

PROJET STRATÉGIQUE 2024-2028

VOLETS 4 ET 5

Pour la Guyane, une plateforme portuaire performante, durable et résiliente

Senk lannen pou nou paré

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	7
1.1. <i>Cadrage du document</i>	7
1.2. <i>Contenu du Projet stratégique</i>	8
1.3. <i>Cadre réglementaire et juridique de la mise en œuvre des projets stratégiques</i>	9
1.3.1. La Stratégie nationale portuaire (SNP)	10
1.3.2. Les documents de planification outremer	11
1.3.3. Les textes de la sûreté portuaire	14
1.3.4. La Loi Climat et résilience	14
1.3.5. La Loi pour l'économie bleue	15
1.3.6. Les autres textes pertinents	16
1.4. <i>Préparer le jour d'après : une quête de résilience continue</i>	17
2. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD'HUI & BILAN D'UNE DECENNIE D'ACTION	18
2.1. <i>La création du Grand Port Maritime de la Guyane</i>	18
2.2. <i>La gouvernance du Grand Port Maritime de la Guyane</i>	19
2.3. <i>La circonscription administrative du GPM-Guyane</i>	22
2.4. <i>Les sites portuaires du Grand Port Maritime de la Guyane</i>	25
2.4.1. Les sites portuaires existants	25
2.4.1.1. Le Port de Dégrad-des-Cannes	25
2.4.1.2. Le Port de Pariacabo	26
2.4.2. Les nouveaux sites qui préparent l'avenir	27
2.4.2.1. Le Port industriel et minier de l'Ouest	28
2.4.2.2. Le Port sec de Saint-Georges de l'Oyapock	29
2.4.2.3. La zone Ouest de Dégrad des Cannes	29
2.5. <i>Les acteurs portuaires</i>	31
2.6. <i>La desserte maritime internationale de la Guyane</i>	32
2.6.1. Conteneurs	32
2.6.2. Lignes spécialisées	34
2.7. <i>Sûreté, sécurité et règlement d'exploitation</i>	36
2.7.1. Le règlement d'exploitation (RE)	36

2.7.2.	La sureté de la plateforme portuaire-----	36
2.7.3.	MASE : le volet sécurité sur le GPM-Guyane -----	37
2.7.4.	Le dragage : le volet sécurité des accès maritimes -----	38
2.8.	Le GPM-Guyane en quelques chiffres-clés 2023-----	38
2.9.	Depuis la naissance du GPM-Guyane, un bilan très positif pour la Guyane 40	
2.10.	Une valeur ajoutée incontestable pour la Guyane -----	43
3.	VOLET 4 – LA POLITIQUE D’AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT -----	46
3.1.	Les enjeux de maîtrise foncière sur Dégrad-des-Cannes -----	48
3.1.1.	Une homogénéisation progressive de la zone portuaire-----	48
3.1.2.	Un terminal homogène pour une amélioration des capacités et de la performance portuaire48	
3.1.3.	Un calendrier de mise en œuvre très cadencé-----	52
3.1.4.	Une nécessaire vision à plus long terme -----	52
3.2.	La stratégie « Environnement et Développement Durable » du Grand Port Maritime de la Guyane -----	53
3.2.1.	Contexte général et réglementaire -----	53
3.2.2.	Les principaux enjeux environnementaux identifiés au sein des différentes circonscriptions du GPM -----	54
3.2.3.	Les axes de la stratégie « Environnement et Développement Durable » du GPM- Guyane pour la période 2024-2028 -----	61
3.2.3.1.	Axe 0 – Enjeux de maitrise foncière -----	62
3.2.3.2.	Axe 1 – Confirmer l’engagement du Grand Port Maritime de la Guyane dans la transition énergétique pour une croissance verte-----	63
3.2.3.3.	Axe 2 – Préserver l’Environnement, la biodiversité et appliquer la doctrine Eviter- Réduire-Compenser (ERC) -----	64
3.2.3.4.	Axe 3 – Prendre en compte les risques naturels et technologiques dans la définition des aménagements-----	65
3.2.3.5.	Axe 4 – Gérer et valoriser les déchets dans une démarche d’économie circulaire ---	66
3.2.3.6.	Axe 5 – Préserver les ressources en eau et la qualité de l’air -----	68
3.2.3.7.	Axe 6 – Accompagner la mise en œuvre d’une intermodalité « bas carbone » -----	68
3.3.	Les relations ville-port-----	70
3.3.1.	Les relations privilégiées et entretenues avec la commune de Rémire-Montjoly -----	70
3.3.2.	Le maintien d’une zone de pêche sur le territoire de la commune de Rémire-Montjoly 70	
3.3.3.	L’intégration et la prise en compte architecturale et l’insertion paysagère des aménagements en continuité avec les aménagements urbains ou l’Environnement-----	71
3.3.4.	L’intégration de la trame viaire -----	71

3.3.5.	Les visites du site portuaire et les rencontres-----	71
3.3.6.	Le projet de déploiement du Port Center virtuel sur le site internet du Grand Port Maritime de la Guyane -----	72
3.3.7.	Le projet de création d'une fresque murale sur le thème de la découverte du port (activités, métiers et environnement)-----	72
3.3.8.	Un positionnement en appui des collectivités en matière de plaisance-----	73
3.3.9.	Les Services portuaires pour la croisière et le tourisme nautique-----	73
3.4.	Enjeux sur le plus long terme en matière de transition énergétique-----	75
3.4.1.	La réhabilitation et l'extension du siège du GPM à Dégrad-des-Cannes-----	75
3.4.2.	La maîtrise de l'énergie : production et consommation d'énergie électrique -----	75
3.4.3.	La valorisation d'un nouveau secteur portuaire (Secteur 3) au travers d'actions innovantes et de R&D -----	76
3.5.	Adaptation du Grand Port Maritime de la Guyane au changement climatique	80
4.	VOLET 5 – LES DESSERTES DU PORT ET LA POLITIQUE DU GRAND PORT MARITIME EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE-----	82
4.1.	La desserte du port de Dégrad-des-Cannes -----	82
4.1.1.	La desserte internationale du port de Dégrad-des-Cannes-----	82
4.1.2.	La connexion routière de la zone portuaire au territoire guyanais -----	83
4.1.3.	La nouvelle porte d'entrées/sorties (E/S)-----	85
4.2.	Les modes de desserte du territoire-----	85
4.3.	Politique du Grand Port Maritime de Guyane en faveur d'une desserte maritime « bas carbone » -----	87
4.3.1.	La politique d'accompagnement du GPM-----	87
4.3.2.	La ligne de cabotage vers le Brésil et les Antilles-----	88
4.3.3.	La mise en service du Poste de contrôle frontalier (PCF) -----	91
4.4.	Un projet de coopération régionale : le Port sec de Saint-Georges-de-l'Oyapock -----	93

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Organigrammes hiérarchiques et fonctionnels du GPM-Guyane.....	22
Figure 2 : Localisation de la circonscription administrative du Grand Port Maritime de la Guyane.....	23
Figure 3 : Localisation des circonscriptions portuaires du GPM-Guyane concernées par les opérations du Projet Stratégique 2024-2028.....	24
Figure 4 : Synthèse technique du site portuaire de Dégrad-des-Cannes.....	25
Figure 5 : Synthèse technique du site portuaire de Pariacabo.....	26
Figure 6 : Vue aérienne du site de Pariacabo et du MV Canopée de la compagnie Zéphyr&Borée.....	27
Figure 7 : Localisation des sites de Saint-Laurent-du-Maroni et de Saint-Georges-de-l'Oyapock.....	27
Figure 8 : Localisation du projet de port industrialo-commercial de Saint-Laurent du Maroni (carte de la Guyane par © Sémhur Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.).....	28
Figure 9 : Localisation du site de Saint Georges de l'Oyapock.....	29
Figure 10 : Projet d'implantation du secteur 3 - Valorisation des sargasses & décarbonation de la place portuaire	30
Figure 11 : Plans et Insertion paysagère des aménagements du terminal céréalier (crédits GPM-Guyane- Céline Guyot).....	31
Figure 12 : Schéma de la ligne transatlantique NEFGUI.....	33
Figure 13 : Schéma de la ligne feeder régionale GUYANAS	33
Figure 14 : Evolution du trafic portuaire et la répartition par type de marchandises année 2023	40
Figure 15 : Tableaux d'actions et degrés d'avancement.....	43
Figure 16 : Carte du Plateau des Guyanes.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 17 : Graphiques de la démographie Guyanaise.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 18 : PIB comparés dans le bassin caribéen.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 19 : Projection démographique à horizon 2040.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 20 : Répartition de la valeur ajoutée et de l'effectif salarié par secteur d'activité (source : IEDOM)	Erreur ! Signet non défini.
Figure 21 : Evolution du PIB et du PIB/hab en Guyane (source : IEDOM).....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 22 : Synthèse graphique des clients et fournisseurs de la Guyane.....	Erreur ! Signet non défini.

Figure 23 : Localisation des activités d'exploration de TotaEnergies dans le bassin du Guyana et du Suriname.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 24 : Projection de l'évolution du trafic conteneurisé à Dégrad-des-Cannes (source KARO-SAFEGE mai 2014)	Erreur ! Signet non défini.
Figure 25 : Projection actualisée de l'évolution du trafic conteneurisé à Dégrad-des-Cannes	Erreur ! Signet non défini.
Figure 26 : Matrice de structuration du Projet Stratégique 2024-2028	Erreur ! Signet non défini.
Figure 37 : Vue aérienne du site de Dégrad-des-Cannes	47
Figure 38 : Terrain traversée par les pipelines du terminal pétrolier	48
Figure 39 : Vue aérienne du port de Dégrad-des-Cannes - Implantation des postes à quai	49
Figure 40 : Aménagements en cours sur le Secteur 1.....	50
Figure 41 : Détails de la Zone Est, proche de la Marine nationale	51
Figure 42 : Synthèse de de la Stratégie nationale portuaire (SNP).....	54
Figure 43 : Tableau détaillé des enjeux environnementaux.....	60
Figure 44 : Schéma des axes de la stratégie « Environnement et Développement Durable » du GPM-Guyane pour la période 2024-2028.....	61
Figure 45 : Schéma détaillé de l'Axe 1	63
Figure 46 : Schéma détaillé de l'Axe 2	64
Figure 47 : Schéma détaillé de l'Axe 3	65
Figure 48 : Schéma détaillé de l'Axe 4	67
Figure 49 : Schéma détaillé de l'Axe 5	68
Figure 50 : Vue aérienne de la porte d'entrée-sortie du terminal	76
Figure 51 : Schémas d'implantation des silos par phase (intermédiaire et définitive) avec le quai & convoyeur	78
Figure 52 : Vue 3D du projet d'implantation du terminal céréalier & du pôle innovation pour la décarbonation de la plateforme portuaire guyanaise	78
Figure 53 : Vue 3D du projet d'aménagement sur secteur 3	80
Figure 54 : Carte de la Guyane (source : IEDOM)	84
Figure 55 : Vue du roulier MARFRET Niolon	87
Figure 56 : Vues du MV Canopée de la compagnie Zéphyr&Borée.....	88
Figure 57 : Exemple de cargo polyvalent à voiles rigides sous armement Zéphyr & Borée.	88
Figure 58 : Plaquette institutionnelle du GPM sur le projet de cabotage	89
Figure 59 : Synthèse des paramètres de la ligne de cabotage	89
Figure 60 : Représentation du futur Poste de Contrôle Frontalier.....	91
Figure 61 : Vue aérienne à date du chantier du Poste Frontalier Communautaire.....	92

Figure 62 : Plan détaillé du futur Port sec de Saint-Georges-de-l'Oyapock 94

1. INTRODUCTION

1.1. Cadrage du document

Le Grand Port Maritime de Guyane a engagé l'élaboration de son 3^{ème} Projet Stratégique, correspondant à la période 2024-2028, pour construire avec ses partenaires une vision à long terme que chacun pourra partager. A travers l'élaboration de sa stratégie sur les cinq prochaines années, le Grand Port rassemble les avis et les attentes pour les projeter dans une spirale d'interactions fructueuses pour le territoire. Le projet stratégique détermine les grandes orientations d'évolution et de développement de l'établissement, les actions à mettre en œuvre ou à poursuivre et les priorités nécessaires dans son action. Il est complété par la trajectoire financière des investissements nécessaires à sa mise en œuvre.

Pour rappel, le 1^{er} Projet stratégique 2014-2018 était un projet construit autour de deux objectifs principaux :

- ❖ Moderniser l'ensemble des composantes portuaires (*personnels, infrastructures, équipements, organisation et méthodes, digitalisation...*) afin de reconquérir et améliorer la compétitivité économique et sociale du port pour mieux contribuer au développement de l'économie guyanaise ;
- ❖ Assurer au territoire guyanais une activité portuaire performante et durable dans un contexte exceptionnel de croissance démographique.

Le 2nd Projet stratégique 2019-2023 était quant à lui construit autour de deux autres objectifs-clés :

- ❖ Viser une performance portuaire redynamisée au bénéfice de la Guyane et de sa population en poursuivant la modernisation de l'offre portuaire guyanaise (*personnels, infrastructures, digitalisation*) tout en renforçant la démarche d'acteur du développement durable en Guyane ;
- ❖ Accompagner l'intégration régionale du département au niveau portuaire et économique au sein du plateau des Guyanes à la Caraïbe.

En continuité des dynamiques positives déjà enclenchées, le Projet stratégique 2024-2028 vise une croissance verte dans le cadre de la transition énergétique, intégrant des objectifs de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit de créer un « modèle portuaire énergétique durable » avec comme objectifs :

- De décarboner la plate-forme portuaire conformément aux évolutions réglementaires en vigueur ;

- Tout en poursuivant et menant à bien les actions engagées et non terminées depuis 2013.

