer la fragilité de la desserte du territoire, un projet important est en cours de réalisation avec l'aménagement de la RN1 depuis le rond-point de Balata en sortie de Cayenne jusqu'au carrefour de la Carapa incluant la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Cayenne.

Un programme de renforcement des ouvrages routiers entre Cayenne et Saint Laurent du Maroni doit être envisagé pour permettre à court/moyen terme le transit des poids lourds à pleine charge. La construction d'un deuxième pont, en doublement de celui existant au

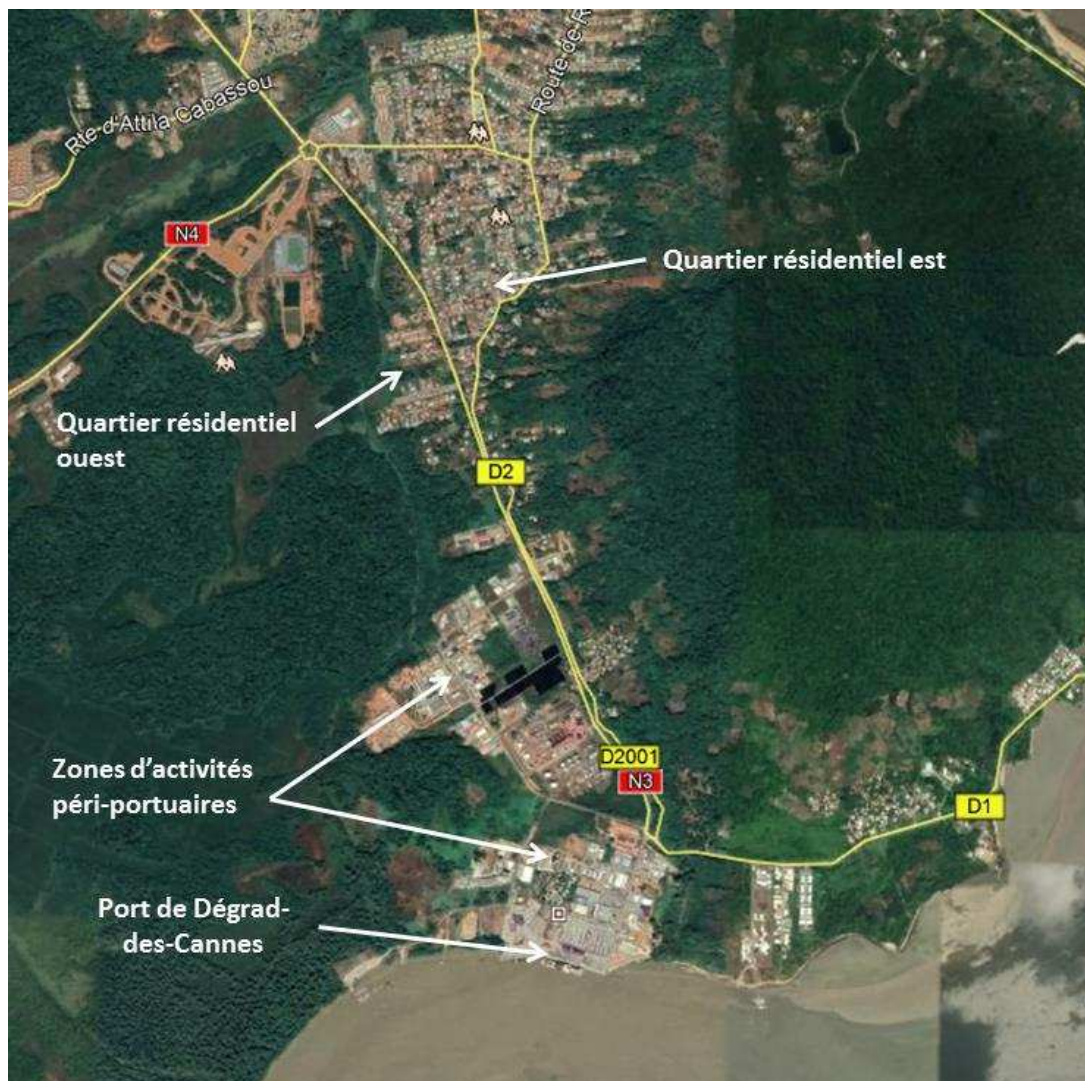
Larivot, en constitue une première phase mais de nombreux ouvrages, notamment sur la section comprise entre Kourou et Saint Laurent du Maroni devront être rapidement renforcés ou remplacés.

