

GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROJET STRATEGIQUE

2019-2023

MEMOIRE EN REPONSE

A L'AVIS DE LA MRAE

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

REFERENCES

Titre	Evaluation environnementale du projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de la Guyane	
Destinataires	M. Philippe LEMOINE, Président du Directoire <i>Grand Port Maritime de la Guyane</i>	
Personnes rencontrées	M. Rémy-Louis BUDOC Directeur Prospective & Développement Mme Vania BONNETON, Responsable Affaires Domaniales et Développement Économique M. Steven CAROUPANAPOULE, Chargé de développement <i>Grand Port Maritime de la Guyane</i>	
Auteurs	Mme Rita RUSSO, Directrice de projets <i>Artelia Eau & Environnement</i>	
Contrôle qualité	Mme Vania BONNETON, Responsable Affaires Domaniales et Développement Économique <i>Grand Port Maritime de la Guyane</i>	
Versions	VF	07/04/2020

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
------------------	----------

SECTION 0 : ECOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE

SECTION 1 AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023

SECTION 2 REPONSES DU PETITIONNAIRE

1. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : PRESENTATION DU PROJET	22
2. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : VOLET 4 DU PROJET STRATEGIQUE	22
3. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : VOLET 5 DU PROJET STRATEGIQUE	27
4. ORGANISATION ET CONTENU DU RAPPORT D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	33
5. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	35
6. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES, MESURES DE SUIVI ET INDICATEUR	48

PREAMBULE

Le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Guyane a pour objet de déterminer les grandes orientations du Port, les modalités de son action, les dépenses et les recettes nécessaires à sa mise en œuvre.

L'évaluation environnementale est une démarche permettant d'estimer les incidences d'activités, de programmes ou de mode de gestion sur l'environnement. Au-delà du diagnostic, elle intègre une recherche de solutions alternatives et de mesures compensatoires, en vue de proposer un projet stratégique le plus adapté possible au territoire.

Véritable outil d'aide à la décision, la démarche suivie est une démarche itérative, progressive, d'évaluation-adaptation ; c'est pourquoi l'évaluation environnementale est réalisée de façon concomitante à des travaux d'élaboration du Projet Stratégique du Grand Port Maritime de la Guyane,

L'article R122-27 du code de l'Environnement, modifié par le décret 2018-435 du 4 Juin 2018 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, soumet **les volets 4° et 5° des projets stratégiques des grands ports maritimes à une évaluation environnementale**. Cette évaluation environnementale est soumise à avis de l'Autorité Environnementale (Ae).

L'article R 122-17 IV du code de l'environnement indique que l'AE est le CGEDD pour les plans et programmes qui donnent lieu à une approbation par décret ou à une décision ministérielle. Comme ce n'est pas le cas du projet stratégique porté par le Grand Port Maritime de la Guyane, son évaluation est soumise à l'avis de la MRAe.

L'autorité environnementale a été saisie pour avis par le Grand Port Maritime de la Guyane, le dossier ayant été reçu complet le 8 janvier 2020. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois. Conformément aux dispositions de ce même article, le directeur général de l'agence régionale de santé a été consulté le 21 janvier 2020. Il n'a pas transmis de remarques sur le dossier.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guyane, représentée par Mme Isabelle DELAFOSSE, Mme Amusant et Philippe GAUCHER, a visité les installations portuaires du site de Dégrad des Cannes le 11 mars 2020 avec M. CAROUPANAPOULE, MME BONNETON et MME RUSSO

La Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guyane s'est réunie le 19 mars 2020, et après en avoir délibéré, a rendu son avis.

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

- d'optimiser l'occupation de l'espace dans les secteurs déjà artificialisés, de limiter les extensions et créations d'installations dans les zones naturelles ;

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

Le Grand Port Maritime de la Guyane va apporter dans ce mémoire ses réponses aux différents points de questionnements de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guyane.

Les précisions ou compléments apportés dans le cadre du mémoire en réponse font partie des mesures prises dans le cadre du projet stratégique 2019-2023.

Les éléments de réponses proposées par le GPM Guyane dans le présent mémoire ont été intégrés à l'évaluation environnementale et ces compléments ont été identifiés en bleu afin qu'ils puissent être distingués des éléments présents initialement dans la version soumise à l'avis de la MRAe.

SECTION 0 : ECOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE

La mise en place de l'animation et la présentation de la démarche relative à l'Ecologie Industrielle Territoriale par la DEAL (devenue DGTM) en Guyane a fait l'objet de 3 COPILs fin 2019 et début 2020 ainsi que l'organisation d'un PTSI.

Cette démarche a démarré après l'avis favorable « bon à évaluer » par le Conseil de Surveillance du GPM Guyane du Projet Stratégique 2019-2023 et sa transmission à la MRAe pour avis. L'engagement du Grand Port Maritime de la Guyane n'avait donc pas été décrite ni dans le Projet Stratégique ni dans l'Evaluation Environnementale..

Toutefois, il est apparu important pour le GPM de présenter la procédure dans le PS et l'EE. Et par conséquence d'en réaliser la présentation succincte dans le cadre de ce mémoire en réponse. Cette démarche étant totalement en cohérence avec la politique environnementale et les actions du GPM de Guyane dans le cadre de son Projet Stratégique 2019-2023.

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 relative à la transition énergétique pour la croissance verte définit l'écologie industrielle et territoriale comme [consistant] « *sur la base d'une quantification des flux de ressources, et notamment des matières, de l'énergie et de l'eau, à optimiser les flux de ces ressources utilisées et produites à l'échelle d'un territoire pertinent, dans le cadre 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, l'écologie industrielle et 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'éco-conception, d'économie de la fonctionnalité ou de développement volontaire de filières locales.

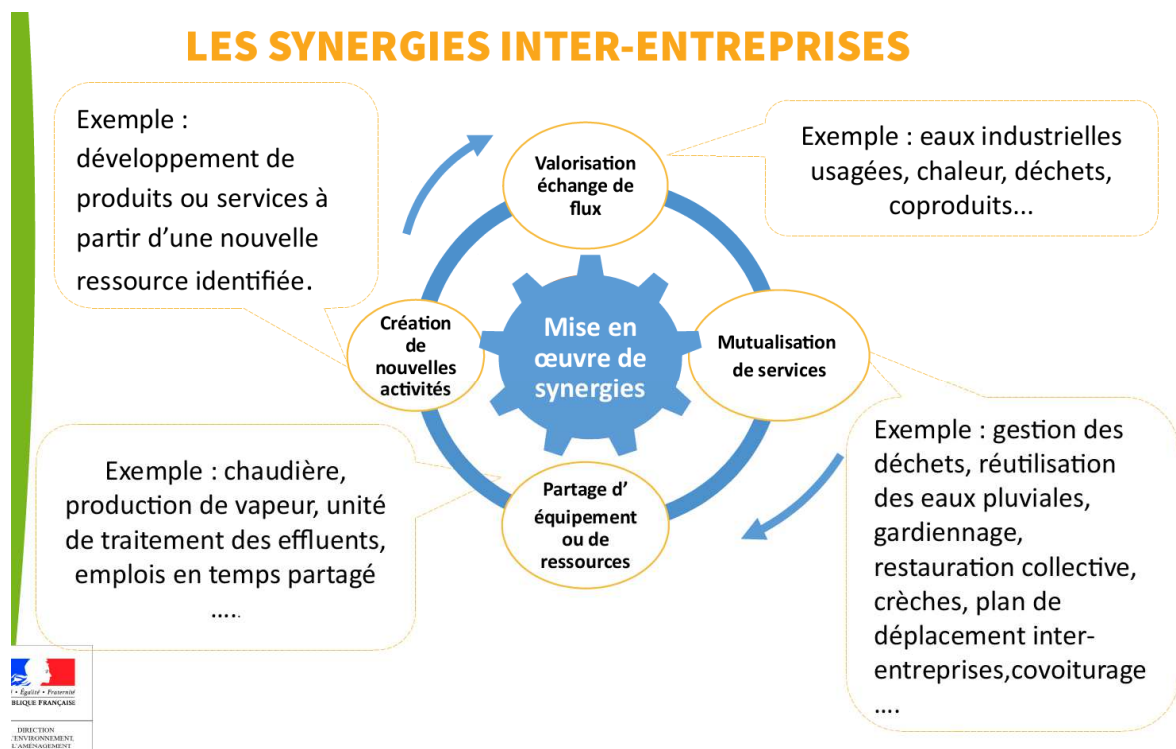
L'écologie industrielle et territoriale peut se décliner selon deux modalités :

- 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.

L'objectif de la démarche EIT est :

- Créer un réseau d'entreprises sur l'ensemble du territoire guyanais
 - ⇒ collaboration entre les acteurs + mise en place de synergies : bénéfiques économiques, sociaux et environnementaux.

- Améliorer la compétitivité des entreprises et 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.



En Guyane, les intérêts EIT sont multiples :

- création de valeur ajoutée par la mutualisation de biens ou de services dans les entreprises ;
- enfouissement des déchets limité ;
- valorisation énergétique ;
- création d'emplois ;
- diminution du coût de traitement des déchets.

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 %.

L'écologie industrielle et territoriale

Un des 7 piliers territoriaux de l'économie circulaire



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, s'intègrent dans la démarche d'écologie industrielle et territoriale

SECTION 1 : AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET STRATEGIQUE 2019-2023

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet stratégique 2019-2023 du Grand Port Maritime de la Guyane reçu le 23 mars 2020 est présenté dans son intégralité ci-après.



Mission régionale d'autorité environnementale

Guyane

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
le projet stratégique 2019-2023 du grand port
maritime de Guyane**

N° MRAe : 2020AGUY1

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale de Guyane s'est réunie le 19 mars 2020. L'ordre du jour comportait l'examen de l'avis sur le projet stratégique 2019-2023 du grand port maritime de Guyane.

Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Philippe GAUCHER.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

L'autorité environnementale a été saisie pour avis par le grand port maritime de Guyane, le dossier ayant été reçu complet le 8 janvier 2020 .