Dans ce cadre, le présent Projet stratégique du Grand Port Maritime de la Guyane pour la période 2024-2028 ambitionne de mieux faire connaître son rôle au service du territoire guyanais. Le GPM a la conviction et l'ambition que, dans son périmètre, il peut poursuivre sa participation à la dynamique d'évolution économique et écologique pour la Guyane. Il est structuré autour des chapitres suivants qui se veulent didactiques, lisibles par tous, et pour tous :

- L'introduction et la contextualisation du Projet stratégique ;
- Les cinq volets définissant un projet stratégique selon les exigences du Code des transports et de la loi constitutive des grands ports maritimes :
 - Volet 1 – Positionnement stratégique et politique de développement de l'établissement ;
 - Volet 2 – Aspects économiques et financiers ;
 - Volet 3 – Démarche prospective pour l'exploitation des outillages publics de manutention ;
 - Volet 4 – Politique d'aménagement et de développement durable du port ;
 - Volet 5 – Dessertes du port et politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité ;
- L'évaluation environnementale du Projet stratégique (*partie à rédiger et compléter après émission du « bon à évaluer » par le Conseil de Surveillance*).

1.2. Contenu du Projet stratégique

Depuis 2014, le Grand Port Maritime et les différents acteurs portuaires et économiques du territoire de la Guyane disposent d'un document de pilotage stratégique fédérateur pour le développement portuaire.

Le Projet stratégique apporte un cadre et une cohérence intrinsèques aux actions futures menées par le GPM. Il arrête les décisions concernant le développement de l'établissement et l'exploitation des terminaux, l'aménagement du port, les projets intermodaux, les investissements, les actions en matière de préservation de l'environnement.

Si chaque GPM construit son projet stratégique au regard de ses intérêts propres et au bénéfice du territoire au sein duquel il est implanté, le PS doit être compatible avec les orientations nationales en matière de modernisation et performance des ports nationaux et de desserte intermodale.

Le projet stratégique doit traiter des rubriques mentionnées à l'article R. 5312-63 du Code des transports, relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du Code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer et à la section 53 du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014.

Le projet stratégique traite ainsi :

- du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement, en présentant les projets et actions que le GPM va mettre en œuvre ;
- des aspects économiques et financiers au travers de la trajectoire financière de l'établissement, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, en particulier en matière de programmes d'investissements ;
- de la démarche prospective sur les modalités retenues à terme pour l'exploitation des outillages publics de manutention, principalement la modernisation de la manutention et des conditions d'exploitation des capacités portuaires ;
- de la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;
- des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le ferroviaire et le transport fluvial, dès lors que cela est possible et envisageable sur le territoire concerné.

Ce document directeur quinquennal est approuvé par les membres du Conseil de Surveillance, sur proposition du Directoire et avis du Conseil de Développement et de la Commission des Investissements.

Une fois le « bon à évaluer » délivré par le Conseil de Surveillance, l'évaluation environnementale du Projet stratégique est soumise à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale. Le projet stratégique est ensuite complété avec la prise en compte de l'avis de la MRAe puis soumis à la consultation du public pendant 1 mois avant d'être présenté dans sa version finale à la validation définitive par le Conseil de Surveillance. Il est ensuite transmis aux ministres chargés des ports maritimes, et chargés de l'économie et du budget.

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

La révision du Projet stratégique est opérée selon les mêmes modalités que son élaboration. L'accord, mentionné au premier alinéa de l'article L. 5312-4, est donné par le ministre chargé des ports maritimes et par le ministre chargé de l'économie.

1.3. Cadre réglementaire et juridique de la mise en œuvre des projets stratégiques

Outre les textes réglementaires régissant le domaine des ports, Code des transports et loi de 2014, l'élaboration et la mise en œuvre des projets stratégiques des grands ports maritimes s'inscrivent également dans un cadre plus élargi dont il convient de tenir compte au travers des contraintes et des bénéfices « collatéraux ».

1.3.1. La Stratégie nationale portuaire (SNP)

La nouvelle stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021 poursuit un objectif clair de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique.

La nouvelle stratégie nationale portuaire vise à relever les défis suivants :

- Passer de 60% à 80% la part du fret conteneurisé à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français à l'horizon 2050 et reconquérir également les flux européens pour lesquels les ports français représentent un point de passage pertinent ;
- Doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire (*et plus globalement industrielle, en lien avec la réindustrialisation que vise cette stratégie*) à horizon 2050 ;
- Accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré- et post-acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- Contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- Accélérer la fluidification du passage portuaire notamment par la dématérialisation totale des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

La stratégie portuaire nationale actualisée en 2021 couvre l'ensemble du système portuaire français, de métropole et d'outre-mer, qu'il s'agisse de ports sous tutelle de l'État ou décentralisés.

Pour relever ces défis, la stratégie comporte un socle de quatre ambitions communes à l'ensemble du système portuaire français, déclinées en 16 objectifs stratégiques qui seront mis en œuvre par des actions opérationnelles dont certaines sont déjà engagées pour 2020-2021. Ces actions sont détaillées dans une feuille de route des actions de la SNP.

Les quatre ambitions de la nouvelle stratégie nationale portuaire :

- des ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- des ports, outils de développement économique des territoires ;
- des ports, accélérateurs de la transition écologique ;
- des ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

Cette stratégie a été conçue pour être évolutive, c'est-à-dire pour s'adapter aux changements économiques, numériques et géopolitiques à venir, parfois rapides. Élaborée avec le concours

de l'ensemble des acteurs concernés (230 acteurs publics et privés, 27 ateliers de travail) elle doit faire l'objet d'un suivi spécifique par un « Comité de suivi de la stratégie nationale portuaire » qui réunit des acteurs publics et privés sous l'égide des ministres en charge des Transports et de la Mer, en lien avec le Secrétariat Général de la Mer.

Tout comme ses partenaires au sein de l'UPF (*Union des Ports de France*), le GPM-Guyane, au travers de son Projet stratégique, est résolument engagé en faveur d'une croissance bleue durable, intelligente et inclusive, ainsi qu'à la cohésion sociale, économique et territoriale.

A ce titre, le fil directeur de son Projet stratégique procède directement des objectifs de croissance vertueuse et de transition énergétique consubstantielle à la SNP.

1.3.2. Les documents de planification outremer

En complément de la stratégie nationale portuaire, la réflexion stratégique du GPM-Guyane s'appuie également sur d'autres textes de planification, plus spécifiquement tournés vers les territoires ultramarins français.

Trajectoire outre-mer 5.0

En 2019, la Ministre des Outre-mer a officiellement lancé la Trajectoire outre-mer 5.0, qui représente un cadre à l'application des politiques publiques issue du Livre bleu outre-mer pour construire un avenir durable.

En reprenant les 17 objectifs de développement durable de la COP21, la Trajectoire Outre-mer 5.0, lancée en avril 2019, définit une nouvelle manière de construire les outre-mer de demain en invitant les décideurs, les élus, les entreprises et les citoyens à concevoir un futur durable en outre-mer à travers cinq objectifs :

1. Zéro carbone : des territoires « bas carbone » ;
2. Zéro déchet : des sociétés économes, voire préservatrices des ressources ;
3. Zéro polluant agricole : des populations protégées des pollutions et des substances chimiques ;
4. Zéro exclusion : des sociétés inclusives luttant contre toute forme d'exclusion ;
5. Zéro vulnérabilité : des territoires résilients face au changement climatique et aux risques naturels.

Face à ces défis, la recherche et l'innovation sont depuis une décennie au cœur des stratégies de développement des territoires ultramarins.

Document stratégique de bassin maritime de la Guyane

Le Document stratégique de bassin maritime de la Guyane (*DSBM - avril 2023*) a été approuvé par le Comité Maritime Ultramarin en novembre 2023. Son contenu est encadré par l'article R. 219-1-23 du Code de l'environnement. Il décline, à l'échelle du bassin, les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral, sur la base d'un état des lieux des activités et enjeux socio-économiques et environnementaux.

Ce document, après avoir décrit la situation de l'existant du bassin maritime de la Guyane, a permis de faire émerger des enjeux aussi bien écologiques que socio-économiques, intéressant l'ensemble des filières maritimes. Sur cette base, les acteurs du Conseil Maritime Ultramarin ont exprimé l'avenir souhaité pour le bassin à l'horizon 2030.

Ainsi, « En 2030, les acteurs du bassin travaillent de manière optimisée grâce à la coordination d'un guichet unique ; les interlocuteurs et leurs responsabilités sont bien identifiés, les informations sont partagées entre tous et les résultats des études menées sur le territoire sont publiés. .../... Les contrôles renforcés et coordonnés avec les États voisins permettent de contenir la pêche illégale, qui menace la filière guyanaise de pêche et la bonne gestion des ressources halieutiques. La filière pêche est gérée en coopération avec les états du nord du Brésil, le Suriname et le Guyana, qui partagent les mêmes stocks halieutiques. .../... L'accroissement des activités maritimes est mondial et entraîne l'accostage de navires plus grands : plus de 190 m. La plateforme offshore multi-usages (POMU), incluse dans le projet stratégique du Grand port maritime de Guyane (GPMG), constitue un nœud modal international ; sa mise en œuvre est à l'étude, dans le respect des contraintes environnementales, économiques et sociales. En résumé, l'avenir portuaire repose sur la modernisation des infrastructures et la capacité à se projeter dans des horizons lointains pour la POMU. »

Le DSBM fixent ainsi les objectifs stratégiques environnementaux et socio-économiques et la planification des espaces maritimes au travers d'une carte des vocations puis les modalités de mise en œuvre opérationnelle.

Comité Interministériel des Outre-Mer

Le 18 juillet 2023, le Comité Interministériel des Outre-Mer (CIOM), a retenu comme enjeu de transformer les économies ultramarines pour créer de l'emploi et lutter contre la vie chère. Le CIOM a défini 72 mesures couvrant les quatre axes d'action suivants :

- moderniser la fiscalité ;
- investir pour libérer l'initiative et stimuler la concurrence ;
- dynamiser l'insertion économique régionale ;
- renforcer la souveraineté alimentaire.

On note par exemple, un soutien renforcé et élargi à toute l'activité industrielle et la possibilité de créer des zones franches portuaires (*création et au développement d'activités manufacturières destinées à l'exportation, notamment en lien avec l'activité portuaire*).

La nécessité de définir une stratégie, sous six mois, pour développer les échanges commerciaux des territoires de l'océan Atlantique et de l'océan Indien va tout à fait dans le sens de l'action menée depuis 2020 par le GPM-Guyane pour la création d'une ligne de cabotage régional sur le Plateaux des Guyanes et les Antilles. Tout comme le soutien des candidatures d'adhésion des collectivités françaises des Amériques à la CARICOM est en cohérence avec la volonté du GPM de développer la coopération régionale pour une meilleure intégration.

Enfin, le GPM-Guyane avec son projet de ligne de cabotage maritime régional s'appuyant d'une part sur la mise en service du PCF (poste de contrôle frontalier), et d'autre part sur un

projet de terminal céréalier sourcé sur la région, est totalement en ligne avec le 4^{ème} axe du CIOM 2023 au regard de renforcer la souveraineté alimentaire de la Guyane.

Comité de coordination interportuaire Antilles-Guyane

Installé officiellement le 2 juin 2016, le CCIAG a vocation à renforcer les synergies et à rechercher les mutualisations possibles entre les GPM de Guadeloupe, Guyane et Martinique, dans un objectif d'accroissement de leur compétitivité dans un bassin régional concurrentiel.

Le document de coordination interportuaire Antilles-Guyane pour la période 2019-2024, relatif aux grandes orientations en matière de développement de projets d'investissements et de promotion des Grands ports maritimes des trois territoires a été adopté en avril 2021.

Cette feuille de route fixe les orientations stratégiques communes des trois ports en tenant compte du double contexte, celui de la stratégie nationale portuaire et celui des projets stratégiques quinquennaux élaborés par chacun des grands ports maritimes qui doivent être compatibles avec les orientations prévues par le document de coordination. Quatre grands axes sont mis en avant :

- un développement et une promotion coordonnés: décrivant les orientations stratégiques coordonnées sur des marchés communs (*croisière, transbordement e conteneurs, refit de yacht*), du co-développement sur de nouvelles activités (*cabotage fret intra caraïbe*) et une promotion commune pour la croisière ;
- la construction de réponses cohérentes à des enjeux partagés: transition écologique et énergétique (*port à énergie positive, économie circulaire, gestion des fonds marins, pollution marine*), transition climatique (*catastrophe naturelle et protection des côtes*), transition numérique (*smart port et incubateurs*) ;
- un alignement des processus métiers et outils au service de l'homogénéisation et de l'amélioration de la qualité de service : homogénéisation des procédures type sûreté, sécurité, exploitation, création de réseaux métiers pour partager les compétences avec des référents transverses ;
- la mutualisation de certains outils et fonctions : observatoire économique commun, agent comptable, RGPD.

Plusieurs actions ont été engagées au cours du Projet stratégique 2029-2023 comme la réflexion sur le développement du cabotage régional Plateau des Guyanes-Antilles, un observatoire économique avec le déploiement du projet Interamericas Gate, ou encore le référentiel RGPD.

Le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) s'est réuni le 8 décembre 2023 à Cayenne sur invitation du Grand Port Maritime de la Guyane. Les perspectives de coordination des ports guyanais et antillais ont fait l'objet d'échanges notamment concernant l'observatoire commun et les projets autour d'un label « vert » ou d'un label « sécurité » partagés entre les trois ports et susceptibles de les différencier par rapport aux autres ports du bassin.

Les travaux de préparation d'une nouvelle feuille de route quinquennale débuteront au cours de l'année 2024.

1.3.3. Les textes de la sûreté portuaire

Les ports maritimes s'inscrivent dans un contexte d'amélioration de la sûreté portuaire auquel s'appliquent un certain nombre de textes réglementaires :

- Règlement CE n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;
- Code des transports, notamment les chapitres II et VI du titre III du livre III de sa cinquième partie : Dispositions législatives (*générales & sanctions*), Dispositions réglementaires (*générales & sanctions*) ;
- Arrêtés interministériels et ministériels ;
- Arrêtés inter-préfectoraux et préfectoraux.

Enfin, sujet plus prégnant en Guyane, la sécurisation des ports contre le trafic de drogue se fonde sur l'Instruction interministérielle du 7 juillet 2021 relative à la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie nationale de sécurisation des ports maritimes contre le trafic de drogue. Il s'agit d'un sujet sur lequel travaille activement la coordination des ports guyanais et antillais au travers du CCIAG.

1.3.4. La Loi Climat et résilience

La loi n°2021-1104 du 22 août 2021 porte lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, est dite loi Climat et Résilience. En cohérence avec l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015 et ratifié le 5 octobre 2016, et dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe, cette loi rappelle l'engagement de l'Etat français à respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces objectifs résultent de la réglementation européenne (UE) relative notamment aux réductions annuelles des émissions de gaz à effet de serre par les Etats membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat, afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013. Les dispositions de la loi Climat et Résilience visent également à protéger les populations et les infrastructures tout en permettant le développement du territoire.