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.

1.6.2. La desserte de la zone portuaire

Partant du port de Dégrad-des-Cannes, la RD23 rejoint après un parcours de 4 km le rond-point Adélaïde Tablon, qui se connecte sur le reste du réseau routier national.

La RD23 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.

Inversement, comme dans de nombreuses régions littorales françaises métropolitaines ou insulaires, les flux à destination ou issus de l'activité portuaire subissent les conditions de la circulation intérieure. Ainsi, on observe au-delà du périmètre portuaire et des zones d'activités péri-portuaires des points de congestion routière au niveau des ronds-points, qui se répercutent sur la desserte portuaire essentiellement dans et autour de l'agglomération de Cayenne.

Le SCoT se donne comme objectif d'améliorer l'accessibilité à Cayenne et en moindre mesure à Rémire-Montjoly.

Par ailleurs, le SCOT du Centre Littoral prévoyait pour la RD 23 (dans sa version non révisée), un doublement de la voie depuis Dégrad des Cannes jusqu'au rond-point A. Tablon, avec une alternance des séquences à caractère urbain / voie rapide.

La carte ci-après présente les principaux projets de transport terrestre et fluviaux. Cette carte issue du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT 2037 indique que l'amélioration du maillage routier inclus la requalification (doublement) de RD23 à Rémire-Montjoly.

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA CAEL

Synthèse des projets principaux de transports terrestres et fluviaux

(énoncés ci-avant)



Synthèse des principaux projets de transports terrestres et fluviaux

[P] prescription

(énoncés ci-avant)

- Espaces urbanisés
- Espaces forestiers
- Espaces agricoles structurants
- Liaisons fluviales
- Projet de TCSP - phase 1
- Projet de TCSP - phase 2 et 3

Projets routiers structurants

AXES STRUCTURANTS :

- 1 - Doublement de la RN1 de Balata à Tonate et du pont du Larivot
- 2 - Aménagement du giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne
- 3 - Aménagement en 2X2 voies de la RN2 Balata-PROGT avec 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adaptés modes doux.

AXES SECONDAIRES :

- 4 - Amélioration du maillage routier interurbain avec la liaison "PROGT / La Chaumière"
- 5 - Amélioration du maillage routier interurbain avec la création de la "route du centre" à Matoury
- 6 - Création d'une voie de contournement du centre-bourg de Matoury*
- 7 - Requalifications : RD23 à Remire, route de Baduel à Cayenne, RN1 pour accès à la Point Liberté *
- 8 - Recalibrage de la RDS (Macouria / Montsinéry-Tonnegrande) sur les ouvrages de franchissements (ponts, etc.)
- 9 - Aménagement de la route de l'Est *
- 10 - Requalification de l'axe Rochambeau / Callfourchon

* projets non représentés car non visible à cette échelle

Source : CAEL
 Révisé par : SIA/Urban / 2019

1.6.3. La nouvelle porte d'Entrées/sorties (E/S)

Le port de Dégrad-des-Cannes présente plusieurs zones dont l'accès est réglementé de façon spécifique et différencié pour chacune :

- Le terminal conteneurs : zone délimitée par une clôture et dont l'accès est contrôlé (poste de contrôle). Cette zone englobe les terminaux conteneurs et roulier (soit les quais 1 à 3 et les terre-pleins associés) ;
- la zone ouest du port : elle comprend les deux terminaux pétrolier et minéralier, et la zone de plaisance/pêche. Chaque activité présente est clôturée. Sa desserte est séparée de celle du terminal conteneurs.