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, le directeur général de l'agence régionale de santé a été consulté le 21 janvier 2020. Il n'a pas transmis de remarques sur le dossier.

Après en avoir délibéré, l'autorité environnementale rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci .

Aux termes de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, la présente consultation de l'autorité environnementale est prise en compte lors de la prise de décision par l'autorité qui adopte ou approuve le plan-programme.

Synthèse de l'avis

Le grand port maritime de Guyane, regroupant les installations portuaires de Dégrad des Cannes à Rémire-Montjoly et celles de Pariacabo à Kourou, a élaboré son projet stratégique pour la période 2019 à 2023.

Les volets 4 et 5 de ce projet sont soumis à évaluation environnementale. Ils traitent de la politique d'aménagement et de développement durable du grand port maritime, de sa desserte et de l'intermodalité. Ils présentent les projets d'extension et d'aménagement des installations existantes, la volonté de développement d'installations supplémentaires à Saint-Laurent-du-Maroni, sur l'Oyapock et au large (plate-forme offshore).

Au vu du contexte du projet, l'autorité environnementale identifie les enjeux suivants sur le territoire concerné par les activités, installations et projets de développement du grand port maritime: la qualité de l'eau, les milieux naturels et la biodiversité, l'utilisation et la consommation d'espace, le climat et l'énergie, les interactions entre le port et son environnement humain.

L'évaluation environnementale répond aux exigences du R 122-20 du code de l'environnement, cependant l'état initial pourrait développer quelques points tels que les contraintes liées au plan de prévention des risques technologiques au regard des projets d'aménagement de Dégrad des Cannes, l'analyse des enjeux liés aux zones d'habitat et d'activité et la présentation des paysages qui seront impactés par ses différents projets d'aménagement. Par ailleurs, si l'évaluation du projet stratégique intègre une réflexion approfondie sur les indicateurs de suivi environnementaux à mettre en place pour piloter et rectifier si besoin le projet, il ne décrit pas le dispositif d'animation qui permettra de faire vivre la démarche d'évaluation.

L'évaluation environnementale présente l'articulation entre le projet stratégique et les autres plans et programmes s'appliquant en Guyane, justifie les choix effectués pour le développement et l'amélioration des activités portuaires, notamment au regard de leurs avantages et inconvénients pour l'environnement. Elle décrit de manière très détaillée les mesures « éviter, réduire, compenser » déclinables au niveau des projets. Toutefois, le choix d'une parcelle de compensation en retrait du fleuve Mahury (pour compenser les impacts des projets d'aménagement sur le site de Dégrad des Cannes), alors qu'une parcelle limitrophe semblait disponible, devrait être argumenté.

→ **L'Ae recommande au grand port maritime de Guyane**

- **d'optimiser l'occupation de l'espace dans les secteurs déjà artificialisés, de limiter les extensions et créations d'installations dans les zones naturelles ;**
- **d'approfondir sa réflexion sur l'interface ville-port, en l'appuyant sur une analyse des interactions entre le port et les zones d'habitat et d'activité, de manière à proposer des actions plus ambitieuses ;**
- **d'expliciter les raisons pour lesquelles une parcelle disponible au bord du Mahury n'a pas été retenue comme site de compensation des impacts des projets d'aménagement de Dégrad des Cannes ;**

- de compléter la présentation des indicateurs de suivi environnementaux en fixant des valeurs cibles et/ou des seuils d'alerte ainsi qu'en décrivant le dispositif d'animation qui permettra l'analyse des résultats et l'adoption le cas échéant de mesures d'adaptation.

Dans l'ensemble, le projet stratégique du grand port maritime de Guyane prend bien en compte les enjeux environnementaux présents susceptibles de subir des incidences négatives du fait de ses projets et activités. Son évaluation environnementale met en évidence l'intégration de ces enjeux dans une politique tournée de manière très volontariste vers le développement durable, l'effort réalisé pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs des projets et activités sur l'environnement. Toutefois, l'autorité environnementale recommande d'améliorer son contenu sur quelques sujets au regard des recommandations formulées dans cet avis.

Avis détaillé

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du projet stratégique 2019-2023 du grand port maritime de la Guyane, soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-17 du code de l'environnement listant les plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement.

Le projet stratégique aborde

- le positionnement stratégique et la politique de développement du grand port maritime ;
- les aspects économiques et financiers ;
- la démarche prospective concernant l'exploitation ;
- la politique d'aménagement et de développement durable ;
- la desserte du port et l'intermodalité.

Doivent être analysées dans cet avis la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

1) Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1-1 Contexte du projet

Le grand port maritime de Guyane est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013. Il comprend les installations du port de Dégrad des Cannes (construit en 1974) sur le fleuve Mahury dans la commune de Rémire-Montjoly, et celles du port de Pariacabo sur le fleuve Kourou, dans la commune de Kourou. L'accès à ces deux ports nécessite l'entretien d'un chenal par dragage et reste contraint par le tirant d'eau limité, le manque d'espaces de manœuvre et les hauteurs de marée.

Le port de Pariacabo, recevant essentiellement le matériel destiné au Centre Spatial Guyanais (CSG), est géré par le Centre National d'Études Spatiales (CNES) dans le cadre d'une convention avec le grand port maritime de Guyane.

Deux zones à vocation portuaire ont été définies en aval de Saint-Laurent-du-Maroni, sur le fleuve Maroni, et en amont de Saint-Georges-de l'Oyapock sur le fleuve Oyapock.

La circonscription du grand port maritime, définissant la zone dans laquelle il a vocation à intervenir, a été créée par arrêté préfectoral du 28 juillet 2017. Elle délimite quatre périmètres terrestres :

- le port de Dégrad des Cannes (25 ha) ;
- le port de Pariacabo (40 ha) ;
- une zone de 1500 ha à Saint-Laurent-du-Maroni ;
- une zone de 80 ha à Saint-Georges de l'Oyapock ;
- ainsi que trois périmètres maritimes comprenant les chenaux d'accès aux ports de Dégrad des Cannes, de Pariacabo et aux îles du Salut.

En augmentation, le trafic de marchandises accueilli par le grand port maritime de Guyane est constitué à environ 90 % par les importations, essentiellement en provenance de la métropole puis du reste de l'Europe, tandis que les échanges avec les pays sud-américains et des Caraïbes restent limités.

Le port de Dégrad des Cannes accueille également une zone de plaisance et un point de débarquement de pêche.

Ses performances portuaires étaient jugées mauvaises d'après une étude réalisée en 2014. La mise en œuvre du projet stratégique 2014-2018 a permis d'accomplir ou d'engager un certain nombre d'améliorations, concernant la qualité des infrastructures, le fonctionnement du port et la mise en œuvre d'une politique environnementale. Elle a également permis d'engager une politique d'acquisition foncière (une vingtaine d'hectares acquis) nécessaire à la poursuite des aménagements.

L'extension envisagée du quai n°1 a en revanche été abandonnée, les dégradations constatées sur le quai n°3 conduisant à redéployer les moyens en vue de sa réhabilitation, voire de sa reconstruction.

1.2 Présentation du projet

Le projet stratégique 2019-2023 s'appuie sur le bilan et s'inscrit dans la continuité du projet stratégique 2014-2018 afin de maintenir la dynamique et de poursuivre la mise en œuvre des actions engagées.

L'analyse du contexte socio-économique constate la continuité globale de celui-ci (poursuite de la croissance démographique, économie basée sur le tertiaire, le BTP et l'activité spatiale, échanges commerciaux tournés vers l'Europe) et quelques évolutions (interruption de la recherche pétrolière, plans d'urgence et de convergence visant le rattrapage des retards en équipements et services publics).

La stratégie globale du grand port maritime vise la recherche de performance et son intégration régionale au niveau du plateau des Guyanes et des Caraïbes.

Les différents points abordés sont illustrés de nombreuses représentations graphiques, – même si certaines d'entre elles, trop réduites, sont peu lisibles, perdant ainsi de leur intérêt pour la compréhension du texte qu'elles accompagnent.

→ **L'autorité environnementale recommande au grand port maritime de veiller à la lisibilité des cartes, plans et schémas présents dans les documents et de leurs légendes.**

1.2.1 Volet 4 du projet stratégique

La politique d'aménagement et de développement durable du grand port maritime de Guyane consiste notamment dans la poursuite des travaux d'aménagement foncier, d'amélioration des équipements et infrastructures du site de Dégrad des Cannes, dans l'engagement des études en vue de la création du port industriel et commercial de l'Ouest, d'un poste frontalier communautaire à Dégrad des Cannes et d'un port sec à Saint-Georges de l'Oyapock.

Le grand port maritime cherche ainsi à faciliter l'accueil d'activités, en particulier dans le domaine des énergies renouvelables et de l'économie circulaire.

Trois secteurs à aménager ont été définis à Dégrad des Canes, le troisième constituant une extension foncière de 14 ha dans une zone présentant des enjeux environnementaux (habitats de mangrove et arrière-mangrove abritant des espèces remarquables).

- **L'autorité environnementale recommande au grand port maritime d'optimiser l'occupation de l'espace dans les secteurs 1 et 2 et de restreindre autant que possible l'extension des aménagements dans les secteurs présentant des enjeux environnementaux importants.**

En matière d'environnement, une politique volontariste est affichée dans le domaine de l'énergie, des déchets, de la gestion de l'eau, de la prise en compte des risques technologiques et naturels, du patrimoine naturel et archéologique. Ces thématiques seront intégrées de manière transversale dans la conception des projets, l'application de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) et les activités portuaires.

Le grand port maritime inscrit dans sa politique de développement durable la formalisation d'une maîtrise partagée des accès et le développement d'une interface « Ville-Port ». Cependant, en dehors de l'amélioration de la signalétique et de la création de parkings partagés pour le co-voiturage, le contenu de ce projet n'apparaît pas clairement. Il pourrait exposer plus précisément des actions de nature à favoriser la mobilité des biens et marchandises entre port et zones agglomérées.