En particulier, la loi Climat et Résilience reconnaît l'existence de la SNGITC qui sera dorénavant établie par décret (*stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte*). Le volet trait de côte de la loi se fonde notamment sur la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte élaborée en 2012 et actualisée en 2017, importante pour l'action publique de l'Etat, de ses établissements et des collectivités territoriales. La loi va plus loin en proposant les outils techniques juridiques et financiers nécessaires aux élus pour mettre en place une stratégie d'adaptation.

Là encore, le Projet stratégique 2024-2028 du GPM-Guyane s'inscrit pleinement en cohérence avec les objectifs de la Loi Climat et Résilience.

1.3.5. La Loi pour l'économie bleue

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

- simplifier la réglementation maritime ;
- permettre au pavillon français d'être plus compétitif ;
- renforcer la sûreté maritime et portuaire ;
- faire évoluer le modèle portuaire ;
- permettre une meilleure prise en compte de la responsabilité maritime.

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

Au cours des deux premiers projets stratégiques, le GPM-Guyane a répondu au besoin de rénovation de la gouvernance portuaire (*chapitre II de la loi*) avec d'une part la création de la Commission de suivi des investissements et d'autre part l'intégration de nouveaux représentants de la Collectivité de Guyane. Le GPM-Guyane n'est pas concerné par les Chapitres I, III, IV et V ni par les titres II et III de la loi.

Le titre IV peut comporter des éléments qui pourraient concerner le Grand Port Maritime de la Guyane :

- L'interdiction de rejet des boues de dragages polluées dès lors que les produits de dragages du Mahury ou du Kourou seraient susceptible de l'être ;
- Les énergies alternatives :
 - Le GPM-Guyane a déjà démontré son implication notamment avec le toit solaire de la porte Entrée/sortie qui doit permettre d'assurer 10% de la consommation énergétique de la zone portuaire ;
 - Concernant les EMR (*éolien en mer, hydrolien, SWAC...*), le GPM-Guyane pourrait apporter une solution logistique au travers de son foncier portuaire. Au niveau de la Guyane, la réflexion en est encore à ses débuts : le potentiel n'est pas encore évalué selon la DEAL, et il est trop tôt pour en visualiser les impacts portuaires ;
- Concernant la fourniture de GNL aux navires, le GPM ne figure pas sur le réseau RTE-T européen et ne peut donc y prétendre ;
- Concernant le courant de quai, la réflexion a été engagée mais de manière limitative, sachant que les navires fréquentant le port ne seront pas équipés par les armateurs en connectivité électrique. Par ailleurs les navires de taille plus importante, ainsi que le nombre limité d'escales à l'année ne sont pas favorables à une intervention immédiate. De plus, les stratégies développées par les principaux

armateurs desservant la Guyane n'envisagent pas davantage d'équiper les navires porte-conteneurs en connectivité électrique dans la mesure où la reconfiguration des lignes maritimes leur permet de répondre aux exigences réglementaires de décarbonation jusqu'en 2034-2035 avec les navires actuels desservant la Guyane

1.3.6. Les autres textes pertinents

D'autres textes réglementaires peuvent concerner la vie des grands ports maritime, notamment en ce qui concerne la transition énergétique et la décarbonation des ports, la stratégie de transition pour le développement durable, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, les schémas d'aménagement régionaux comme par exemple :

- Le SAR-SMVM de Guyane a été validé le 8 juillet 2016 et est en cours d'actualisation. Le bilan de la consultation publique par voie électronique a été publié en février 2023. Le GPM-Guyane a apporté sa contribution au document dans le cadre des développements programmés ou envisagés dans sa circonscription ;
- Le Plan régional de Prévention et de Gestion des Déchets de la Guyane et son rapport environnemental qui ont été adoptés par l'Assemblée Territoriale de Guyane le 16 décembre 2022. Le GPM-Guyane est concerné à double titre par ce sujet : d'une part, il doit offrir aux navires les services de collecte et de traitement des déchets de bord ; d'autre part, la filière des produits recyclables peut constituer un axe de développement pour les projets de cabotage régional ;
- La Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) 2019-2023 de la Guyane qui vise l'efficacité énergétique et une réduction de la consommation d'énergie fossile, ainsi que le développement de la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables. Le GPM-Guyane avec son projet de plate-forme d'innovation sur Dégrad-des-Cannes est en totale cohérence avec les objectifs de la PPE ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de la Guyane et son programme de mesures qui a été adopté fin 2022. Élaboré en concertation avec différents acteurs de l'eau suite à une première consultation du public et des institutions sur les questions importantes relatives à l'eau et aux milieux aquatiques, le SDAGE définit les grandes orientations pour la politique de gestion de l'eau sur l'ensemble du territoire de la Guyane pour les six prochaines années (2022-2027) ;
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) a vocation de fournir un cadre stratégique et prospectif aux horizons 2020 et 2050 pour l'action de chaque acteur, institution et citoyen. Ses orientations doivent faciliter et renforcer la cohérence régionale des politiques publiques engagées en intégrant dans un document unique : les problématiques de pollution atmosphérique, de qualité de l'air, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables ainsi que les orientations en matière de vulnérabilité des territoires aux impacts du changement climatique ;

- Le Contrat de transition écologique de Guyane intéresse le GPM par son projet de plateforme d'innovation, puisque que ce document doit permettre de mener des actions concrètes et cohérentes pour soutenir et accélérer le développement des projets biomasse-énergie en Guyane ; pour contribuer à sécuriser l'alimentation de la population en électricité d'origine renouvelable, conformément aux objectifs fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie, tout en participant au développement économique du territoire ;
- Enfin, les documents de planification locale (*PLU de la commune de Rémire-Montjoly, SCOT de la CACL et ses documents PADD et DOO*), dont la révision a été lancée en 2022, impacteront également le GPM.

1.4. Préparer le jour d'après : une quête de résilience continue

L'effet de surprise que produit une crise ouvre la porte au bilan : connaître ses vulnérabilités ou ses insuffisances et améliorer ses postures de préparation.

La réponse positive du GPM-Guyane à la dernière crise sanitaire ne prédit pas d'être en mesure de réagir à d'autres éléments perturbateurs de nature différente.

Les moyens d'actions et la responsabilité envers le territoire impliquent une capacité de réaction à une diversité de crises (*climatique, sanitaire, numérique, sociale, économique...*).

Une graduation des risques en fonction de leurs impacts guidera la réflexion et permettra de hiérarchiser les investissements en fonction de leur occurrence ou de la portée de leurs impacts.

Au-delà de la crise vécue, le Grand Port est conscient de ses vulnérabilités et de ses ressources. Son fonctionnement doit être optimisé afin d'être toujours mieux préparé face aux risques potentiels. Cette logique de résilience n'est pas nouvelle et la quête de perfectionnement déjà présente dans les processus doit se pérenniser et être amplifiée.

L'expérience de la crise sanitaire permet de mesurer à quel point il est urgent d'apprendre à vivre avec l'incertitude, et qu'il est nécessaire d'adopter un nouvel état d'esprit « d'éco-conscience », qui sera utile pour affronter en toute sérénité et en toute humilité les défis majeurs tels que le changement climatique ou encore la transition énergétique.

2. LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE AUJOURD'HUI & BILAN D'UNE DECENNIE D'ACTION

2.1. La création du Grand Port Maritime de la Guyane

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

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

Deux décrets ont permis de finaliser le processus de création du Grand Port Maritime de la Guyane :

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

Les installations du port de Dégrad-des-Cannes ont été transférées au Grand Port Maritime de la Guyane, mettant ainsi fin à une dualité de gestion entre les services de l'État et ses concessionnaires.

Le port de Dégrad-des-Cannes était précédemment concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région de la Guyane (CCIRG), tandis que le port de Pariacabo est toujours confié en gestion au Centre Spatial Guyanais au travers d'une Autorisation d'Outillage Privé avec Obligation de Service Public (AOPOSP).

Le siège du GPM-Guyane est situé sur la commune de Rémire-Montjoly sur le port de Dégrad-des-Cannes.

Aujourd'hui, le personnel du GPM-Guyane comprend 47 personnes réparties dans les différents services du port.

2.2. La gouvernance du Grand Port Maritime de la Guyane

Comme dans le régime des grands ports maritimes métropolitains, l'établissement public portuaire de Guyane est doté d'une gouvernance structurée autour des entités suivantes :

- ❖ **Un Directoire** collégial composé de trois membres de l'équipe de direction ;

- ❖ Un Conseil de Surveillance (CS) où siègent dix-sept membres :
 - Au titre des représentants de l'Etat :
 - ✓ Le Préfet de la Région Guyane ;
 - ✓ Le Directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
 - ✓ Le représentant du Ministère de l'économie et des finances ;
 - ✓ Le représentant désigné conjointement par le Ministère des Outre-mer et celui chargé de la Mer ;
 - Au titre des Collectivités Territoriales et de leurs groupements :
 - ✓ Deux représentants de la Collectivité Territoriale de la Guyane ;
 - ✓ Un représentant de la Commune de Rémire-Montjoly ;
 - ✓ Un représentant de la Communauté de Communes des Savanes (CCDS) ;
 - ✓ Un représentant de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) ;
 - Au titre des salariés du Grand Port Maritime :
 - ✓ Trois représentants des salariés du GPM ;
 - Au titre des personnalités qualifiées :
 - ✓ Trois représentants désignés par la CCI ;
 - ✓ Deux représentants désignés par l'Etat.

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

Il se réunit quatre fois par an.

- ❖ Un Conseil de Développement portuaire (CD), consultatif, composé de vingt membres.

Le Conseil de développement permet d'assurer la représentation des milieux professionnels, sociaux et associatifs intéressés par la vie portuaire, ainsi que les collectivités territoriales et leurs regroupements. Il s'agit d'une instance consultative d'études et de partages d'informations sur le développement économique portuaire. Il rend des avis sur des projets portuaires et sur la politique tarifaire ainsi que sur le Projet stratégique.

❖ La Commission des Investissements (CI)

Dans le cadre de la Loi Leroy pour l'économie bleue du 20 juin 2016, la Commission des investissements est saisie obligatoirement pour avis sur le Projet Stratégique du Grand Port Maritime et sur les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général sur le domaine public portuaire.

Elle a été mise en place lors de la réunion du Conseil de développement du 20 novembre 2018.

Elle est présidée par Monsieur le Président de la Collectivité Territoriale de Guyane.

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

Elle comprend également 6 membres au titre du Collège des investisseurs privés et 6 membres pour le Collège des investisseurs publics.

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

- Le Président du Directoire saisit pour avis la Commission des Investissements, qui dispose alors de trois mois pour rendre son avis ; passé ce délai, cet avis est réputé rendu. Ce délai peut être prorogé par le Président du directoire ;
- Celui-ci saisit ensuite le Conseil de Développement qui dispose d'un mois pour rendre son avis, au vu de l'avis de la Commission des investissements. Cet avis est transmis au Conseil de Surveillance. Il peut être différent de celui de la commission des investissements ;
- Si le Conseil de Surveillance décide de ne pas suivre un avis défavorable rendu par la commission des investissements, il doit motiver sa décision et la publier au recueil des actes administratifs du département (*article R. 5312-35 du Code des Transports*).

❖ Le Conseil de Coordination Interportuaire Antilles – Guyane (CCIAG)

Le Grand Port Maritime de la Guyane est membre du Conseil de Coordination Interportuaire Antilles – Guyane (CCIAG). Celui-ci a été créé par la loi du 22 février 2012 et sa composition a été fixée par le décret n°2014-383 du 28 mars 2014. Il se compose des collectivités territoriales, de l'Etat, des trois ports concernés (*Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Dégrad-des-Cannes*), et de personnalités qualifiées. Le CCIAG a été installé officiellement lors de sa 1^{ère} réunion le 2 juin 2016 en Préfecture de Martinique.

Cette coopération, voulue par l'Etat, se matérialise notamment au travers d'un document de coordination. Celui-ci a pour ambition d'assurer une réelle coordination des trois ports sur des enjeux communs identifiés, notamment l'amélioration de la compétitivité portuaire, le développement économique des territoires et la maîtrise des coûts à la consommation, tout en tenant compte des spécificités de chaque port et de leurs territoires respectifs.

Le document de coordination se structure autour de 4 axes et comporte une trentaine d'actions :

- Axe 1 : Coordonner le développement et la promotion ;

- Axe 2 : Construire des réponses cohérentes à des enjeux communs ;
- Axe 3 : Aligner les processus métiers et outils en faveur de l'homogénéisation et l'amélioration de la qualité de service ;
- Axe 4 : Mutualiser certains outils et fonctions.

La 4^{ème} plénière du CCIAG s'est réunie le 20 mai 2022 à Fort-de-France. La 5^{ème} se tient le 8 décembre 2023 à Cayenne.

Le CCIAG a engagé 4 actions principales depuis 2020 :

- Soutenir commercialement et opérationnellement le lancement d'une ligne de Short Sea Shipping entre le plateau des Guyanes et la Caraïbe (*pilotage par le GPM Guyane*) ;
- Mettre en place des réseaux métiers autour d'un 1^{er} thème sur l'environnement (*pilotage GPM Guadeloupe*) ;
- Préfigurer un observatoire économique interportuaire et mise en place de l'observatoire INTERAMERICAS GATE (*pilotage GPM Guyane*) ;
- Mettre en place un responsable mutualisé du Règlement Général de la Protection des Données (RGPD) (*pilotage GPM Martinique*).

Dans le cadre de l'axe 2, des réflexions ont également été menées sur la résilience des ports face aux événements résultant du changement climatique.

La gouvernance du GPM-Guyane a été renouvelée lors des séances des Conseils de Surveillance des 5 juillet et 4 octobre 2023, d'une part, et du Conseil de développement du 3 octobre 2023 d'autre part.

Elle est présentée dans les organigrammes suivants.