La zone portuaire est sous régime ISPS et correspond aux terminaux de commerce (conteneurs, roulant et polyvalent, les terminaux vrac ainsi que les bâtiments du siège). Les flux observés sont :

- des ensembles routiers qui viennent livrer ou prendre livraison des conteneurs ;
- des ensembles routiers qui viennent charger les véhicules légers d'importation ;
- des véhicules légers en importation appartenant à des particuliers et stockés dans la zone de dépose ;
- des engins portuaires qui vont et viennent de leur atelier d'entretien et de maintenance ;
- des véhicules légers de l'autorité portuaire ou des opérateurs portuaires et de leurs personnels ;
- des véhicules légers de type taxis et autocars liés à l'activité croisière (marginal) ;
- d'éventuels piétons qui viennent chercher leur véhicule ou autre marchandise en zone de dépose.

Le flux lié à ces trafics est estimé à une centaine de poids lourds par jour en moyenne. En regard, les autres flux sont modestes.

Dans sa configuration précédente, la porte d'entrée-sortie du terminal portuaire présentait des dysfonctionnements (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...).

Afin de répondre à ces dysfonctionnements et supprimer leurs impacts, le GPM de la Guyane a mis en œuvre dans le cadre du Projet stratégique 2014-2018 un projet de construction d'une nouvelle porte E/S répondant aux besoins de tous les usagers, y compris administration régaliennne (Douane, services liés au Poste Frontalier, ...).



Ce nouvel équipement a été mis en service au second trimestre 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. LA DESSERTE MARITIME DE LA GUYANE

Comme présenté plus en détail au premier chapitre du Projet stratégique (cf point 1.5 du chapitre « Le Grand Port Maritime de la Guyane aujourd'hui ») la desserte maritime par lignes régulières de la Guyane est assurée pour le trafic de conteneurs par deux lignes, la transatlantique NEFGUI (Europe-Guyane-Nord Brésil) et la régionale Guyanas à laquelle sera substitué début 2020 une ligne feeder réorganisée et baptisée Paragwada.

- 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. MARFRET devrait mettre en ligne un nouveau navire en 2020 aux caractéristiques similaires à celles des navires de CMA CGM.

- 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.

Cette 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 substituera 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.

1.8. L'INTERMODALITE

1.8.1. Les différents modes de transport existants

Parmi les quatre modes de transport permettant d'offrir une intermodalité, seul le mode maritime et le mode routier sont aujourd'hui utilisés pour la desserte du territoire guyanais.

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.

En dehors de la desserte de la bande littorale habitée par l'essentiel de la population et où se situe toute l'activité économique de la Guyane, le transport fluvial reste un moyen privilégié pour la desserte des populations de l'intérieur.

La croissance démographique a des répercussions directes sur le transport fluvial qui ne cesse de croître, notamment sur le fleuve Maroni, que ce soit à travers les flux avec le Suriname, ou entre les communes et villages riverains.

En matière de cabotage fluviomaritime, l'achèvement de la route littorale de Saint-Laurent-du-Maroni à Saint-Georges-de-l'Oyapock a fait disparaître ce mode de transport, auparavant utilisé pour desservir les sites côtiers ou fluviaux enclavés.

Jusqu'à récemment encore, Saint-Georges était une commune enclavée de l'Est de la Guyane, desservie uniquement par cabotage fluviomaritime ou par voie aérienne. A une époque où la route n'existait pas, la desserte des populations riveraines côtières et fluviales jusqu'à l'Oyapock se faisait par la voie maritime, depuis Dégrad-des-Cannes. Après la construction de la route en latérite, pendant la saison des pluies le recours au transport fluviomaritime a été conservé car elle devenait non praticable pour les poids lourds et des problèmes d'acheminement du carburant nécessaire au fonctionnement normal de la centrale diesel apparaissaient.

Le prolongement de la RN2 jusqu'à Saint Georges depuis décembre 2003 (date d'ouverture officielle du pont sur l'Approuague) a permis le développement des échanges de personnes et de marchandises par voie terrestre, en réduisant les temps de parcours entre Cayenne, Dégrad-des-Cannes et Saint-Georges. Les trafics aériens et de cabotage maritime réguliers ont été interrompus depuis cette date. La cale de chargement/ déchargement est depuis abandonnée et les transports de marchandises sont dorénavant en totalité assurés par voie routière.