- **L'autorité environnementale recommande au grand port maritime d'exposer plus clairement son projet concernant l'interface « Ville-Port » ainsi que la manière dont ce projet s'inscrit dans sa démarche de développement durable.**

Parmi les axes structurants qui conduiront la mise en œuvre des différents volets du plan stratégique 2019-2023 figure de manière transversale le renforcement de la démarche d'acteur de développement durable en Guyane de la part du grand port maritime.

1.2.2 Volet 5 du projet stratégique

Concernant la desserte du port de Dégrad des Canes, le projet stratégique rappelle que le SCOT¹ en vigueur de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral prévoit le doublement de la RD 23 entre le port et le giratoire Adélaïde Tablon, mais ne précise pas si ce projet est maintenu dans le cadre de la révision du SCOT, dont le projet a été arrêté.

- **La RD 23 constituant le principal accès au port de Dégrad des Canes, l'autorité environnementale suggère au grand port maritime d'actualiser l'information relative au doublement de cette route et sur l'ensemble des sujets liés à la mobilité au regard du projet de révision du SCOT.**

¹Schéma de Cohérence Territoriale

Avis délibéré n°2020AGUY1 adopté lors de la séance du 19 mars 2020
Mission régionale d'autorité environnementale de la Guyane

En ce qui concerne l'intermodalité, elle se limite actuellement aux relations entre modes maritime et routier, en l'absence de transport fluvial de marchandise sur les fleuves Mahury et Kourou. Aucun projet en ce domaine ne semble envisagé dans le cadre du projet stratégique.

→ **L'autorité environnementale attire l'attention du grand port maritime sur l'intérêt de la prise en compte de l'intermodalité entre modes maritime et fluvial dans le cadre des études préalables relatives aux projets d'installations portuaires à Saint-Laurent-du-Maroni et Saint-Georges de l'Oyapock, afin de favoriser celle-ci.**

Concernant le transport maritime, le grand port maritime de Guyane soutient le projet de développement d'une ligne de cabotage entre les Antilles et le plateau des Guyane, également retenu comme priorité dans le cadre du SAR. Il est conditionné par la création d'un poste d'inspection frontalier.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'autorité environnementale

L'autorité environnementale identifie et hiérarchise les enjeux environnementaux, notamment en fonction de l'importance des pressions qui s'exercent sur les différentes composantes environnementales du territoire. Elle souligne ainsi les enjeux suivants sur le territoire concerné par la mise en œuvre du projet stratégique du grand port maritime, essentiellement liés à ses projets d'aménagement et d'extension :

- en tout premier lieu, la préservation de la qualité de l'eau, des milieux naturels et de la biodiversité, la proximité du site Vidal Mondélice, classé au titre des sites et monuments naturels², au regard des projets d'extension et d'aménagement du site portuaire de Dégrad des Cannes. Les projets de Saint-Laurent-du-Maroni, Saint-Georges de l'Oyapock et de plate-forme off-shore étant au stade des études préalables n'entraîneront pas d'impacts dans le cadre de ce plan stratégique, mais leur conception devra pleinement intégrer ces enjeux ;
- découlant du précédent, la nécessaire optimisation de l'aménagement et de l'utilisation de l'espace disponible, afin de limiter l'artificialisation au strict minimum pour l'extension des sites existants et dans le cadre des projets de création de sites portuaires sur le Maroni et l'Oyapock ;
- la maîtrise des effets sur le climat (gaz à effet de serre) et de la consommation d'énergie ;
- la prise en compte des risques technologiques et naturels ;
- la présence de zones d'habitats et d'activités à proximité des installations portuaires existantes (Rémire-Montjoly) ou futures (Saint-Laurent-du-Maroni), y compris d'une zone d'habitat spontanée d'une soixantaine d'habitations jouxtant le port de Dégrad des Cannes.

² monuments naturels et sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général (art.L.341-1 du code de l'environnement).

2) – Qualité de l'évaluation environnementale

2-1 organisation et contenu du rapport d'évaluation environnementale

Le dossier reçu par l'Autorité environnementale comprend le projet stratégique 2019-2023 du grand port maritime de Guyane ainsi qu'un rapport d'évaluation environnementale. L'évaluation environnementale traite de tous les éléments fixés par l'article R 122-20 du Code de l'environnement. Elle décrit de façon très complète le contexte dans lequel s'inscrivent les différentes installations portuaires actuelles et en projet relevant du grand port maritime de Guyane.

Elle présente les objectifs du projet stratégique, tout comme son articulation avec les autres plans et programmes. Aucune incompatibilité n'est relevée, en dehors des activités du grand port maritime dont les incidences négatives pourraient aller à l'encontre de l'orientation du SAR, relative à la nécessité de ne pas déséquilibrer les dynamiques hydro-sédimentaires naturelles.

Toutefois, la compatibilité du projet stratégique du grand port maritime avec la stratégie nationale pour la création et la gestion des aires marines protégées 2012-2020, bien qu'intégrant l'Outre-mer, ne semble pas avoir été vérifiée.

Un résumé non technique est positionné en début de rapport. Constitué de près de cinquante pages, ce document aurait justifié d'une plus grande concision pour mieux répondre à son objectif d'information d'accès simple et rapide.

Les choix retenus pour ce projet stratégique sont exposés. D'une part, le grand port maritime poursuit les actions engagées dans le cadre du projet stratégique 2014-2019 sur le site de Dégrad des Cannes, les faisant évoluer en tant que de besoin, d'autre part il prévoit l'engagement d'études dans la perspective de son développement vers l'ouest et l'est de la Guyane, voire off-shore. Par rapport à la période précédant le projet stratégique 2014-2018, le grand port maritime a intégré la prise en compte du développement durable dans sa stratégie et dans ses actions. Cette politique est encore davantage mise en avant, de manière très volontariste, dans le nouveau plan.

→ L'autorité environnementale suggère au grand port maritime d'argumenter la manière dont son projet stratégique s'intègre dans stratégie nationale pour la création et la gestion des aires marines protégées.

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial décrit et analyse la situation existante et les tendances d'évolution probables pour les différentes thématiques concernant l'environnement physique, naturel et humain des installations portuaires existantes et à l'étude.

Selon cette analyse, les principaux enjeux à intégrer par le grand port maritime sont :

- les évolutions climatiques, l'énergie : les projets du grand port maritime doivent prendre en compte les tendances (perturbation des régimes de précipitations, augmentation du niveau de la mer) et leurs répercussions attendues sur les risques naturels, et les anticiper, notamment en ce qui concerne sa consommation d'énergie (mais aussi le potentiel de production d'énergie renouvelable) ;

- la qualité des eaux superficielles fluviales et littorales ;

- la gestion des déchets (générés par le port ou les acteurs économiques présents), le développement de l'économie circulaire ;

- les milieux naturels, la flore, la faune (essentiellement dans les zones d'extension ou de création d'installations portuaires) ;

Les ZNIEFF marines sont prises en compte dans cet état initial pour les sites de Dégrad-des-Cannes et Kourou, mais non en ce qui concerne le secteur en aval de Saint-Laurent-du-Maroni où est pourtant présente la ZNIEFF de type I « Estuaire du Maroni ».

- les risques naturels (inondation, littoraux, mouvement de terrain), seul le site du futur port sec de Saint-Georges de l'Oyapock n'étant concerné par aucun risque.

Plusieurs plans de prévention des risques technologiques (PPRT) concernent les installations de Kourou et Dégrad des Cannes, cependant l'enjeu lié aux PPRT est jugé modéré. Pourtant, le PPRT de la SARA (lié au transport d'hydrocarbures) sera à prendre en compte dans les projets d'aménagements de Dégrad des Cannes.

L'environnement humain est appréhendé au travers d'éléments démographiques et économiques. Les zones d'habitat ou d'activité proches des installations portuaires existantes ou prévues ne sont pas présentées alors que ce sont des éléments de contexte et que des interactions sont possibles, qu'elles soient négatives (nuisances) ou positives (synergies).

Par ailleurs, l'enjeu paysager est estimé modéré, y compris dans les sites de l'est et de l'ouest guyanais où les installations portuaires ne sont pas encore présentes. Le projet stratégique n'entraînera pas d'impact direct sur ces paysages, les projets étant en phase d'étude, cependant l'intégration de cette thématique dans leur conception est nécessaire pour limiter les incidences négatives. La description des unités paysagères et enjeux associés serait plus facile à appréhender en présence de photographies. Le site de Dégrad des Cannes est quant à lui proche du site classé Vidal Mondélice présentant une mosaïque de zones forestières et humides en partie poldérisées par une habitation coloniale.

Compte tenu de l'augmentation du trafic portuaire accompagnant la croissance démographique guyanaise, l'évolution de l'environnement sans mise en œuvre du projet stratégique pourrait être défavorable sur certains thèmes (qualité de l'eau, pollution, gestion des déchets, faune marine). Cependant, sa mise en œuvre entraînera l'artificialisation de milieux terrestres.

Les projets intégrés dans le projet stratégique ont fait l'objet d'une analyse avantages/inconvénients entre les solutions alternatives, prenant en compte les enjeux environnementaux identifiés.

- ➔ **L'autorité environnementale suggère au grand port maritime d'explicitier l'évaluation de l'enjeu lié au PPRT de la SARA au regard des éventuelles contraintes concernant les projets d'aménagement du port de Dégrad des Cannes ;**
- ➔ **Elle souligne l'existence d'une ZNIEFF marine en aval de Saint-Laurent-du-Maroni et suggère au grand port maritime de la prendre en compte dans son état initial ;**

- Elle estime nécessaire d'inclure dans l'état initial de l'environnement humain une analyse des zones d'habitat et d'activité proches des installations et projets du grand port maritime ;
- Elle recommande d'illustrer la description des paysages dans les secteurs envisagés pour les installations de Saint-Georges de l'Oyapock et de Saint-Laurent du Maroni afin de faciliter leur appréciation par le lecteur, et de bien prendre en compte la proximité du site classé Vidal Mondélice à Dégrad des Cannes.