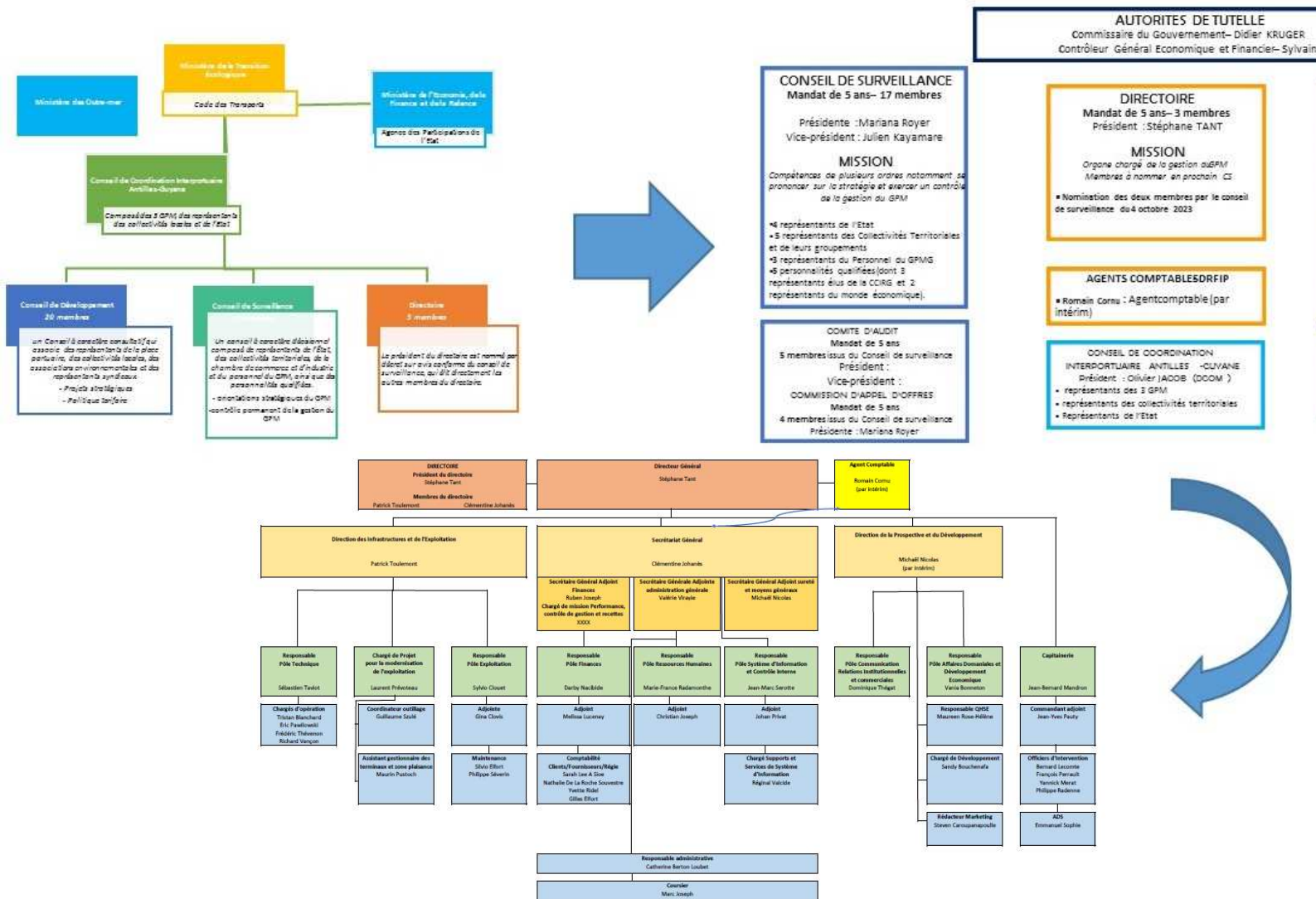


Figure 1 : Organigrammes hiérarchiques et fonctionnels du GPM-Guyane

2.3. La circonscription administrative du GPM-Guyane

La circonscription du Grand Port Maritime de la Guyane est définie comme la zone à l'intérieur de laquelle l'établissement public a vocation à intervenir (*le domaine d'intervention géographique d'un port représente sa zone d'action potentielle selon l'avis du Conseil d'Etat en date du 20 octobre 1976*).

Elle conforte la compétence territoriale du GPM.

L'arrêté préfectoral du 28 juillet 2017 définit la circonscription administrative du GPM-Guyane, autour des cinq sites suivants :

- le port de commerce de Dégrad des Cannes, principale porte d'entrée maritime de la Guyane ;

- le port de Pariacabo dédié au fret spatial du Centre Spatial Guyanais (CSG) ;
- Les chenaux d'accès aux ports de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo ainsi que le chenal d'accès aux mouillages des Iles du Salut ;
- Une zone de développement potentiel dans l'Ouest Guyanais dans la perspective de construction d'un port industrialo-minier ;
- Une zone à Saint-Georges-de-l'Oyapock afin de développer un port sec en contribuant à l'intermodalité Guyane/Brésil.

La circonscription du Grand Port Maritime de la Guyane n'inclut donc pas la zone de mouillage des Iles du Salut, ni les pontons portuaires permettant la desserte des îles tant sur Kourou que sur l'Île Royale (*propriété du CNES*), mais uniquement le chenal d'accès (*cf. schémas infra*).

Elle n'inclue pas non plus le port fluviomaritime de Saint-Laurent-du-Maroni, ni le port de pêche du Larivot.

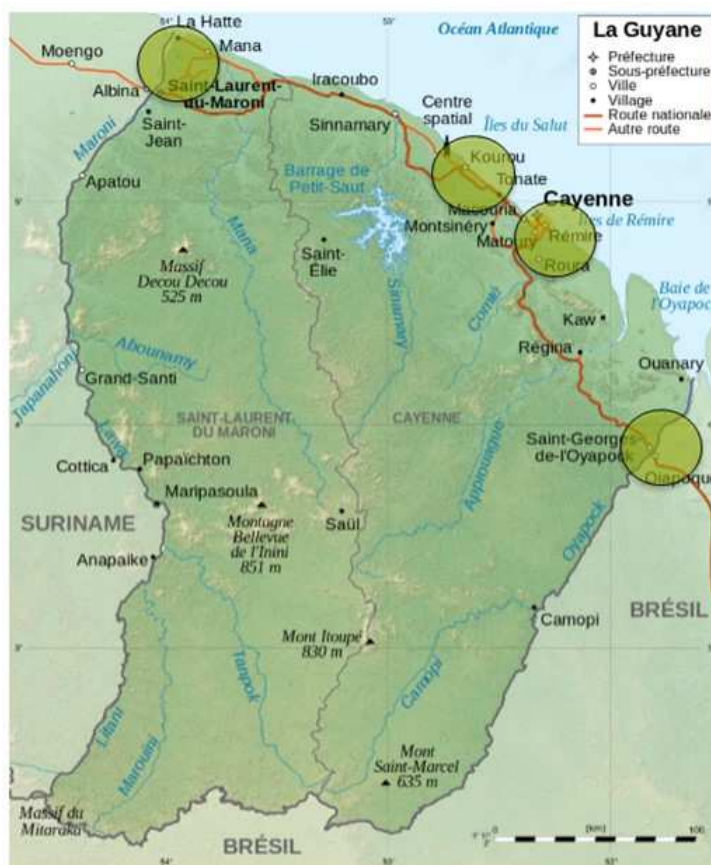


Figure 2 : Localisation de la circonscription administrative du Grand Port Maritime de la Guyane

Les schémas ci-après présentent la circonscription portuaire pour les différents sites dont le Grand Port Maritime de la Guyane a la charge.

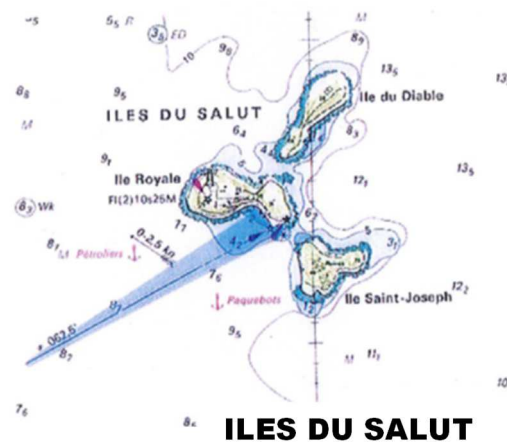
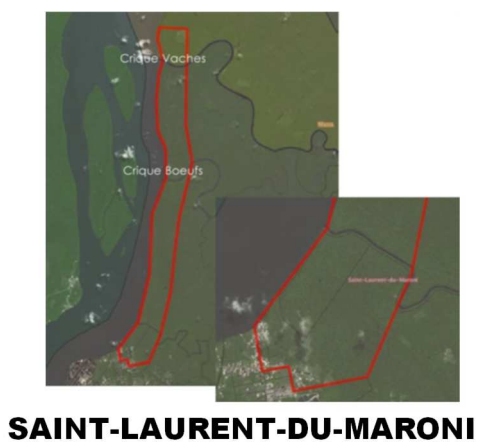
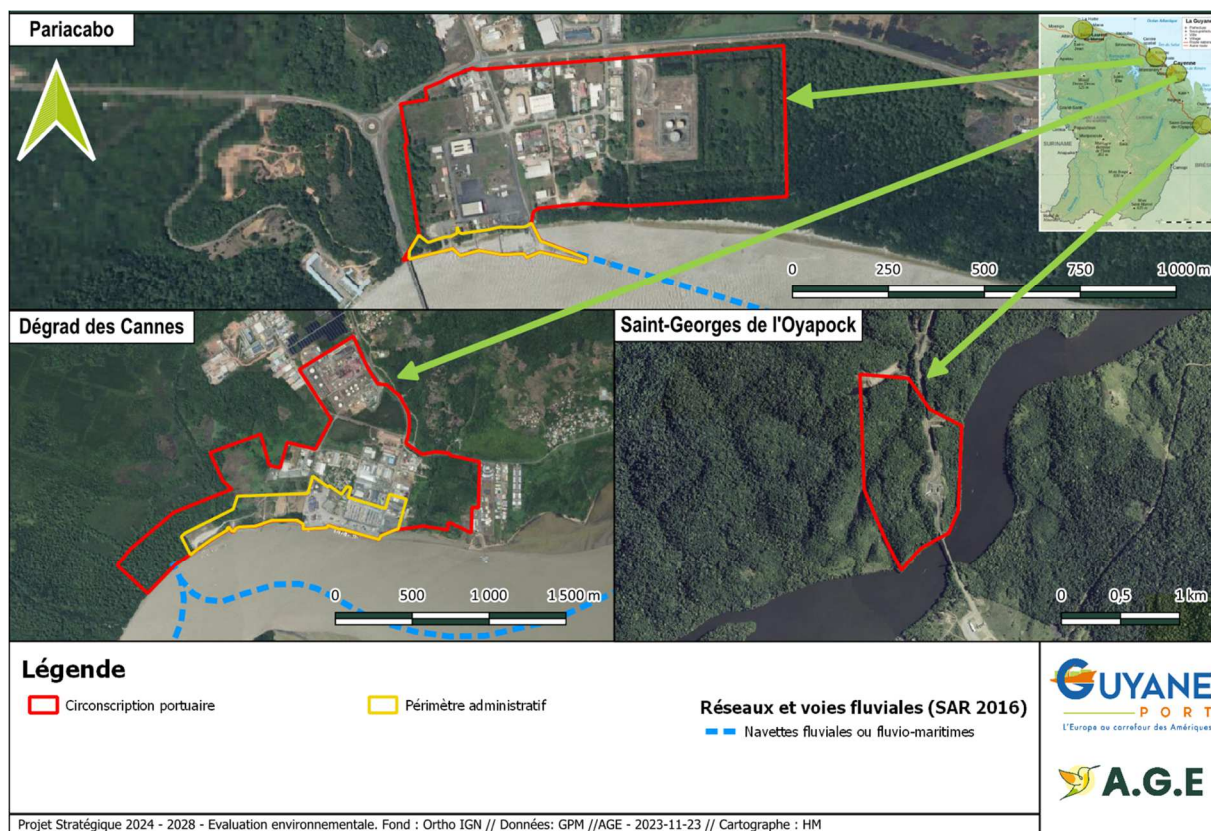


Figure 3 : Localisation des circonscriptions portuaires du GPM-Guyane concernées par les opérations du Projet Stratégique 2024-2028.

2.4. Les sites portuaires du Grand Port Maritime de la Guyane

2.4.1. Les sites portuaires existants

2.4.1.1. Le Port de Dégrad-des-Cannes

Implanté sur la commune de Rémire-Montjoly le long des berges du fleuve Mahury, le port de Dégrad-des-Cannes s'étend aujourd'hui sur une superficie de 45 hectares. Port de commerce principal la Guyane, y transitent près de 95% des produits pour l'économie et la consommation locale.

Chenal d'accès	15 km (dragué)
Tirant d'eau admissible selon marées	7 mètres maximum
Terre-pleins	10ha
Quai n°1	220 mètres
Quai n°2	200 mètres
Quai n°3	145 mètres
Poste RORO	Véhicules
Quai pétrolier	Hydrocarbures opéré par la SARA
Quai minéralier	Clinker opéré par ARGOS
Zone nautique professionnels	50 places à quai et 2ha TP
Cale de cabotage (mise à sec)	pêche

Figure 4 : Synthèse technique du site portuaire de Dégrad-des-Cannes.

Aujourd'hui, les quais 1 et 2 ainsi que leur terre-plein sont totalement opérationnels après avoir été réhabilités au cours de la dernière décennie. Ils supportent des charges de 4 t/m² correspondant aux standards portuaires actuels pour les terminaux à conteneurs.

Le quai 3 présente des fragilités qui en rendent l'exploitation plus compliquée. Après diagnostic, son exploitation est soumise à contrainte avec un maximum de 2 t/m², ce dernier pouvant encore être réduit dans les prochaines années. La reconstruction de ce quai ainsi que du poste RoRo fait l'objet actuellement d'études de faisabilité détaillées et figure comme projet majeur des prochaines années pour le GPM. Il s'agit en effet d'une infrastructure essentielle pour maintenir la performance portuaire de Dégrad-des-Cannes.

Par ailleurs, et conformément à la délibération du 22 juin 2017 de son Conseil de surveillance, le Grand Port Maritime de la Guyane a mis fin à toute activité de plaisance dans l'enceinte portuaire : le stationnement et le mouillage des unités de plaisance ne sont plus autorisés dans les limites portuaires depuis le 1^{er} janvier 2023. L'usage des pontons est exclusivement réservé aux unités des professionnels autorisés.