Le projet portant sur le désenclavement intérieur de la Guyane par les fleuves (Maroni et Oyapock) et leur utilisation en toutes saisons a été retenu dans le cadre du CPER (contrat de plan Etat-Région 2015-2020).

1.8.2. La valorisation du mode maritime

Si les documents de planification que sont le Programme de développement et de modernisation des itinéraires routiers de Guyane, PDMIRG (qui remplace le volet routier des Contrats de Plan Etat-Région) et le Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane, PGTD, visent la fiabilisation du réseau routier entre Saint-Georges et Saint-Laurent-du-Maroni, le cabotage maritime reste un mode alternatif à la route qui est pris en compte dans le Schéma d'Aménagement Régional, approuvé en 2016.

En effet, de nombreux ouvrages d'art en Guyane sont à voie unique et ou à capacité de charge limitée (26 tonnes) et contraignent sensiblement l'usage de la route, dans un

contexte de fort développement des flux de personnes et de marchandises en Guyane. De même, le PDMIRG indique que sur une proportion importante du réseau (estimée de 30% à 40% des RN 1 et 2), les caractéristiques des chaussées sont d'un niveau de qualité médiocre à mauvais, avec des zones fortement dégradées notamment sur la RN2.

Une croissance des flux est attendue, sous l'effet conjugué de la croissance démographique, de l'élévation du niveau de vie et du taux de motorisation, sans oublier les flux générés par l'amélioration des liaisons avec le Brésil (nouveau pont) et le Suriname (nouveau bac). Le PDMIRG estime que l'augmentation du trafic poids lourds sera conséquent (grumiers, matériel d'exploitation minière, ...) et que les chaussées et ouvrages vont supporter des charges « agressives » pour lesquels ils ne sont pas dimensionnés.

Dans un contexte de contraintes budgétaires tant au niveau de l'Etat (en charge des RN) et des collectivités (en charge des RD et des liaisons urbaines), des difficultés resteront récurrentes pour les échanges routiers.

On peut donc penser que le cabotage maritime puisse constituer une alternative intéressante pour pallier aux difficultés de la voie routière qui perdureront.

Le Schéma d'Aménagement Régional a retenu parmi ses priorités le développement du cabotage maritime tant à l'intérieur de la Guyane, qu'avec ses pays voisins et les Antilles. Dans ses préconisations, le SAR retient « la modernisation du port de Dégrad des Canes, porte d'entrée de la Guyane, et prendra en compte le développement du cabotage et donc l'aménagement d'installations d'accostage, ... ».

De même, il contribuerait à réduire l'impact global du transport routier sur l'environnement.

Le projet de redéveloppement du cabotage porté par la Région Guyane part de plusieurs constats :

- plus de 90% des approvisionnements de la Guyane se font par voie maritime au travers des installations portuaires du Grand Port Maritime de la Guyane, regroupant les installations de Dégrad des Canes et celles de Pariacabo ;
- les liaisons maritimes existantes en ligne régulière trans-Atlantique, en desserte dédiée des installations du Centre Spatial Guyanais (pour les besoins des lancements de fusées), et en desserte du port fluvial de Saint-Laurent-du-Maroni ;
- Les lignes maritimes aboutissent toutes dans l'un de ces trois ports sans permettre d'assurer, d'une part une desserte secondaire des installations sises sur le littoral guyanais entre les frontières Brésilienne et Surinamaïse, d'autre part une liaison spécifique entre les Caraïbes et la Guyane pour le développement d'échanges entre ces pays aux besoins particuliers.

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'OIN. 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.