2.3 Incidences notables probables du projet

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

Les projets d'installations sur le Maroni et l'Oyapock, insuffisamment avancés, ne sont pas pris en compte. En revanche, les impacts des opérations prévues sur le site de Dégrad des Cannes sont analysés :

- sur les eaux superficielles : risques de pollution et turbidité du fait des travaux et activités , mais impact positif attendu des projets d'amélioration du traitement des eaux pluviales et usées, de la rationalisation du plan de circulation et de la gestion des déchets ;
- sur l'air, l'énergie, le climat : travaux et activité pourront entraîner l'émission de poussières, polluants et gaz à effet de serre et augmenter la consommation énergétique tandis que le développement des énergies renouvelables permettra de diminuer la part des énergies fossiles dans cette consommation ;
- sur les déchets : travaux et augmentation de l'activité auront un impact négatif sur le volume de déchets produits, mais l'amélioration de leur gestion et le développement de l'économie circulaire aura un impact positif ;
- sur les milieux naturels, la faune, la flore : l'extension comme la création d'installations portuaires, mais aussi l'augmentation de l'activité, auront des impacts négatifs sur les milieux aquatiques et terrestres (dégradation, destruction) ainsi que sur la biodiversité (risques de collisions avec la faune marine accru du fait de l'augmentation de l'activité, perturbations liées à la perte ou dégradation des habitats, dérangement par les activités) ;
- sur le paysage : les incidences des aménagements prévus sur le site de Dégrad des Cannes sont jugés faibles car prolongeant un paysage industriel existant. Les projets d'extension pourraient toutefois renforcer ce caractère au détriment des paysages naturels limitrophes.

2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences, mesures de suivi et indicateurs.

Le projet stratégique du grand port maritime de Guyane (Erc) prévoit la mise en œuvre de la démarche d'évitement, réduction et compensation des impacts pour l'ensemble des

projets qui le constituent. Les actions favorables à l'environnement seront développées par le grand port maritime non seulement à travers ses activités mais également celles de ses clients et usagers, par des clauses contractuelles et incitations tarifaires.

Les mesures prévues sont définies de manière détaillée, et portent principalement sur les thématiques suivantes:

- en ce qui concerne la qualité de l'eau : évitement des berges non aménagées lors des travaux (pour le stockage de matériaux, la circulation, etc), barrières anti-matières en suspension et mesures de prévention des pollutions lors des travaux, amélioration de la gestion des eaux pluviales ;

- en ce qui concerne le milieu naturel : optimisation de l'occupation de l'espace portuaire existant, sanctuarisation de zones de ripisylve, prévention de la diffusion d'espèces exotiques envahissantes terrestres (lors des aménagements) ou marines (par les navires), modalités de travaux évitant les nuisances sonores et risques de collision avec la faune marine (progressivité, surveillance), limitation de la pollution lumineuse ;

- en ce qui concerne l'air, l'énergie, le climat : bâtiments de Haute Qualité Environnementale (HQE), développement des énergies renouvelables (panneaux solaires en toitures, centrale biomasse) -.

- en ce qui concerne les déchets : critères de gestion (tri, réemploi) dans le cadre des marchés de travaux, développement d'activités liées à l'économie circulaire :

Par ailleurs, les opérations prévues par le projet stratégique occasionnant des impacts négatifs sur les milieux naturels et la biodiversité malgré les mesures de réduction mises en place, le grand port maritime s'est engagé dans une réflexion sur les mesures compensatoires à envisager au regard de ces impacts. Une mesure d'acquisition foncière au profit du Conservatoire du Littoral est ainsi envisagée en compensation des impacts du projet d'aménagement de Dégrad des Cannes. Elle concerne un secteur situé entre la zone portuaire et le site de l'habitation Vidal et sera complétée par un financement sur cinq ans de mesures de protection des habitats et espèces du site.

D'après la carte présentant les possibilités d'acquisitions foncières dans ce secteur, l'une de ces possibilités concernait une parcelle limitrophe du fleuve Mahury tandis que le choix du grand port maritime s'est fixé sur une parcelle en retrait du fleuve.

→ L'autorité environnementale recommande au grand port maritime d'expliquer pour quelles raisons il n'a pas identifié la parcelle limitrophe du fleuve Mahury (localisation semblant plus comparable à celle des installations portuaires et projets d'extension de Dégrad des Cannes) en vue de la réalisation de la mesure compensatoire.

Des mesures d'accompagnement sont également prévues, elles s'adressent pour certaines aux usagers du port (sensibilisation à l'environnement, charte de réduction de l'empreinte écologique) tandis que d'autres concernent les travaux prévus dans le cadre du projet stratégique (accompagnement des chantiers par un écologue, recherche d'une solution de traitement et de réutilisation des sédiments actuellement remis en suspension lors du dragage des chenaux). Suite à l'observation d'un jeune Caïman noir à proximité de Dégrad des Cannes, une étude sera réalisée sur la présence éventuelle d'une population

de cette espèce (espèce protégée classée comme « quasi menacée » sur la liste rouge des espèces menacées de Guyane).

Le grand port maritime participe par ailleurs à la recherche de solutions de réduction des impacts sur l'environnement en partenariat avec le BRGM.

→ Les mesures de suivi et indicateurs :

Des indicateurs de suivi sont retenus concernant les différentes thématiques et enjeux environnementaux identifiés par l'évaluation environnementale ainsi que dans le domaine du management environnemental et de la gouvernance.

Ils permettront de suivre les impacts de l'activité (pollution, nuisance, destruction d'habitats ...) mais aussi les mesures mises en place (surfaces de compensation, équipement en véhicules hybrides ou électriques ...) et leur résultat (suivi de la biodiversité, bilan carbone...).

Le dispositif ne semble pas prévoir pas de valeurs cibles ni seuils d'alerte pour ces différents indicateurs, ce qui pourrait freiner la décision d'enclencher les mesures de corrections nécessaires.

Il est fait référence aux modalités de sélection des indicateurs « suivant le système établi » lors du précédent plan stratégique, cependant il n'est pas indiqué quels indicateurs sont maintenus d'un plan à l'autre. La poursuite du suivi des mêmes indicateurs, pour ceux qui se seraient révélés fiables et pertinents, est pourtant intéressante pour une évaluation sur le long terme des impacts de l'activité portuaire.

Enfin, en dehors de la publication des résultats des indicateurs sur le site internet du grand port maritime, il n'est pas mentionné quel dispositif sera mis en place pour la collecte comme pour l'analyse des données et la prise de décisions liées aux résultats.

- L'autorité environnementale recommande au grand port maritime de définir les valeurs cibles et/ou des seuils d'alerte liés aux indicateurs de suivi environnemental,**
- Elle suggère de prolonger le suivi des indicateurs environnementaux reconnus comme fiables et pertinents lors du précédent plan stratégique,**
- Elle s'interroge sur le dispositif d'animation du suivi environnemental, non décrit.**

Dans l'ensemble, le projet stratégique du grand port maritime de Guyane prend bien en compte les enjeux environnementaux présents susceptibles de subir des incidences négatives du fait de ses projets et activités. Son évaluation environnementale met en évidence l'intégration de ces enjeux dans une politique tournée de manière très volontariste vers le développement durable, l'effort réalisé pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs des projets et activités sur l'environnement. Toutefois, l'autorité environnementale recommande d'améliorer son contenu sur quelques sujets au regard des recommandations formulées dans cet avis.

SECTION 2 : REPONSES DU PETITIONNAIRE

1. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : PRESENTATION DU PROJET

⇒ L'autorité environnementale recommande au Grand Port Maritime de veiller à la lisibilité des cartes, plans et schémas présents dans les documents et de leurs légendes.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Afin d'améliorer la lisibilité, certaines cartes ou illustrations ont été remplacées au sein de l'évaluation environnementale et du Projet Stratégique.

2. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : VOLET 4 DU PROJET STRATEGIQUE

⇒ L'autorité environnementale recommande au Grand Port Maritime d'optimiser l'occupation de l'espace dans les secteurs 1 et 2 et de restreindre autant que possible l'extension des aménagements dans les secteurs présentant des enjeux environnementaux importants.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

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 aménageur » et accompagner le développement économique du territoire.

Le GPM Guyane est approché par de nombreuses sociétés portant des projets logistiques et industrielles nécessitant de grandes parcelles. Il souhaite faciliter l'accueil d'activités, en particulier dans le domaine de l'export, des énergies renouvelables et de l'économie circulaire.

Plus spécifiquement, la maîtrise foncière sur Dégrad-des-Cannes est aujourd'hui assurée au travers des acquisitions et cessions de parcelles.

Trois secteurs à aménager ont été définis. La stratégie d'aménagement du foncier selon les trois secteurs se fera de la manière suivante :



- **Secteur 1 : Economie circulaire**

Le secteur 1 déjà partiellement occupé pour différentes activités portuaires (terminal pétrolier et terminal minéralier, point de débarque pêche, ponton plaisance de passage, petit chantier naval, cale de mise à l'eau) sera réaménagé comme suit :

- à la suite du dévoiement prévu des canalisations d'hydrocarbures : transfert du parc roulier (en cohérence avec la reconstruction du quai 3 et du RORO)
- le développement d'activités liées à l'économie circulaire (petite unité de biomasse, stockage d'énergie, unités de valorisation de déchets ...).

- **Secteur 2 : Manutention**

Le secteur 2 est destiné au futur PFC et aux activités liées à la manutention (en cohérence avec la création du complexe entrée sortie à proximité et pour le respect des normes de sécurité)

- **Secteur 3 : localisation de la zone dont le développement est prévu à plus long terme**

Enfin, **le secteur 3** localisé au nord de la zone de plaisance, est réellement une extension foncière de 16 ha à fort potentiel de développement mais au sein d'une zone présentant un contexte environnemental plus sensible. Toutefois, les projets sur ce secteur plus éloignés seront mis en œuvre à l'appui d'un dossier de demande d'autorisation environnementale. Ainsi pourront être menées des études techniques (relevé topographique, étude géotechnique) et des études environnementales (étude hydraulique, inventaires faune/flore, archéologie préventive et étude d'impact appliquant la doctrine ERC).