Enfin, la cale de cabotage en amont du port de commerce sert aujourd'hui de cale d'échouage et de réparation pour les unités de pêche. La zone de plaisance, dotée d'un ponton de stationnement (50 anneaux) et d'une rampe de mise à l'eau, est dédiée aux professionnels du nautisme et du tourisme nautique ainsi que les pêcheurs locaux. Le dégrad (*mise à l'eau*) reste accessible au public pour les mises à l'eau dans le respect de la réglementation en vigueur.

2.4.1.2. Le Port de Pariacabo

Implanté sur la commune de Kourou le long des berges du fleuve du même nom, le Port de Pariacabo s'étend aujourd'hui sur une superficie de 45 hectares. Second port de la Guyane, y transite tout le fret destiné au Centre Spatial Guyanais ainsi que les carburants pour alimenter le dépôt local de la SARA.

Situées à l'entrée de la Ville de Kourou le long du fleuve Kourou, à 62 km de Cayenne (*par la route*), les installations du Port de Pariacabo sont gérées et opérées par le Centre Spatial Guyanais (CNES-CSG), par convention avec le GPM-Guyane.

Chenal d'accès	14 km (dragué)
Tirant d'eau admissible selon marées	4 mètres
Appontement RO/RO	1
Appontement de servitude	2
Cale inclinée	2

Figure 5 : Synthèse technique du site portuaire de Pariacabo.

Le port dispose :

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

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

En aval du port de Pariacabo est installé un appontement qui sert pour les petits bateaux de pêches locaux, ainsi que pour la navette et les voiliers charters qui font la liaison touristique avec les Iles du Salut. Cette zone n'est pas incluse dans la circonscription du GPM.

Il est desservi de manière régulière par le MV Canopée de la compagnie Zéphyr&Borée qui est aujourd'hui l'opérateur maritime du CNES (cf. photos infra).



Figure 6 : Vue aérienne du site de Pariacabo et du MV Canopée de la compagnie Zéphyr&Borée

2.4.2. Les nouveaux sites qui préparent l'avenir

Le GPM-Guyane prépare aujourd'hui l'avenir du secteur portuaire en Guyane. Outre la recherche-développement autour d'une POMU (*plate-forme portuaire multi-usages en eau profonde*) qui sera ré-évoquée dans les projets, le Grand Port Maritime dispose de deux sites nouveaux sur lesquels s'étend sa circonscription, l'un à l'ouest du territoire sur le fleuve Maroni, l'autre à l'Est à proximité du fleuve Oyapock.

Chacun dispose de ses propres spécificités et d'une orientation précise.

S'ajoute à ces sites extérieurs, celui qui existe sur la zone portuaire de Dégrad des Cannes et qui vient dans le prolongement Ouest des installations existantes, au-delà de la crique Bardot et de la zone utilisée actuellement par les pêcheurs et les professionnels du nautisme. Ce site a pour destination de répondre à des enjeux énergétiques et agro-alimentaires.



Figure 7 : Localisation des sites de Saint-Laurent-du-Maroni et de Saint-Georges-de-l'Oyapock.

2.4.2.1. Le Port industriel et minier de l'Ouest

Situé à l'aval de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni le long du fleuve Maroni, le site est intégré dans le cadre de l'Opération d'intérêt national (OIN) lancée sur la région Ouest de la Guyane.

Le projet, conçu au départ pour accompagner le développement minier de l'Ouest guyanais, pourrait également accueillir des activités industrielles ou autres dont la définition reste à préciser et confirmer.

A proximité mais de manière indépendante, la Communauté de communes de l'Ouest Guyanais (CCOG) pourrait décider de transférer les activités commerciales du port actuel de Saint-Laurent-du-Maroni sur ce nouveau site pour accompagner le développement de la dynamique économique nécessaire à l'Ouest du territoire.

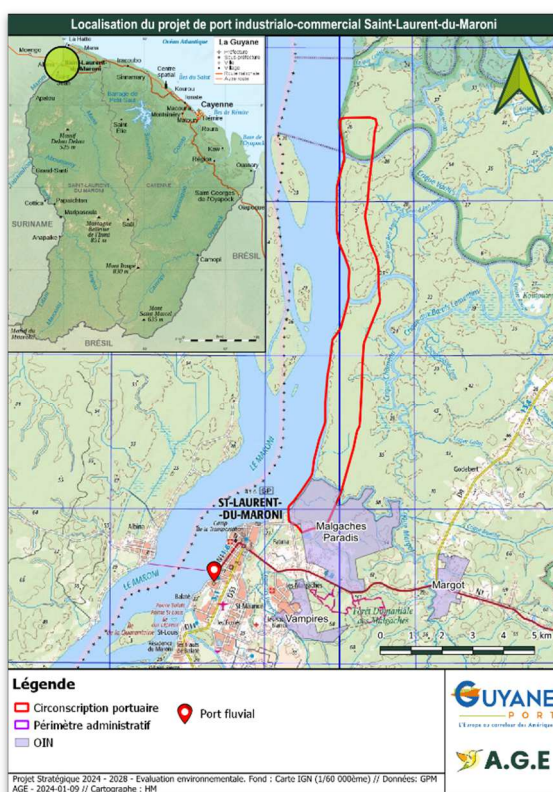


Figure 8 : Localisation du projet de port industrialo-commercial de Saint-Laurent du Maroni (carte de la Guyane par © Sémhur Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.)

Les contraintes environnementales et sociétales, notamment amérindiennes, sont fortes et constituent aujourd'hui un frein au projet. Elles devront être résolues avant de poursuivre ce projet d'avenir et de long terme.

Les études de préfaisabilité sont aujourd'hui disponibles pour la partie port industriel

2.4.2.2. Le Port sec de Saint-Georges de l'Oyapock

Implanté à proximité du pont de l'Oyapock sur la commune de Saint-Georges-de-l'Oyapock, le nouveau port sec facilitera le passage des flux terrestres entre Brésil et Guyane.

Il devrait s'étendre à terme sur 28 ha dédiés intégrant les services de l'Etat. Une première phase plus limitée, de l'ordre de 5 ha pourrait être aménagée en un premier temps.

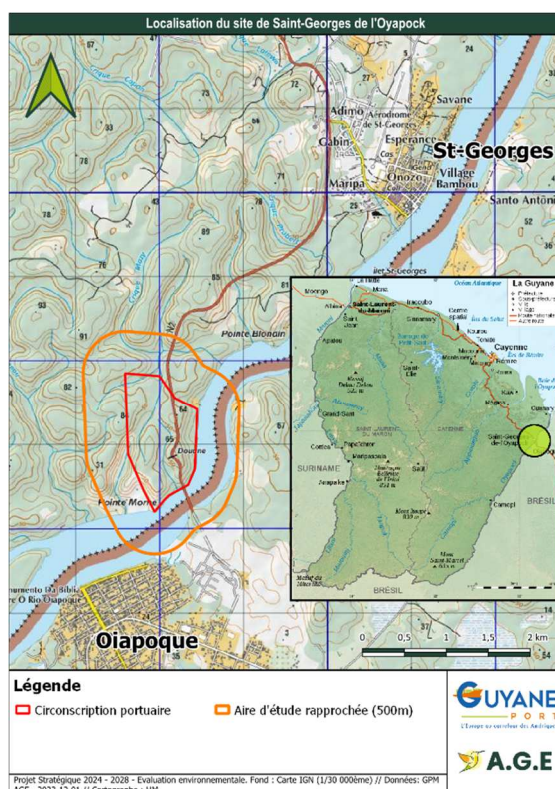


Figure 9 : Localisation du site de Saint Georges de l'Oyapock

2.4.2.3. La zone Ouest de Dégrad des Cannes

Pour à la fois répondre aux enjeux énergétiques et agro-alimentaires de la Guyane, le GPM est porteur :

d'un projet de création d'un terminal céréalier permettant l'approvisionnement à un coût moindre des céréales à destination de l'alimentation animale en un premier temps, et des besoins de l'alimentation humaine ultérieurement. Cette installation pourrait également devenir un centre de production pour les besoins des Antilles ;

- d'un projet regroupant un objectif de valorisation des sargasses à des fins énergétiques (biogaz), avec une production collatérale de fertilisants, et à des fins d'extraction de molécules pour les besoins de l'industrie pharmaceutique ou cosmétique ;
- d'un projet de production d'énergie verte pour alimenter ces projets de valorisation et contribuer à décarboner la place portuaire, à partir de l'énergie solaire par l'installation

de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments logistiques, et à partir de l'énergie osmotique produite par la différence de pression entre l'eau douce et l'eau salée.

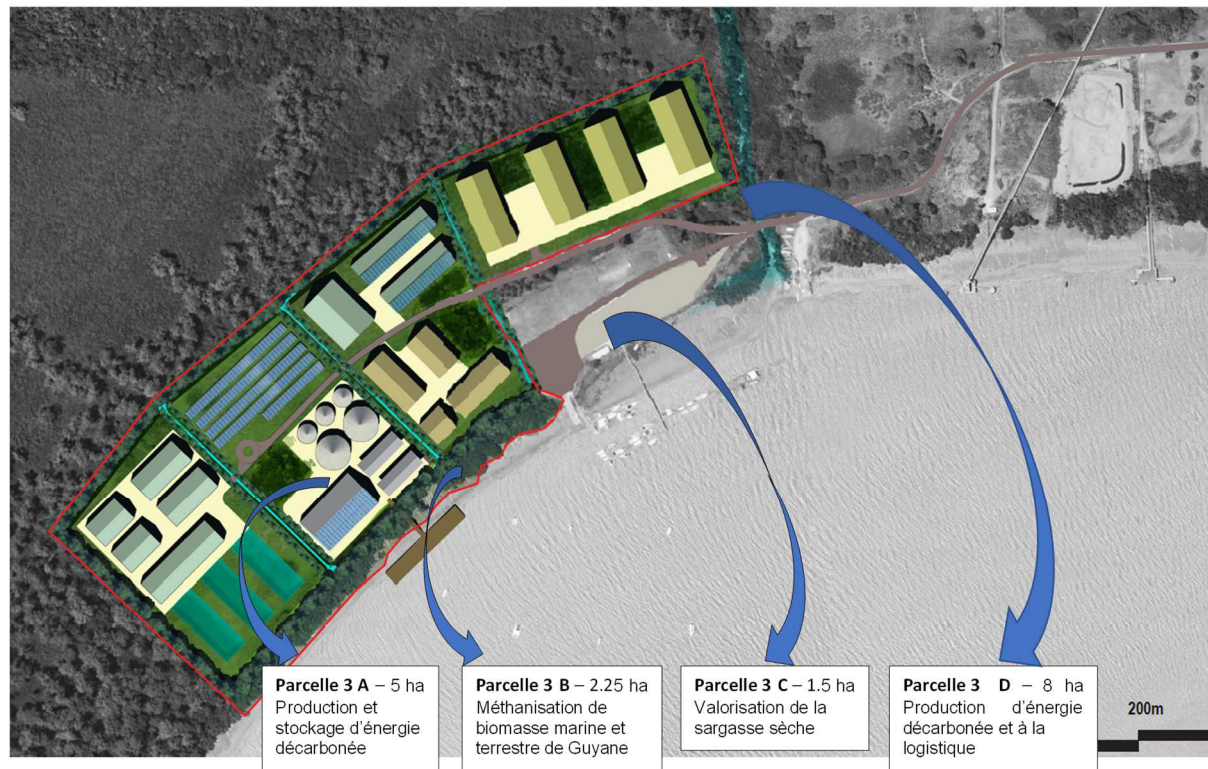


Figure 10 : Projet d'implantation du secteur 3 - Valorisation des sargasses & décarbonation de la place portuaire

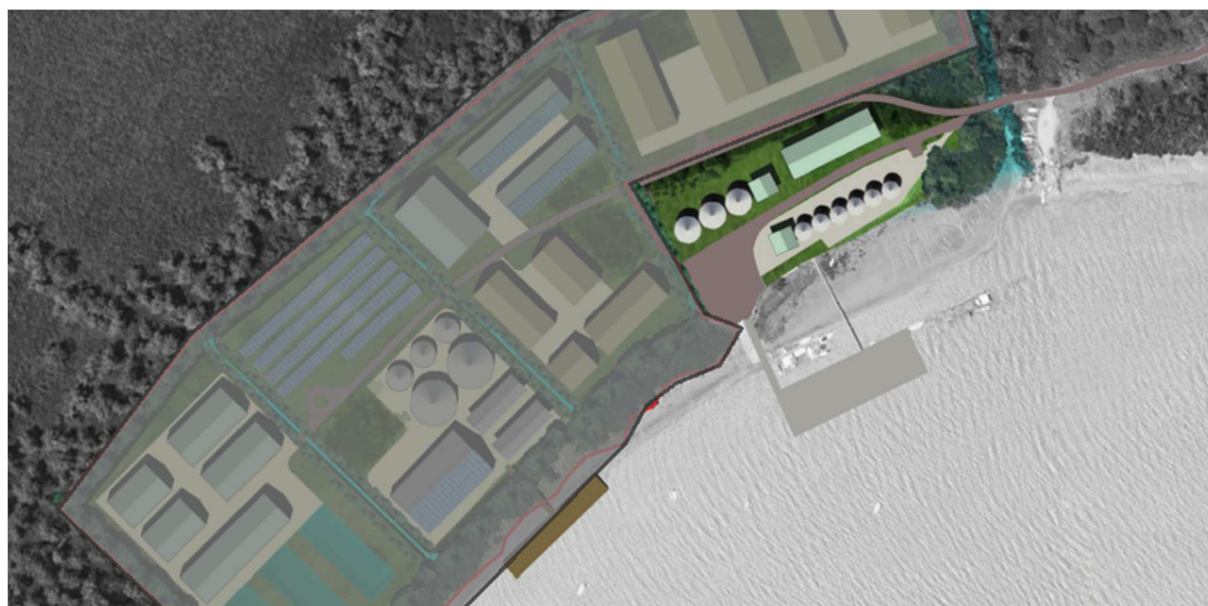


Figure 11 : Plans et Insertion paysagère des aménagements du terminal céréalier (crédits GPM-Guyane- Céline Guyot)

2.5. Les acteurs portuaires

Outre le GPM, les principaux acteurs du port sont les suivants.