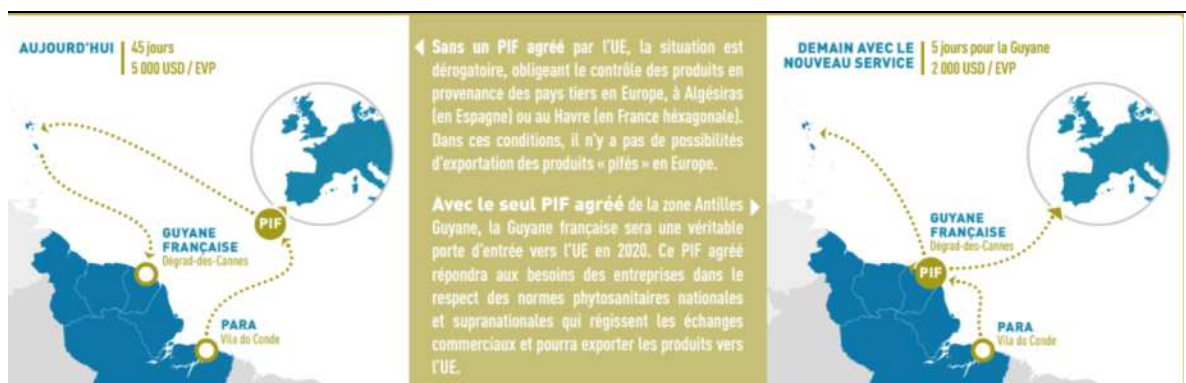
1.8.3. Le projet d'une ligne de cabotage maritime interrégional

Dans cette optique d'une valorisation du mode de transport par voie maritime, le GPM de la Guyane⁷ a réalisé en 2017 une étude importante sur le développement d'une ligne de cabotage maritime régional.

Les objectifs de ce projet sont :

- De développer, à un horizon de court terme, les échanges économiques entre des territoires (Guadeloupe, Martinique, Guyana, Suriname, Guyane française, Les Etats du Nord Brésil - Pará, Amapá) grâce à un service de cabotage spécialement étudié pour satisfaire aux exigences de tous les acteurs privés et publics concernés ;
- De compléter l'offre maritime existante avec un service innovant aux multiples atouts : offre multi-produits (palettes, vrac, big bags, conventionnel, et conteneurs) à un prix inférieur au marché actuel maritime ou routier, accessible à de petits opérateurs qui n'ont pas réellement accès aux facilités de transport du fait de leur taille économique.

Ce projet doit être mis en œuvre en synergie avec celui du Poste Frontalier⁸ Communautaire (voir le volet 2 Socio-économique). Ce dernier équipement, qui doit voir le jour au cours du nouveau Projet stratégique 2019-2023, 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.



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'étude sur la ligne de cabotage menée de manière exhaustive tant en Guyane que dans les pays voisins estime un potentiel de l'ordre de 100 000 tonnes par an de produits pouvant

⁷ 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)

⁸ Rappelons que Le Poste d'Inspection Frontalier (PIF) 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 ...)

être échangés entre la Guyane, ses voisins, les Antilles Françaises et l'Europe. Ce volume pourrait rapidement doubler d'après les estimations de l'étude. Sont identifiés à ce jour :

- Les produits carnés du nord du Brésil (Pará et Amapá) ;
- Les produits de la mer à destination des Antilles françaises ;
- Le riz du Guyana et du Suriname à destination du nord du Brésil et des Antilles françaises ;
- Les fruits et légumes avec des flux croisés selon le type de denrée et selon les pays ;
- Les produits forestiers (grumes, 1^{ère} et 2^{ème} transformation, biomasse) ;
- Les produits agroalimentaires ;
- Les biens de consommation (cosmétiques, textile, chaussures) ;
- Les produits du BTP (carrelage, céramiques, tuiles et briques, ciment).

L'objectif est que des navires de type « multipurpose » 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 est limitée (moins de 8,50 m en moyenne).



L'étude estime que le projet atteindra rapidement 50% de remplissage et présentera alors un retour sur investissement dès la 8^{ème} année de service.

Pour le GPM et les opérateurs portuaires, un tel projet devrait apporter des flux de trafics supplémentaires (services aux navires, manutention et logistique des marchandises).

OOo