Il est important de noter que ce secteur 3 non inscrit est situé en dehors du site classé de Vidal, des emprises zones naturelles réglementées telles que les réserves naturelles, du domaine protégé du Conservatoire du Littoral Un dossier de demande d'autorisation réglementaire portant sur les secteurs 1 et 2 déposé en décembre 2019, est en cours d'instruction par les services de la DGTM. Le GPM Guyane a ainsi présenté le dossier préalablement à la commission ERC en avril 2019, puis à la CRSPN en février 2020 et a répondu aux observations de la police de l'eau en mars 2020.

⇒ **L'autorité environnementale recommande au Grand Port Maritime d'exposer plus clairement son projet concernant l'interface « Ville-Port » ainsi que la manière dont ce projet s'inscrit dans sa démarche de développement durable.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Le GPM Guyane dans sa relation Ville –Port agit à différents niveaux géographiques et par étapes afin que les actions menées soient cohérentes et durables.

- **Au niveau de la Zone Industriale-Portuaire :**

Après avoir veillé à l'installation de la fibre optique dans la zone et à la connaissance du tissu économique dans le premier projet stratégique, le GPM Guyane mènera des actions d'Ecologie Industrielle Territoriale, lancée par la DGTM en décembre dernier, en tant que partenaire relais. Ainsi seront menées différentes actions d'économie circulaire : de mutualisation de gestion de déchets, d'optimisation de la valorisation de déchets, etc.

De plus les informations et les actions sont menées de concert avec les principales parties prenantes, siégeant au conseil de développement du GPM Guyane qui se réunit quatre fois par an.

- **Au niveau du secteur Vidal-Dégrad-des Cannes :**

Le GPM Guyane, par le biais de la capitainerie, entretient d'étroites relations liées aux questions de sûreté en mer avec l'Autorité de l'Etat en Mer (AEM) et la base navale.

Le GPM Guyane nourrit également des relations avec la CCI Guyane, siégeant au Conseil de surveillance du GPM Guyane, propriétaire du PAE Parc Avenir.

Et dans le cadre de sa stratégie de maîtrise foncière, le GPM Guyane est en étroite relation avec la CTG, propriétaire de foncier non bâti et des voiries à Dégrad-des-Cannes. Des réflexions sur la signalétique et la réhabilitation de certaines voies seront menées au cours du Projet Stratégique.

Concernant le site classé Vidal-Mondélice, le GPM Guyane est membre du comité technique du Plan de gestion du site mis en place par le conservatoire du littoral qui est un véritable partenaire siégeant au conseil de développement.

- **Au niveau de la commune de Rémire-Montjoly :**

Le Grand Port Maritime a participé à la mise en place du PLU. Ce qui a permis d'établir un zonage en cohérence avec les activités industrielles et portuaires.

- **Au niveau de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral :**

Situé dans le périmètre de l'EPCI qui siège au conseil de développement, l'activité portuaire et de la ZIP sont prises en compte dans les documents supra-communaux. Ainsi une réflexion sera menée avec la CACL sur les différentes actions de gestion des déchets.

- **Au niveau régional :**

Le GPM est un partenaire de la CTG. Sa collaboration est constante auprès de la collectivité, outre les aspects fonciers : SAR, Plan Régional des Déchets, PPE, PREC, etc. ...

- **Les partenariats du GPM sont nombreux :**

- BRGM
- Conservatoire du Littoral,
- Caisse des Dépôts et Consignation
- Port de l'Ouest
- HAVENBEHEER, port de Paramaribo (Suriname)
- Agence de Développement de l'Amapà (Brésil)
- Compagnie de Développement Economique du Parà (Brésil)
- SEBRAE (Brésil)
- Caribbean Maritime University (CMU)
- CNRS
- CNES

- **Les institutions dont le GPM Guyane est membre :**

- Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG)

- Port Management Association of Caribbean (PMAC)
- Caribbean Shipping Association (CSA)
- Union des Ports de France (UPF)
- Fédération des Entreprises Des Outre-Mer (FEDOM)
- Cluster Maritime Français
- Association Internationale des Villes-Ports

- **En termes de communication :**

Le site internet réactif à l'actualité informe le grand public des activités portuaires. Un projet de port center et d'open data SIG renforceront la relation ville-port 2.0

Et des visites portuaires dédiées aux scolaires et universitaires sont organisées régulièrement.

3. CONTEXTE, PRESENTATION ET ENJEUX : VOLET 5 DU PROJET STRATEGIQUE

⇒ La RD 23 constituant le principal accès au port de Dégrad des Cannes, l'autorité environnementale suggère au Grand Port Maritime d'actualiser l'information relative au doublement de cette route et sur l'ensemble des sujets liés à la mobilité au regard du projet de révision du SCOT.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Le port de Dégrad-des-Cannes est connecté au réseau routier par la RD23 qui traverse la zone industrialo-portuaire (ZIP) puis longe le parc d'activités économiques (PAE).

Cette principale artère de desserte du port et des zones d'activités est de la compétence de la Collectivité Territoriale de Guyane.

Dans les objectifs du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) approuvé en 2016, est indiquée l'amélioration de l'accessibilité des zones d'activité économique (minières, forestières, agricoles, portuaires ou aéroportuaires).

Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL), comprenant les six communes-membres : Cayenne, Matoury, Macouria, Montsinéry-Tonnegrande, Roura et Rémire-Montjoly.

Il s'agit d'un document de planification stratégique au niveau de l'agglomération, conforme au SAR. Il expose un diagnostic du territoire et établit les besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipement et de services au regard des prévisions économiques et démographiques.

La volonté des élus était de doter le territoire d'un document cadre de planification à l'horizon 2030 afin de mettre en cohérence les politiques publiques, de définir la stratégie de développement intercommunal et l'intérêt communautaire en matière d'aménagement de l'espace.

Le SCOT de la CACL est en cours de révision. L'enquête publique s'est tenue du 6 janvier au 14 février 2020. Les analyses ci-après sont issues des documents en cours de révision.

Le diagnostic réalisé sur le réseau routier guyanais montre sa faible densité. En effet, seules la bande côtière et l'île de Cayenne bénéficient d'un maillage plus ou moins régulier. Ainsi, deux routes nationales assurent les liaisons avec les autres communes de la CACL et le reste de la Guyane :

- La RN1 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Laurent du Maroni via Macouria, Kourou, Sinnamary et Iracoubo.
- La RN2 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Georges via Matoury et Régina.

C'est donc à partir de Cayenne et Matoury que le réseau se déploie vers le reste du territoire.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du SCOT doit répondre aux enjeux suivants en tenant compte des temps de déplacements :

- Garantir une bonne accessibilité du territoire et conditions de circulation pour les flux indispensables au fonctionnement d'une capitale régionale porte d'entrée et lien avec la région toute entière ;
- Continuer à faciliter la mobilité pour tous, et à toutes les échelles de territoire ;
- Promouvoir auprès des habitants des modes et usages alternatifs à la voiture individuelle pour relier les différents pôles ;
- Répondre aux exigences et objectifs de réduction de la pollution de l'air (GES et autres polluants) et de sobriété énergétique ;
- Rendre la ville plus paisible (en réduisant la vitesse et modérant les flux motorisés) pour permettre, dans les courtes distances, des déplacements sécurisés et facilités à pied et à vélo.

Si le SCoT privilégie nettement l'approche transport collectif dans ses objectifs de développement durable, il reconnaît à la route un rôle essentiel dans l'organisation de l'espace, et plus particulièrement vis-à-vis du développement économique du territoire.

Dans le respect d'un souci global de régulation et de maîtrise du trafic automobile, il admet la nécessité d'améliorations et de renforcements ponctuels du réseau du territoire, lorsque ceux-ci accompagnent ou ne remettent pas en cause la politique du SCoT en faveur des transports collectifs. Il s'agit notamment de supprimer les points de congestion du réseau routier accidentogène ou générateurs de pollutions ou de nuisances, et de préserver dans le même temps le cadre de vie :

- Améliorer les liaisons Est-Ouest du territoire aujourd'hui pourvu d'un axe saturé aux heures de pointes avec peu de trajets alternatifs possibles, et adapter l'amélioration de la liaison Est- Ouest du territoire au développement des pôles stratégiques.
- Renforcer les liaisons Balata-PROGT sur la RN2 avec l'aménagement en 2x2 voies et l'aménagement de 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adaptés aux modes doux.
- Renforcer les liaisons internes au pôle « capitale » en aménageant le giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne (intersection de la RN1 et de la RD23) qui constitue le principal point d'accès de Cayenne.
- Améliorer le maillage routier interurbain dont « la route du centre » à Matoury.
- **Limiter les nuisances liées au trafic (problèmes d'encombrements et de sécurité), notamment au moyen d'un contournement, du Port de Dégrad des**

Cannes à la Matourienne, évitant ainsi la traversée (notamment de véhicules lourds) dans le centre de Rémire-Montjoly.

L'axe 3 du SCOT demande notamment de structurer une mobilité durable et de poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire.

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

Le SCOT doit lui-même être compatible avec le SAR qui demande une amélioration de l'accessibilité.