- ❖ Les armements maritimes dont les navires desservent la Guyane :

Deux compagnies maritimes, représentées en Guyane, assurent le transport régulier des conteneurs entre l'Europe et la Guyane : la CMA-CGM et MARFRET.

D'autres compagnies assurent un trafic régulier de marchandises spécialisées :

- ❖ pour les produits pétroliers et gaz liquéfiés : St Management, Bwek Epic Kosan, Morbihan Shipping, Scot tankers ;
- ❖ pour les véhicules et matériel roulant : Höegh Autoliners (*ainsi que Marfret et CMA-CGM*) ;
- ❖ pour le fret militaire et fret spatial : Compagnie Maritime Nantaise (C-MN) ;
- ❖ pour le conventionnel/roulant/dangereux : Marfret avec un navire roulier ;
- ❖ pour le compte d'Ariane Space : Compagnie Zéphyr et Borée ;
- ❖ Les agents maritimes/consignataires de navires :

Cinq agents maritimes opèrent sur le Port : les deux compagnies principales, CMA CGM Guyane et MARFRET, ainsi que RHEA SHIPPING, STC et SOGESTRAN SHIPPING.

❖ Les manutentionnaires :

Quatre sociétés interviennent dans les opérations de manutention portuaire :

- ❖ CMA CGM Guyane (fret CMA CGM) ;
- ❖ GLMP (fret MARFRET) ;
- ❖ GMP (fret roulier HÖEGH CARIBIA) ;
- ❖ SOGUEM (fret spatial du CSG).

Ces manutentionnaires sont regroupés au sein du GEMAG (*Groupement d'Employeurs de la Manutention Guyanaise*) qui salarie plus d'une centaine de dockers.

❖ Les exploitants portuaires :

Ce sont des entreprises industrielles qui disposent d'une autorisation d'occupation temporaire pour exploiter des infrastructures spécialisées (*apponement et conduites*) :

- ❖ Argos Guyane (apponement minéralier pour les matières premières pour la fabrication de ciments) ;
- ❖ la SARA (apponement pétrolier) ;
- ❖ Air Liquide (apponement pétrolier pour la réception du méthanol).

Par ailleurs, le CNES-CSG dispose d'une convention avec le GPM pour opérer les installations du Port de Pariacabo et y traiter son fret spatial.

Enfin, par convention avec le CNES-CSG, la SARA reçoit à Pariacabo les hydrocarbures destinés à la ville de Kourou et à tout l'Ouest Guyanais.

❖ Sont également présents sur les ports de Guyane :

- La société de dragage du chenal d'accès ;
- Le service de pilotage et de lamanage de Guyane ;
- Les transitaires et commissionnaires de transport ;
- Les transporteurs routiers ;
- Les services de l'Etat (*Douanes, DGTM, ARS*).

2.6. La desserte maritime internationale de la Guyane

2.6.1. Conteneurs

Deux lignes assurent l'acheminement des importations et la sortie des exportations de la Guyane depuis Dégrad-des-Cannes :

- ❖ Une ligne transatlantique NEFGUI (*Europe-Guyane-Nord Brésil-Europe*) qui offre une rotation hebdomadaire assurée par CMA CGM et MARFRET travaillant en pôle (*si les*

moyens techniques sont mutualisés, la commercialisation de la ligne est individualisée). Ces compagnies mettent en ligne sept navires de type Guyamax (capacité de 2 200 EVP), c'est-à-dire qu'ils présentent un design spécifique permettant de toucher Dégrad-des-Cannes. Il s'agit de navires récents (2020) et qui sont classés favorablement au rating « IMO 2023 CII – B » jusqu'en 2034. Tous les navires de la ligne sont équipés de grues de bord car desservant des ports non équipés de grues de quai comme c'est le cas à Dégrad-des-Cannes (en attendant l'arrivée des grues de quai en 2024).



Figure 12 : Schéma de la ligne transatlantique NEFGUI

- ❖ Une ligne feeder régionale GUYANAS (*Plateau des Guyanes-Antilles*) offre une rotation hebdomadaire assurée par CMA CGM avec de petits navires de 110 mètres.



Figure 13 : Schéma de la ligne feeder régionale GUYANAS

En termes de transit time, la ligne directe NEFGUI permet d'assurer un transport entre Dégrad-des-Cannes et Le Havre en :

- ❖ 20 jours à l'import contre 27 jours si transbordement estimé à 5 jours à Pointe-à-Pitre via le feeder Guyanas ;
- ❖ 28 jours à l'export contre 22 jours si transbordement estimé à 3 jours à Fort-de-France via le feeder Guyanas.

Une évolution structurelle est attendue à partir de 2024-2025, qui modifiera la desserte maritime de la Guyane et du Grand Port Maritime de la Guyane : la ligne transatlantique directe de la Guyane devrait disparaître au profit d'une ligne directe Europe - Antilles assurée par de plus gros navires (7 900 EVP) et de classe IMO CII B plus vertueuse en matière environnementale.

La ligne feeder va être remplacée par une desserte hebdomadaire de la Guyane avec 4 des navires actuels de type Guyamax. Il s'agira donc d'une desserte feederisée, avec des navires de plus grosse capacité (2200 EVP) par rapport à aujourd'hui, mais avec rupture de charge à Pointe-à-Pitre (import) et Fort-de-France (export). Par cette organisation, CMA CGM vise à améliorer son positionnement environnemental en mettant en ligne des navires de plus grosse capacité (*réduction des émissions unitaires de GES par EVP*) et d'une classe IMO II plus « vertueuse » (B).

Selon CMA CGM, l'offre de transport en import vers la Guyane sera accrue de +25% et le transit time depuis les ports français (*Le Havre, Dunkerque, Montoir*) doit être maintenu par rapport à la situation de 2023..

En complément, CMA CGM envisage de tester un service mensuel entre les Antilles et Saint-Laurent-du-Maroni avec d'un petit feeder de 170 EVP (*contrainte du chenal d'accès fluvio-maritime*) offrant un transit time par exemple de 17 jours depuis Le Havre et 24 jours depuis Dunkerque.

Les évolutions des trafics conteneurisés à terme, telles qu'estimées aujourd'hui (*cf. étude de faisabilité de reconstruction du quai 3, Setec, septembre 2023*) devraient conduire les armements desservant la Guyane (*aujourd'hui CMA CGM et MARFRET*) à renforcer la desserte feederisée avec le maintien du service « Guyanas ». La ligne serait toutefois desservie avec des navires de plus grosse capacité (*estimation à 2000 EVP*) pour faire face à la demande.

2.6.2. Lignes spécialisées

Plusieurs lignes assurent la desserte maritime de la Guyane pour livrer des produits spécifiques.

- ❖ Le fret de vracs solides : clinker/gypse :

Ligne régionale sur une rotation mensuelle pour acheminer le clinker en provenance de Colombie et une à deux rotations annuelles pour le gypse en provenance d'Espagne ou de la Caraïbe.

Ces lignes sont assurées par SMT SHIPPING, CARISBROOKE, NAVESCO & OSLO CARRIER pour le compte de Argos Guyane.

- ❖ Le fret conventionnel et roulant :

La ligne régionale (*Pointe-à-Pitre - Dégrad-des-cannes - Kingston*) offre une rotation mensuelle assurée par la compagnie maritime AUTO HOEGH LINERS pour acheminer les véhicules depuis le hub de Kingston ;

La ligne transatlantique avec des rouliers polyvalents (*dotés depuis peu de voiles rigides en aluminium pour compléter la propulsion thermique classique*). La rotation est assurée en 42 jours au départ d'Anvers ou du Havre pour acheminer du fret roulant, du conventionnel (*palettes, colis*) et des produits dangereux. Selon Marfret qui assure cette rotation, il y aurait une volonté de mettre en ligne deux navires de plus grosse taille à propulsion mixte (*classique et vélique*).

❖ Le fret de vracs liquides :

Pour l'acheminement des hydrocarbures (carburants et gaz GPL), une desserte hebdomadaire est réalisée depuis Fort de France, Sainte-Lucie et Puerto Rico. Le butane et le méthanol sont en provenance de Trinidad. SARA Guyane (carburants et butane), EDF Guyane (fuel, gasoil) et Air Liquide (Méthanol). Une desserte mensuelle est également assurée sur Pariacabo pour approvisionner le dépôt de la SARA sur Kourou.

❖ Le fret spatial :

Les liaisons sont assurées par les compagnies maritimes Zéphyr&Borée, AMASUS, OCEAN 7 Projects, au bénéfice du CNES/CSG et d'Ariane Group.

2.7. Sûreté, sécurité et règlement d'exploitation

2.7.1. Le règlement d'exploitation (RE)

Le Grand Port Maritime de la Guyane fonctionne dans un contexte réglementaire fixé par le Code des transports et ses évolutions.

Les Projets stratégiques précédents ont permis une modernisation de son cadre d'intervention et une adaptation à son environnement global.

Ainsi, le Règlement d'exploitation intégrant les différents textes élaborés au cours du Projet stratégique 2019-2023 doit être mis en vigueur au terme de l'année 2023.

Le RE est un document qui évolue dans le temps en fonction des évolutions et des nouvelles obligations des textes généraux qui s'appliquent à lui.

Il intègre :

un renouvellement des Plans de sûreté de la zone portuaire mis en œuvre en mai 2022 et validé par l'audit national qui a suivi. La sûreté en général sera finalisée d'ici fin 2023 avec la mise en œuvre d'un circuit de vidéoprotection (*opéré par un prestataire extérieur et localisé dans le bâtiment de la porte E/S*), permettant le contrôle des accès et une surveillance anti-intrusion ;

- le Règlement marchandises dangereuses (MD) ;
- le Règlement de Police portuaire ;
- le Règlement déchets de 2019. Celui-ci sera adapté en 2024 pour tenir compte des nouvelles Directives européennes dans ce domaine ;
- la prise en compte de la Loi sur la résilience transition énergétique.

Depuis la création du service de remorquage-dragage en 2017 et l'arrivée en 2018 des unités Papillon (*remorqueur sur Pariacabo*) et Frégate (*remorqueur-dragueur sur Dégrad-des-Cannes*), le GPM est en mesure de contribuer à la sécurité de manœuvre des navires. Il dispose également ainsi d'une capacité d'intervention maritime au niveau de la Guyane.

2.7.2. La sûreté de la plateforme portuaire

La digitalisation des opérations de contrôle et suivi (*surveillance et contrôle des accès, Port Community System PCS*) a permis une avancée majeure pour la sécurité/sûreté du GPM, que va compléter prochainement la surveillance vidéo.

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

Le plan de sûreté portuaire du Grand Port Maritime de la Guyane et les plans de sûreté des différentes installations portuaires de Dégrad-des-Cannes (*terminal conteneurs, terminal*

pétrolier et terminal minéralier), ainsi que le port de Pariacabo ont été approuvés par arrêtés préfectoraux en juin 2017.

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

2.7.3. MASE : le volet sécurité sur le GPM-Guyane

Soucieux de la sécurité, de la santé des personnels (*GPM et opérateurs privés*) et de la protection de l'environnement, le Grand Port Maritime de la Guyane a développé une démarche SSE (*Santé, sécurité et environnement*) au cours du projet stratégique 2014-2018, selon le référentiel MASE pour lequel le GPM est certifié depuis le 14 juin 2016, avec un renouvellement pour trois années, attribué en 2019.

Suite à la crise du COVID, une année supplémentaire a été accordée aux entreprises certifiées MASE, dont le GPM Guyane, jusqu'en octobre 2023. Le renouvellement de la certification est en cours à l'automne 2023.

Le MASE est une association créée à l'initiative d'industriels (*grands donneurs d'ordre issus à l'origine de la pétrochimie*) afin d'aider les entreprises à mettre en place un système de gestion Santé Sécurité Environnement (SSE).

Le MASE constitue ainsi un système de management et de gestion de la sécurité adapté et efficace. Il a pour but d'améliorer les conditions de travail du personnel en matière de Santé, Sécurité et Environnement en s'appuyant sur le référentiel MASE (*Manuel d'Amélioration de la Sécurité des Entreprises*).

De manière concrète, le GPM s'est engagé au travers de cette certification dans une démarche sécurité avec :

- la formation du personnel ;
- l'identification et l'évaluation des risques sur la circonscription du GPM ;
- la maîtrise des opérations sur sa circonscription ;
- la gestion de la documentation ;
- les audits et inspections ;
- la gestion des situations d'urgence ;
- la surveillance du système et l'amélioration continue.

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

En octobre 2017, le Grand Port Maritime de la Guyane a été récompensé à la Barbade lors de la 47^{ème} AG de la Caribbean Shipping Association (CSA), pour le dispositif de sécurité MASE que le GPM a mis en œuvre.

Le GPM a également reçu la même année le Port Awards Committee, trophée reconnaissant son excellence en matière de « Port Environment, Health and Safety ».

2.7.4. Le dragage : le volet sécurité des accès maritimes

Le port de Dégrad-des-Cannes est accessible par un chenal long de 18 kilomètres qui doit être dragué en permanence à -4,20 m CM sur 120 m de large au plafond pour garantir un tirant d'eau maximal admissible dans les meilleures conditions (pleine mer) de 7 m.

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

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

Durant le Projet stratégique 2024-2028, il sera nécessaire de renouveler le marché de prestation de dragage qui arrivera à échéance en 2028. Dès 2027, le GPM lancera donc un appel d'offre dédié à ce renouvellement.

Les remorqueurs Frégate et Papillon interviennent depuis 2018 sur les chenaux du Kourou et du Mahury tant pour l'assistance à la manœuvre des navires (les deux unités) que pour les opérations de dragage (le Frégate). Concernant ce dernier, il s'agit d'une unité unique au monde qui combine à la fois les capacités techniques de dragage par mode airset et de remorquage. De plus, chacun des deux navires « verts » est doté de moteurs silencieux et d'un dispositif de stockage d'énergie lui permettant d'être autonome à quai sans faire fonctionner ses moteurs thermiques. Ces derniers ne sont sollicités que pour les fonctions de dragage, de remorquage ou de navigation au long cours. Ils sont dotés de moteurs leur conférant une grande manœuvrabilité et une bonne protection vis-à-vis des embâcles.