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.**

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 aux 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 RD5 (Macouria / Montsinéry-Tonnegrande) sur les ouvrages de franchissements (ponts, etc.)
- 9 – Aménagement de la Route de l'Est*
- 10 – Requalification de l'axe Rochambeau / Califourchon

*projets non représentés car non visible à cette échelle

Source : CAEL
 Réalisation : StamUrban / 2019

⇒ **L'autorité environnementale attire l'attention du Grand Port Maritime sur l'intérêt de la prise en compte de l'intermodalité entre modes maritime et fluvial dans le cadre des études préalables relatives aux projets d'installations portuaires à Saint-Laurent du Maroni et Saint-Georges de l'Oyapock, afin de favoriser celle-ci.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Comme l'article L5312-2 du code des transports l'indique, dans les limites de sa circonscription, le Grand Port Maritime de la Guyane veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

Concernant le projet portuaire de l'Ouest, le GPM Guyane a répondu à la demande de l'Etat portée par l'explosion démographique et les besoins logistiques des opérateurs miniers. En effet il s'agit dans les limites de la circonscription du GPM situées dans l'OIN Malgaches-Paradis de réfléchir à la faisabilité d'un terminal commercial et industriel. Les questions de transbordements de marchandises pour l'approvisionnement des communes du Maroni par cabotage fluvial seront posées auprès des autorités compétentes en la matière (CCOG, CTG et Etat).

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.

A ce jour, l'implantation de l'infrastructure n'est pas arrêtée par l'EPFAG qui pilote l'OIN, et par les études complémentaires techniques et environnementales.

Concernant le projet de port sec au Pont de l'Oyapock, la réflexion est menée par le GPM Guyane au sein de sa circonscription terrestre. Le transbordement fluvial à ce jour, est opéré à Saut-Maripa, zone de franchissement du fleuve Oyapock, pour l'approvisionnement des communes de Camopi et Trois-Sauts.

4. ORGANISATION ET CONTENU DU RAPPORT D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

⇒ **L'autorité environnementale suggère au Grand Port Maritime d'argumenter la manière dont son projet stratégique s'intègre dans stratégie nationale pour la création et la gestion des aires marines protégées.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

La stratégie nationale de création et de gestion des aires marines protégées a été élaborée par un groupe de travail à la suite du Grenelle de la mer. Le texte de la stratégie a été remis à la ministre chargée du développement durable en octobre 2011. Il a fait l'objet de consultations (instances nationales référentes, consultations interministérielles et collectivités d'outre-mer). A l'issue de ce processus et d'amendements, il a été adopté par les pouvoirs publics, lors du conseil des ministres du 18 avril 2012.

Une analyse stratégique régionale concernant le milieu marin a été menée en Guyane en 2009 par l'Agence des aires marines protégées en partenariat avec la Direction régionale de l'environnement.

Elle consiste en un bilan des connaissances actuelles sur le patrimoine remarquable, la fonctionnalité des écosystèmes, les usages et les pressions. Le croisement de ces éléments a permis d'identifier les enjeux forts de l'espace marin guyanais :

- le maintien de l'intégrité et de la fonctionnalité des habitats clefs pour les espèces à statut et la biodiversité marine en général (grandes zones humides d'importance régionale, plages, îlots et substrats immergés rocheux) ;
- le soutien à des activités de pêche durable ;
- l'acquisition de connaissances sur les habitats rocheux ;
- la synthèse des connaissances ;
- les enjeux et propositions de création d'aires marines protégées.

Les Aires Marines Protégées (AMP) sont des outils de conservation des milieux marins.

Le gouvernement français a officiellement adopté une stratégie nationale pour la création d'aires marines protégées (AMP) sur le territoire métropolitain. Il n'existe pas d'aires protégées exclusivement marines en Guyane, la seule zone marine protégée correspondant à l'extension maritime de la réserve nationale naturelle de l'île du Grand Connétable.

Les AMP doivent concourir au maintien ou à l'atteinte du bon état écologique des milieux marins, ce qui implique en particulier la protection de la biodiversité ou de zones à forte diversité biologique, dont :

- la protection d'espèces ou d'habitats rares et menacés ;

- la préservation d'un ensemble caractéristique, représentatif d'habitats remarquables ;
- la protection ou la reconstitution de ressources halieutiques ;
- le maintien des capacités d'écosystèmes clefs pour les ressources halieutiques, conchylicoles ou pour des espèces patrimoniales ;
- la gestion durable d'un milieu naturel soumis à de multiples usages ;
- la protection d'un cadre préservé à forte attractivité touristique ;
- la restauration de milieux dégradés ; la mise en place de mesures écologiques compensatoires à des activités ou installations destructrices ;
- la recherche d'un espace de référence scientifique ;
- la création d'un lieu privilégié de pédagogie sur la protection du milieu marin.

La réalisation des différentes opérations se fera après application de la doctrine ERC afin d'éviter et de réduire les impacts sur les milieux et notamment le milieu marin. Les différentes opérations du Projet stratégique 2019-2023 feront l'objet de demandes d'autorisation spécifiques qui incluront des études d'impact environnemental.

5. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

⇒ L'autorité environnementale suggère au Grand Port Maritime d'expliciter l'évaluation de l'enjeu lié au PPRT de la SARA au regard des éventuelles contraintes concernant les projets d'aménagement du port de Dégrad des Cannes.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Les aménagements du GPM Guyane seront réalisés en respectant scrupuleusement le règlement du PPRT de la SARA Dégrad-des-Cannes approuvé par l'arrêté n°R03-2016-11-23-006 du 23 novembre 2016.

Ce PPRT est lié aux deux sphères de gaz non enfouies du Dépôt de la SARA à Dégrad-des-Cannes.

Les projets d'aménagements du Projet Stratégique sont à l'extérieur des zones réglementées R ou r comme l'indique le Plan ci-après.

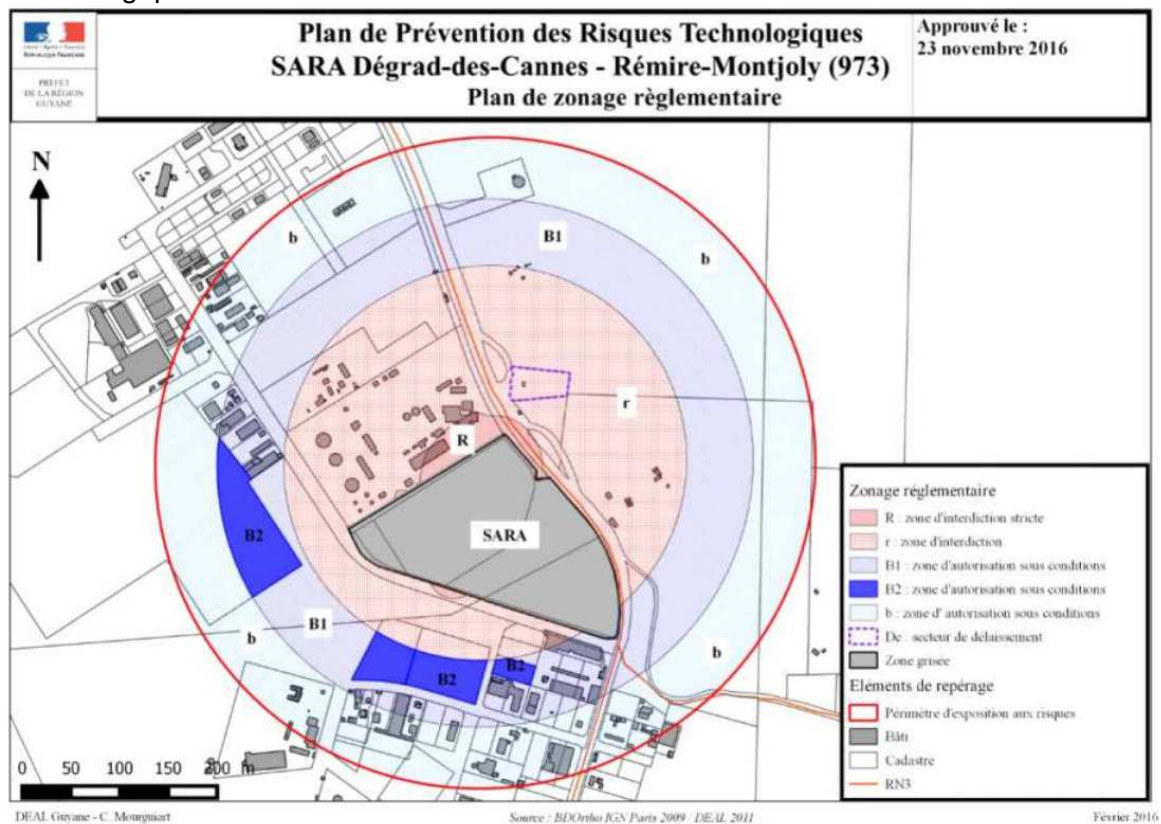
Les contraintes imposées par le PPRT ne concernent pas les installations de la zone portuaire mais la route de desserte (RD23), une partie de la zone industrielle et artisanale proche du port et le Parc d'Activités Economiques de Dégrad-des-Cannes et l'habitat illégal (squat) situé près de la cuve d'Air Liquide.

Très peu de parcelles concernées par les nouveaux aménagements du Projet Stratégique 2019-2023 sont couvertes par le zonage d'exposition aux risques du PPRT, et les rares concernées sont en zones b indiquées au règlement du PPRT, comme suit :

La zone « bleue » b correspond à une zone caractérisée par la présence d'enjeux et pour laquelle l'aléa majorant est faible. Cette zone est soumise à un aléa thermique de niveau faible. Au sein de cette zone, les constructions à usage d'habitations sont interdites.

Le GPM Guyane siège au Comité de Suivi de Site (CSS) de Dégrad des Cannes organisé par la DGTM et la SARA annuellement, à ce titre les membres sont informés des différentes actions menées par la SARA en concertation avec la DGTM.

Le plan ci-après montre le plan de zonage du Plan de Prévention des Risques Technologiques.



Certification MASE DU Grand Port Maritime de la Guyane

Le Grand Port Maritime de la Guyane a obtenu la certification MASE en juin 2016, laquelle a été renouvelée en 2019.

La certification MASE a pour objectif de réduire les risques au travail. Pour atteindre cet objectif, le référentiel implique de :

- Lister les risques et prendre des actions proactives pour les réduire ;
- Former et informer le personnel ;
- Mettre en place des indicateurs pour mesurer les incidents et accidents au travail ;
- Mieux connaître la réglementation ;
- En résumé mettre en place un système d'amélioration continue pour réduire les risques au travail.

La certification MASE est composée de 2 parties principales qui fournissent à l'entreprise l'ensemble des informations nécessaires à la construction ou à l'amélioration de son système de management de la sécurité.

C'est un système de management et de gestion adapté et efficace qui a pour but d'améliorer les conditions de travail du Personnel en matière de SSE en s'appuyant sur un référentiel.

Le référentiel MASE : 5 axes



⇒ L'autorité environnementale souligne l'existence d'une ZNIEFF marine en aval de Saint-Laurent du Maroni et suggère au Grand Port Maritime de la prendre en compte dans son état initial.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

La ZNIEFF marine du fleuve Maroni est située à son estuaire. Elle possède une superficie de 2 556 ha. Celle-ci est délimitée à l'Ouest par la frontière avec le Suriname et à l'Est par la limite de la ZNIEFF continentale des marais de Coswine. Cette ZNIEFF est présentée sur la carte ci-après.



Source : Réalisation des Inventaires des ZNIEFF marines de Guyane, DEAL 2014

Localisation de la ZNIEFF marine en aval de Saint-Laurent du Maroni

La faune associée à cette ZNIEFF vit sous l'importante influence des marées et de l'apport en eau douce du fleuve qui modifient fortement son niveau de salinité. Ainsi, il est possible d'y observer des espèces pouvant évoluer en milieu saumâtre.

- Concernant les mammifères marins, une population de Lamantins (*Trichechus manatus*) fréquente le Maroni et occupe le réseau hydrographique des marais de Coswine. Le Dauphin de Guyane (*Sotalia guianensis*) est aussi régulièrement observé à l'embouchure du fleuve. La partie Ouest de la Guyane accueille chaque année de nombreuses tortues marines qui viennent pondre sur les plages de Mana et d'Awala-Yalimapo.
- - Concernant les oiseaux, le bord de mer et les mangroves abritent diverses espèces inféodées au littoral telles que les limicoles et les Laridés. Les connaissances concernant les poissons de mer qui occuperaient cette partie du fleuve sont encore fragmentaires.

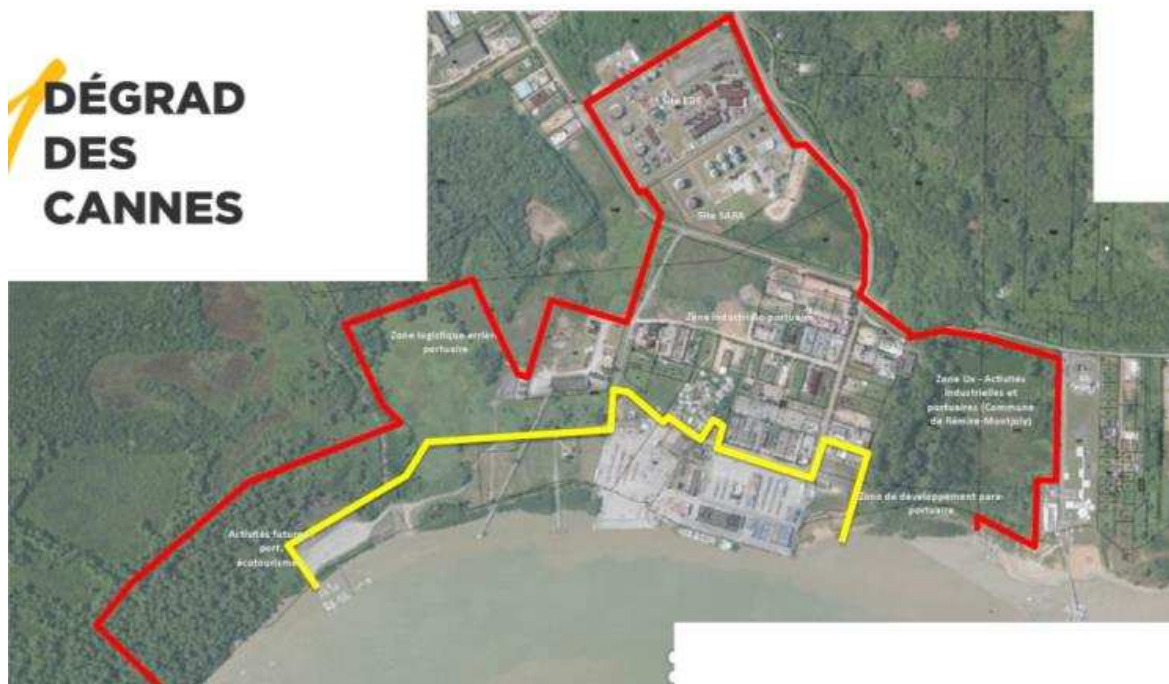
Le projet de terminal industriel et commercial de l'Ouest est à l'étape de faisabilité aussi son implantation n'est aucunement arrêtée. Comme indiqué en p.16 du présent document, à ce jour, l'implantation de l'infrastructure dans l'OIN et dans la circonscription du GPM, doit être validée par l'EPFAG, pilote de l'OIN, et par les études complémentaires techniques et environnementales.

⇒ L'autorité environnementale estime nécessaire d'inclure dans l'état initial de l'environnement humain une analyse des zones d'habitat et d'activité proches des installations et projets du grand port maritime.

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

- **Site de Dégrad-des-Cannes**

Au sein de la circonscription, les activités présentes sont celles du Grand Port Maritime et des opérateurs portuaires, industriels, logistiques et commerciaux. Il existe néanmoins une zone d'habitat illégal de type squat situé dans le PPRT SARA et dans le périmètre SEVESO de la cuve de méthanol d'Air liquide. Une procédure de démantèlement initiée par les services de la Préfecture et le propriétaire foncier (CTG) est en cours.



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

Le secteur de la circonscription et ses abords correspond à une zone réservée aux activités industrielles, logistiques et commerciales ainsi qu'à des 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, soit de gardiennage.

Cette zone comprend :

- Le Parc d'Activités Économiques (PAE) ;

- La Zone Industrielle de Dégrad des Cannes et la base navale militaire ;
- L'espace lié aux activités portuaires et au déchargement des marchandises ;
- Les secteurs voués aux infrastructures de navigation (base navale militaire, port de plaisance,...).

De plus, une partie de la zone est concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologiques inhérent aux activités entreprises par la SARA.

Une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), créée dans le cadre de l'aménagement du PAE, couvre une partie de ce secteur. En son sein, toute construction est soumise à un Cahier des Charges de Cession de Terrains et à un cahier de prescriptions urbanistiques, architecturales et techniques particulières qui peuvent préciser le présent règlement et être plus restrictives.

- **Site de Pariacabo**

Les activités situées à proximité du site sont liées aux activités spatiales du CSG et au dépôt d'hydrocarbures de la SARA.



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

Le port de Pariacabo (Kourou) sert principalement à approvisionner le Centre Spatial Guyanais (CSG) et les entreprises qui en dépendent, ainsi que le dépôt en hydrocarbures de la SARA (Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles) pour laquelle les installations du port sont dimensionnées. La zone présente uniquement du bâti industriel.

En aval de la zone, il existe un appontement pour les petits bateaux de pêches locaux ainsi que pour les navettes et les voiliers charters qui assurent les liaisons touristiques vers les Iles du Salut.

Le secteur est soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) SARA dont le zonage interdit les implantations d'établissement recevant du public, les aménagements d'espace public de proximité avec des équipements de nature à attirer une population extérieure à la zone et les constructions à usage d'habitation.

- **Site de Saint-Laurent du Maroni**

Comme indiqué précédemment, le site pour la réalisation du projet de terminal industriel de l'ouest guyanais n'est pas arrêté. La zone d'étude représente la circonscription du GPM située en dehors de l'agglomération, il s'agit d'un foncier non bâti.



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

- **Site de Saint-Georges de l'Oyapock**

La zone d'étude du projet de port sec au pont de l'Oyapock, est la circonscription du GPM Guyane située en dehors de toute zone habitée.

La seule activité existante est celle de la Police aux Frontières et des douanes, nécessaires à la cohérence du projet (Installations de stockage temporaires, contrôles administratifs, etc.).



Circonscription portuaire du GPM dans l'Est guyanais (80 ha)

⇒ **L'autorité environnementale recommande d'illustrer la description des paysages dans les secteurs envisagés pour les installations de Saint-Georges de l'Oyapock et de Saint-Laurent du Maroni afin de faciliter leur appréciation par le lecteur, et de bien prendre en compte la proximité du site classé Vidal Mondélice à Dégrad des Cannes.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Les sites du Grand Port Maritime de la Guyane s'insèrent, notamment pour Dégrad-des-Cannes et Pariacabo dans des paysages déjà fortement modifiés par les différentes activités déjà installées.

Pour les sites de Saint-Laurent du Maroni et de Saint-Georges de l'Oyapock, les enjeux devront être pris en compte dans la conception des opérations envisagées afin de maintenir l'attractivité paysagères et les atouts associés d'une part, et de ne pas aggraver les faiblesses d'autres part (fragilité du milieu environnant, morcellement urbain, identifié visuelle etc).