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

La mise en œuvre d'une politique de maîtrise des coûts et de mutualisation entre GPM et CNES a permis une baisse des coûts des dragages de l'ordre de 10% à 15% (hors révisions de prix).

2.8. Le GPM-Guyane en quelques chiffres-clés 2023

Afin d'illustrer sa dynamique, le Grand Port Maritime de la Guyane en 2023, c'est :

- Pratiquement **95%** des importations de la Guyane : matières premières et biens intermédiaires à destination de l'économie, biens de consommation à destination de la population, carburants et combustibles pour les transports et la production énergétique, représentant **933 455** tonnes de marchandises en légère augmentation de +0,55% par rapport à 2022, et **75 777 EVP** dont 39 663 pleins essentiellement en imports (*un trafic modeste en export*) ;

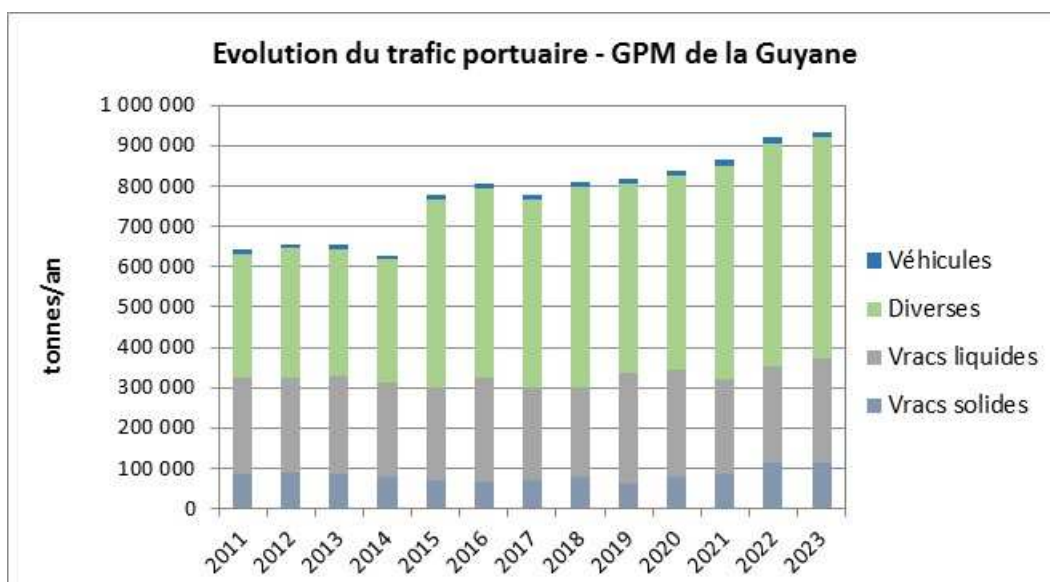
- Plus de **8 228** unités roulantes (*véhicules et engins*) ;
- Un chiffre d'affaires supérieur à vingt millions d'euros (20,4 M€ en 2022 dont 4,8 M€ de remboursement de dragage de Kourou, soit 15,6 M€ de production réelle du GPM) ;
- Un staff de **47** collaborateurs au GPM ;
- Dans peu de temps, **45 ha** de maîtrise foncière ;
- Et **1 750 ha** de circonscription répartis sur les **5** sites d'Est en Ouest de la Guyane ;
- Près de **80 entreprises** et administrations travaillant sur la plateforme portuaire de Dégrad-des-Cannes ;
- Fournissant plus de **1 400** emplois directs et indirects.

Les trafics portuaires connaissent une croissance régulière (*hors facteur conjoncturel telle la crise sociale de 2017*).

Les vracs solides ou liquides restent relativement stables (*ou en faible évolution*), alors que les conteneurs ont été multipliés par 1,5 au cours de la dernière décennie, et les véhicules ont doublé dans le même temps.

En tonnage, les marchandises diverses conteneurisées (*biens intermédiaires et de consommation*) représentent le principal flux du GPM, suivi par les vracs liquides (*carburants et combustibles*).

Les graphes ci-dessous permettent de visualiser l'évolution du trafic portuaire et la répartition par type de marchandises.



Répartition des trafics - GPM de la Guyane - 2023

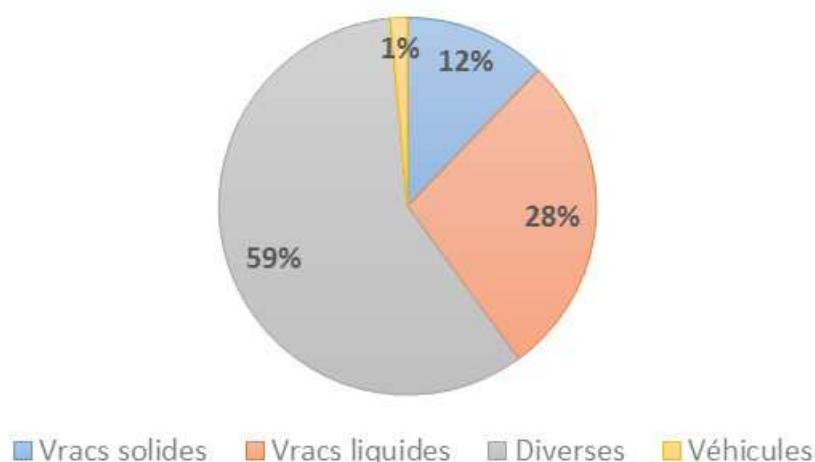


Figure 14 : Evolution du trafic portuaire et la répartition par type de marchandises année 2023

2.9. Depuis la naissance du GPM-Guyane, un bilan très positif pour la Guyane

En une décennie d'existence, le GPM-Guyane s'est métamorphosé :

- ✓ 1^{er} janvier 2013 : naissance du Grand Port Maritime de la Guyane ;
- ✓ Dans le berceau : un outil portuaire et logistique qui avait souffert d'un manque d'investissements et de gros entretiens, une organisation de l'exploitation qui se devait d'évoluer pour améliorer la performance portuaire ;
- ✓ La décennie 2013-2023 a permis :
 - de déployer une unicité de commandement en lieu et place d'une dualité de gouvernance (*concession CCIG et DEAL*) ;
 - d'améliorer la lisibilité du port de Dégrad-des-Cannes et d'obtenir une reconnaissance régionale ;
 - de réhabiliter et d'adapter l'infrastructure, et de donner des conditions de travail facilitées et sécurisées tant pour les opérateurs portuaires et transporteurs que pour le personnel du GPM et les services de l'Etat ;
 - de moderniser les opérations et les équipements de manutention ;
 - de professionnaliser les équipes du GPM, et d'atteindre une intégration efficace des personnels d'origines différentes (*CCIG et DEAL*) ;
 - d'établir des partenariats profitables locaux (avec les acteurs économiques et les collectivités) et régionaux (avec les pays et ports de la sous-région Antilles-Plateau des Guyanes) ;

- de préparer l'avenir par une stratégie d'innovation (*économie circulaire, plateforme d'innovation...*) ;
 - d'améliorer la performance du passage portuaire ;
 - d'assurer une maîtrise foncière sur la circonscription portuaire pour disposer du foncier nécessaire aux développements en cours, et contribuer à bâtir un futur pour le territoire et sa population ;
- ✓ En dépit de la crise majeure du Covid-19, particulièrement impactante pour le territoire guyanais dès l'exercice 2020, le GPM a poursuivi le déploiement d'une grande partie des projets prévus dans son Projet stratégique 2019-2023 qui s'achève ;
 - ✓ Certains projets connaissent en 2023 une situation de retard (*reconstruction du quai 3 et du poste roulé, siège du GPM*), ou de *statu quo* (*terminal industriel et commercial à Saint-Laurent-du-Maroni*), systématiquement du fait d'aléas exogènes. Cependant la très grande majorité des projets sont aujourd'hui soit terminés, soit dans une situation d'avancement conforme aux prévisions. Ces derniers seront ainsi quasi-bouclés au terme du Projet stratégique 2019-2023 s'achevant (*grues et formation des personnels*) ou seront poursuivis au cours du nouveau Projet stratégique, conformément au calendrier de réalisation (*réhabilitation des terre-pleins, Poste de Contrôle Frontalier, ligne de cabotage régionale, plate-forme logistique de St Georges, digitalisation, plate-forme collaborative, partenariats régionaux...*) ;
 - ✓ Les tableaux des pages suivantes résument l'ensemble des projets initiés ou prévus par le GPM depuis sa création en 2013, ainsi que le niveau atteint en 2023 (*réalisé, en cours, arrêté*) ainsi que l'objectif de réalisation prévue, à date.

Un bilan positif tant pour les opérateurs portuaires, les acteurs économiques, que pour la Guyane elle-même.

En 2013, la marche était haute et le GPM, ses équipes et ses partenaires ont réussi à la franchir en 10 ans.

- ⇒ Pour autant, beaucoup reste à faire, notamment pour préparer l'avenir, objet du présent Projet stratégique qui vise à bâtir un futur portuaire décarboné au service du territoire.

Les tableaux ci-après présentent les actions et leurs avancements :

PS	Description de l'action	Réalisation	
2015-18	Mise en place de la circonscription portuaire du GPM	Achevée	2018
2015-18 2019-23	Politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire , élimination des dents creuses (DEAL, squat) ; stratégie d'aménagement sur 3 secteurs	En cours	2024
2015-18 2019-23	Accueil nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles, commerciales et nouvelles filières écodéveloppement (économie portuaire circulaire)	En cours	3 ^{ème} PS
2019-23	Intégration régionale et développement de partenariats du plateau des Guyanes à la Caraïbe : observatoire portuaire InterAmericas Gate	En cours	2024
2015-18 2019-23	Création d'un Poste frontalier Communautaire : mise en service et montée en puissance nouveau PS 2024-28	En cours	Mi-2024
2019-23	Développer le cabotage régional = études réalisées, opérateur identifié, partenaires associés => exploitation dans le cadre du nouveau PS 2024-28	En cours	3 ^{ème} PS
2015-18	Politique développement de l'entreprise (formation, conditions travail,...)	Achevée	2018
2015-18 2019-23	Siège du GPM : études menées, le retard initial ayant permis une réorientation vertueuse en termes de développement durable et de financement	2028	3 ^{ème} PS
2016-18	Sureté et sécurité, risque et santé : certification MASE pour 3 ans	Renouvel.	2023
2019-23	Sureté et sécurité des installations et des biens : contrôles accès et anti-intrusions (passerelle avec VIGIE)	Achevée	2023
2016-18 2019-23	Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux : achèvement TP1 et progression sur TP2	En cours	2024

PS	Description de l'action	Réalisation	
2017-18	Extension quai 1 et terre-plein adjacent vers Marine Nationale (mais dynamitage du caillou fait)	non	Projet modifié
2019-23	Création de nouveaux terre-pleins : TP Rougier	Achevée	2023
2019-23	Création de nouveaux terre-pleins : TP Est sur sabliers (extension TP3)	En cours	3 ^{�me} PS
2015-18	Préfiguration d'une nouvelle zone logistique pour l'offshore pétrolier sur Dégrad-des-Cannes	non	Dépendra opportunités
2015-18	Pistes de réflexion et d'innovation au Conseil de Coordination Interportuaire : mise en place d'un Observatoire portuaire régional	Achevée	2023
➤ 2018	R&D du futur portuaire guyanais au travers de la démarche POMU	non	non
2019-23	Réhabilitation quai 1 et quai 2	Achevée	2023
2019-23	Réhabilitation ou reconstruction quai 3 et poste RoRo : décision 2023	En cours	3 ^{�me} PS
2019-23	Port intégré commerce/industrie de Saint-Laurent du Maroni	Statu quo	Dépendra OIS
2019-23	Port sec et Plate-forme logistique de Saint-Georges Oyapock	En cours	3 ^{�me} PS
2019-23	Services portuaires pour la croisière et le tourisme	Statu quo	3 ^{�me} PS
2019-23	Système d'information géographique et Outils de pilotage opérationnel	En cours	3 ^{�me} PS
2019-23	Plate-forme collaborative : application GED	En cours	3 ^{�me} PS
2019-23	Stratégie de communication, Port center	En cours	3 ^{�me} PS

Date cible	Description de l'action	Réalisation	
2019-23	Réfection de la route d'accès et du pont au secteur du port de plaisance/pêche professionnels	Achevée	2023
>2018	Mise en place d'outils pour faciliter les circuits financiers et la gestion des flux : plate-forme VIGIE en place : stabilisation du système en cours	Achevée	2023
2014-18	Cartographie des risques (enjeux), modalités de prise en compte et traitement	Statu quo	3 ^{ème} PS
2019-23	Cartographie et fiches métiers	Statu quo	3 ^{ème} PS
2019-23	Actions de formation et d'organisation interne (gestion de projet, outils de pilotage)	Achevées	2023
2019-23	développement de la transversalité	En cours	Poursuite
2014-18	Protection de l'environnement et actions de développement durable (déchets, énergie, relations ville-port, etc.) => lauréat projet toit solaire Gate E/S	Achevée	2020
2019-23	Mise en cohérence du Projet Stratégique 2019- 2023 avec le Schéma d'aménagement régional (SAR) de la CTG, le SCoT de la CA CL et les PLU	Achevée	2023
2019-23	Préparation de la valorisation du secteur 3 : déplacement plaisance, réfection route, études paysagères et faune/flore, maîtrise foncière, concertations collectivités	Achevée	2023
2019-23	Poursuite valorisation secteur 2 zone manutentionnaires et lancement PCF	En cours	2024
2024-18 2019-23	Situation financière de l'établissement portuaire saine avec une capacité d'autofinancement en croissance	En cours	Poursuite

Figure 15 : Tableaux d'actions et degrés d'avancement

2.10. Une valeur ajoutée incontestable pour la Guyane

L'ensemble des projets portés par le GPM depuis 2013 au travers de nombreuses actions structurantes porte aujourd'hui ses fruits et apporte une valeur ajoutée incontestable tant pour le Grand Port Maritime que pour ses opérateurs, et dont bénéficie directement ou indirectement l'ensemble de la Guyane.