- Site de Dégrad-des-Cannes : Habitation Vidal-Mondélice

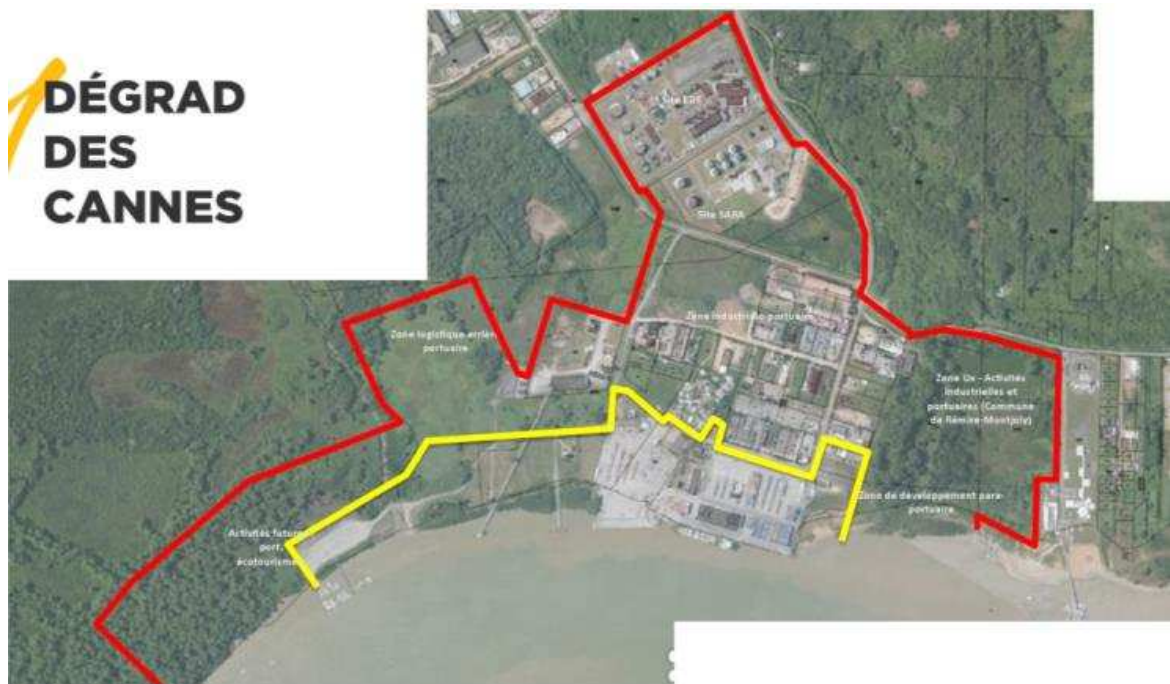
Le site de Vidal est situé au pied du plateau du Mahury, entre le fleuve du Mahury, la crique fouillée et le canal Beauregard à Rémire-Montjoly. Il témoigne de la présence d'occupations amérindiennes.

Ces terrains sont les témoins également de l'histoire coloniale plus récente de la Guyane. Ils accueillent les ruines de l'Habitation Vidal, une exploitation agricole et les premiers essais de Polder, sous influence néerlandaise. Cette pratique agricole a profondément marqué le paysage.

Les zones humides se composent notamment de criques, qui ont été en partie anthropisées au cours des siècles, comme en témoignent la présence de polders et de canaux façonnés par l'homme.

L'Habitation Vidal a été le deuxième site à être classé en Guyane. Il fut d'abord inscrit par arrêté ministériel du 21 octobre 1982 puis classé par décret ministériel pour son intérêt historique et pittoresque à l'inventaire des sites et monuments naturels le 27 avril 2016.

La délimitation de la parcelle AR470 jouxtant le site de Vidal a été effectuée dans le respect de sa forme paysagère qui est complètement différente. En effet, le conservatoire du Littoral ne s'en est pas porté acquéreur au regard de l'absence de canaux et de polders qui font l'identité du site de Vidal. Ainsi la parcelle de 16ha située entre la zone de plaisance et le site Vidal est en coupure paysagère.



- **Site de Saint-Georges de l'Oyapock**

Le projet de Port Sec est prévu au sein de la circonscription du Grand Port Maritime de la Guyane présentée ci-dessous.



La zone est située à proximité immédiate du pont aussi le paysage du secteur est marqué par le relief et la présence de cette infrastructure.

Le secteur concerné est constitué de plateaux à proximité immédiate du fleuve comme le montre les deux photographies ci-dessous.



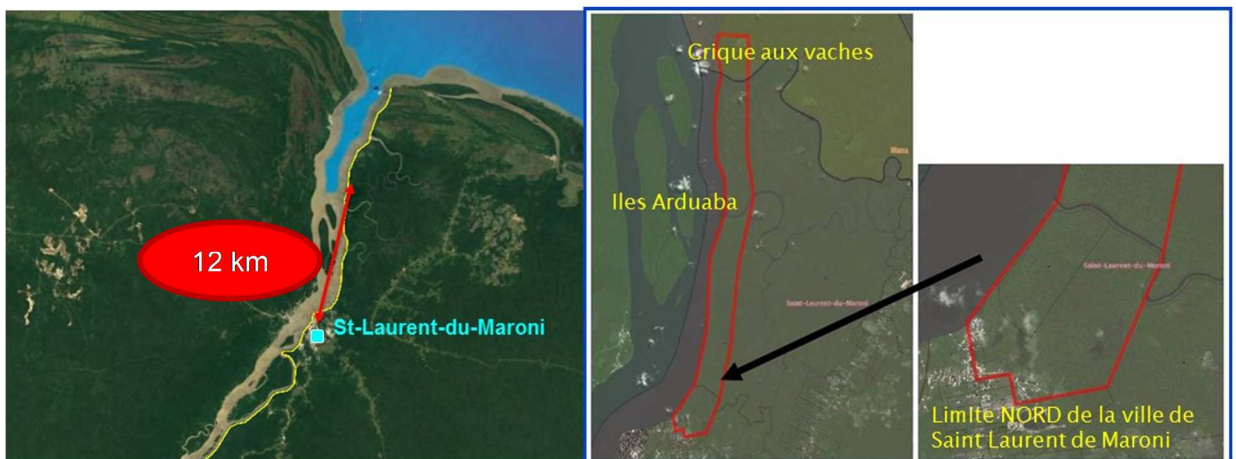
Le projet prendra place au sein de la circonscription du GPM dans partie terrestre. Le marché des études de reconnaissance géomorphologique est en cours.

- **Site de Saint-Laurent du Maroni**

En aval des fleuves, l'implantation typique des villes côtières se retrouve : le point d'ancrage de la ville à l'interface entre les zones marécageuses et les zones exondées.

Développée sur une avancée terrestre dans le Maroni, la ville de Saint-Laurent du Maroni est une porte urbaine sur le fleuve marquant la fin des marais littoraux et le début des paysages forestiers de l'intérieur.

La zone pressentie est présentée sur la carte ci-dessous.



Les observations issues de l'analyse cartographique montrent que le paysage du secteur est marqué par :

- L'occupation du sol dominée par la présence de forêts marécageuses et ripicole (= zones humides)
- Le chevelu hydrographique dense sur la partie *nord* de l'aire d'étude autour des criques aux bœufs et aux vaches
- La présence d'un grand ensemble de zones humides à l'est de la zone d'étude (contrainte forte à la fois d'un point de vue écologique et technique)

Le site du projet de Saint-Laurent du Maroni n'est pas arrêté. Des études complémentaires doivent être lancées concernant notamment l'analyse réglementaire de la ZDUC Galibi de Paddock. Des études sociétales vont être menées par l'EPFAG qui est l'opérateur de l'OIN. Des études complémentaires techniques et environnementales seront menées par le GPM.

6. MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES, MESURES DE SUIVI ET INDICATEUR

⇒ **L'autorité environnementale recommande au Grand Port Maritime d'expliquer pour quelles raisons il n'a pas identifié la parcelle limitrophe du fleuve Mahury (localisation semblant plus comparable à celle des installations portuaires et projets d'extension de Dégrad des Cannes) en vue de la réalisation de la mesure compensatoire.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

La parcelle AR 470 (secteur 3) comme indiqué plus haut, étant située en dehors de tout site classé ou inscrit, n'a pas d'identité paysagère composée de polders ou de canaux, comme le site Vidal.

Située dans le prolongement de la zone de plaisance, elle pourra faire l'objet d'aménagements dans le cadre d'un dossier de demande d'autorisation environnementale intégrant des études hydrauliques, faune flore, études d'impact et archéologiques.

La réalisation des mesures compensatoires des secteurs 1 et 2 s'inscrit dans le cadre d'un partenariat avec le Conservatoire du Littoral.

Ainsi, n'ayant plus de foncier disponible sur le site Vidal, le Conservatoire a proposé l'acquisition foncière de parcelle en cohérence écologique, sur l'autre berge de la crique fouillée, sur le territoire de la commune de Matoury.

⇒ **L'autorité environnementale recommande au Grand Port Maritime de définir les valeurs cibles et/ou des seuils d'alerte liés aux indicateurs de suivi environnemental.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

N'ayant pas un passé de port autonome, le GPM Guyane dans son premier Projet Stratégique a organisé la mise aux normes profonde de sa gestion et ses équipements. Le second Projet Stratégique 2019-2023 vise la performance passant par la modernisation et l'attractivité du port.

Ainsi les enjeux sont les suivants :

- L'augmentation du trafic entre 1,5 à 2,5 % par an
- La modernisation de la manutention

- L'importance des chantiers d'infrastructures
- L'amélioration des réseaux électriques, des réseaux d'eaux pluviales, des réseaux d'eaux usées, en cours
- La mise en place de grues électriques

Aussi pour obtenir un suivi cohérent de ces nouveaux aménagements, le GPM sera en mesure de mettre en place des indicateurs pertinents, une fois les études techniques concernées achevées.

Toutefois, des valeurs cibles sont retenues pour certains indicateurs n'intégrant pas des évolutions majeures. **Cf Tableau des indicateurs de suivi du projet stratégique 2019-2023.**

⇒ **L'autorité environnementale suggère de prolonger le suivi des indicateurs environnementaux reconnus comme fiables et pertinents lors du précédent plan stratégique.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

Le Grand Port Maritime de la Guyane, en pleine modernisation de ses infrastructures, ne peut maintenir tous les indicateurs du précédent projet stratégique. Aussi il a ajusté et ajustera des indicateurs et des valeurs de suivi dans le cadre du prochain Projet Stratégique pour une meilleure cohérence.

⇒ **L'autorité environnementale s'interroge sur le dispositif d'animation du suivi environnemental, non décrit.**

Réponse du Grand Port Maritime de la Guyane :

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.