La modernisation de la manutention a permis des avancées considérables du fait de la réhabilitation des terre-pleins et quais :

- ⇒ La refonte des réseaux d'assainissement permet une réduction des impacts sur l'environnement au niveau des rejets dans le fleuve ;
- ⇒ La reprise des terre-pleins permet de supprimer les accidents sur les engins et véhicules au niveau des dalots bois des caniveaux et des trous dans l'enrobé ;
- ⇒ Ce qui a permis de refondre le plan de circulation du terminal pour obtenir :
 - ✓ un gain de productivité pour les opérateurs (*manutention, transports*) en réduisant les trajets compliqués et les distances parcourues sur le terminal ;
 - ✓ une sécurité accrue pour tous les personnels travaillant sur le terminal ;

- ⇒ Ainsi que la réduction des charges variables d'exploitation pour la manutention (*sur le carburant, l'entretien et la réparation des engins*) ;
- ⇒ Elle permet aujourd'hui de définir les espaces précis dans les AOT et de mettre en œuvre des technologies de tracking et de géolocalisation. Ceci doit permettre le développement des outils informatiques TOS et le PCS, apportant à la fois un gain de temps aux opérateurs, et un accroissement de la sécurité des personnels se déplaçant sur le terminal.

Par ailleurs, avec la reprise des réseaux électriques et le nouveau poste de transformation, la sécurisation de l'alimentation électrique du port est acquise et durable.

Cette modernisation de la manutention se poursuit actuellement par les investissements planifiés et engagés dans les moyens de manutention en bord à quai.

En 10 ans, les opérations quai/bord n'ont cependant pas beaucoup évolué (*du fait du retard pris au niveau de la mise en service des grues*) avec les grues de bord des navires qui sont toujours utilisées. Toutefois, de très gros progrès ont été réalisés côté terre par les opérateurs (*sécurité des opérations, rajeunissement et professionnalisation des équipes...*).

Malgré le retard pris, la mise en œuvre des grues de quai sur rail (*en cours de finalisation suite à contretemps en 2021, exogène au GPM*) doit permettre dès leur mise en service :

- ⇒ un travail en tout temps (pluie) des opérations de manutention quai, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui avec les grues de bord des navires ;
- ⇒ une augmentation des cadences qui devraient être doublées permettant ainsi une réduction du temps, de séjour des navires et de réduction des coûts d'escale (*en contrepartie d'une possible réduction des droits de port navires y afférents, qui demeure à mesurer*) ;
- ⇒ l'alimentation électrique des grues réduira fortement les émissions de polluants (*CO₂, particules fines*) avec la réduction de la consommation de fuel lourd IFO par les navires durant leur séjour à quai.

Les accès au terminal portuaire ont également été nettement améliorés avec la construction d'une nouvelle « Gate » ou Porte de contrôle des accès E/S au port de Dégrad-des-Cannes. La mise en service en 2021 de la Porte de contrôle des accès (*Gate E/S*) permet aujourd'hui la mise en place de la digitalisation des opérations et la communication entre TOS et CPS avec :

- des gains de temps pour les personnels notamment les transporteurs (*plus de congestion à l'entrée*) ;
- une réduction des coûts liés aux erreurs de pointage, et donc un meilleur tracking ;
- une amélioration de la sûreté du terminal par contrôles des accès de la zone ISPS ;
- une amélioration des recouvrements des recettes ;
- la production d'électricité renouvelable avec la toiture solaire couvrant en partie les besoins du port.

Cet investissement a permis de refondre le plan de circulation du terminal, et a donc apporté une sécurité accrue pour tous les personnels travaillant sur le terminal.

Le service mutualisé de Remorquage – Dragage mis en œuvre au cours du précédent Projet stratégique a également apporté une valeur ajoutée au GPM-Guyane avec :

- des navires polyvalents offrant une sécurisation des voies maritimes et chenaux fluviomaritimes pour l'accès au terminal portuaire de Dégrad-des-Cannes :
 - ✓ une campagne de dragage permanente ce qui facilite l'accès des navires de fort tirant d'eau ou ayant des contraintes de manœuvre (*vraquier*) tout au long de l'année ;
 - ✓ la présence sur zone d'une capacité de remorquage, qui n'existait pas en Guyane, ni sur le Plateau des Guyanes, et qui contribue fortement à la sécurisation maritime de la région ;
 - ✓ un moindre impact environnemental du fait des techniques utilisées (airset, navires à batteries réduisant les émissions à quai ou faible vitesse) ;
- La mutualisation du dragage avec Pariacabo qui a permis une maîtrise des coûts de dragage du GPM-Guyane, tout en réalisant une réduction de 8% de ces derniers.

3. VOLET 4 – LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT

Ce chapitre présente la politique d'aménagement et de développement durable du Grand Port Maritime de la Guyane pour la période 2024-2028 dans la continuité du Projet stratégique précédent.

Le Grand Port Maritime confirme son engagement à relever un double défi : poursuivre ses actions de croissance tout en contribuant à la transition énergétique, écologique et numérique.

La mise en œuvre d'une croissance verte permettra de réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, et de créer un modèle portuaire énergétique durable.

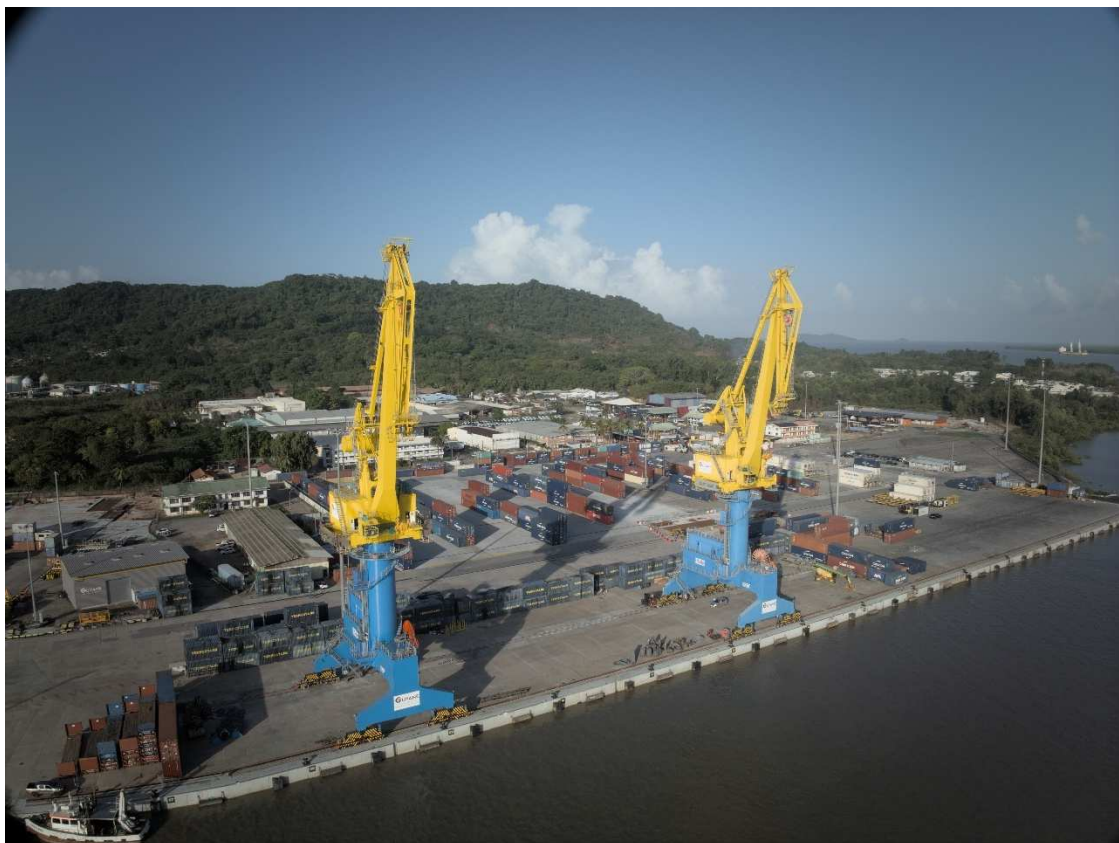


Figure 16 : Vue aérienne du site de Dégrad-des-Cannes

3.1. Les enjeux de maîtrise foncière sur Dégrad-des-Cannes

3.1.1. Une homogénéisation progressive de la zone portuaire

Au terme du Projet stratégique 2019-2023, le Grand Port Maritime de la Guyane dispose d'une maîtrise foncière sur 45 ha lui permettant :

- une zone portuaire cohérente et sans « verrues » offrant un terminal portuaire avec du potentiel d'expansion sur un espace plus homogène (*secteur 1*) ;
- de disposer de réserves foncières à valoriser (*secteurs 2 et 3*).

3.1.2. Un terminal homogène pour une amélioration des capacités et de la performance portuaire

Dans le cadre de sa maîtrise foncière, le GPM-Guyane est attentif aux potentialités de nouveaux fonciers qui apparaissent dans sa circonscription. Ainsi, au cours du Projet stratégique écoulé, certaines parcelles de l'Etat ont été libérées et mises à disposition du GPM dans le secteur 1 (*site de la DGTM/DEAL, 8 000 m²*) et secteur 2 (*12 300 m²*).

Actuellement le GPM est dans l'attente de la délibération de la Collectivité Territoriale confirmant la transaction relative à l'acquisition d'une parcelle complémentaire de 3 ha, secteur 4), ancienne zone d'habitat illégal aujourd'hui libérée. Elle sera affectée à la logistique de la ligne de cabotage (*gestion d'un parc conteneurs fermé, hangar de groupage/dégroupage, stockage multipurpose...*) et aux ateliers de maintenance.

De même, une nouvelle parcelle (*18 000 m²*) du secteur 1 devrait être intégrée au terminal portuaire dans les prochaines années une fois disponible et aménagée : celle où sont implantées les conduites hydrocarbures (*carburants et gaz*) entre le terminal de déchargement et les stockages des opérateurs.

Le GPM va valoriser également le terrain qui était traversé par les pipelines du terminal pétrolier entre l'apportement et les stockages arrière, une fois ces conduites dévoyées par les opérateurs du terminal.



Figure 17 : Terrain traversée par les pipelines du terminal pétrolier

Sur le secteur 2 a été implantée une zone pour les manutentionnaires (*5 300 m²*) et est en cours de construction le Poste de Contrôle Frontalier (*7 000 m²*) : cf. photos infra.

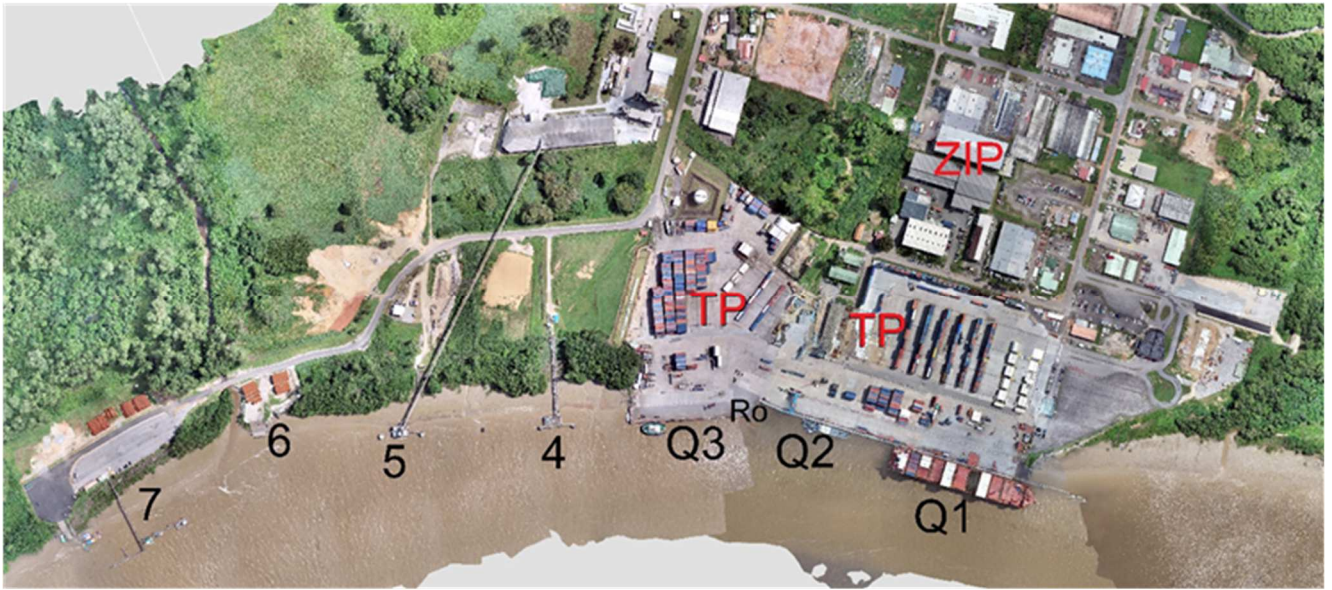


Figure 18 : Vue aérienne du port de Dégrad-des-Cannes - Implantation des postes à quai

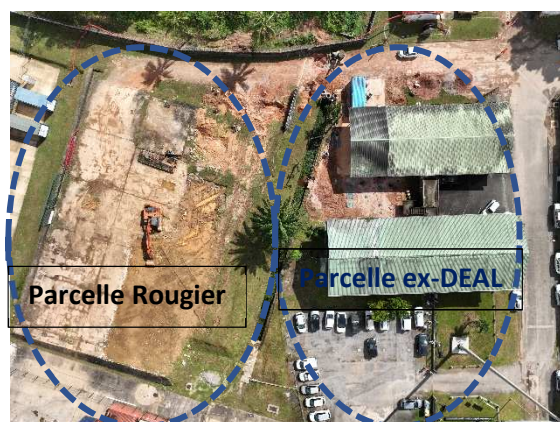


Figure 19 : Aménagements en cours sur le Secteur 1

Sur le secteur 1, deux espaces ont été aménagés au cours du PS 2019-2023 :

- la parcelle Rougier (photo de gauche infra) a été incorporée (après travaux de réseaux et préparation du terre-plein) au terminal conteneurs ;
- une partie de la parcelle DEAL (photo de droite infra) a été aménagée pour y implanter le nouveau hangar de maintenance des outillages du GPM (grues et équipements).

Au cours du PS 2024-2028, une fois démolie le hangar de la DGTM (dont l'activité sera transférée sur la zone du projet OSE où seront regroupés les services de l'Etat) et aménagée

la nouvelle parcelle du secteur 4, le hangar de maintenance sera démonté et transféré sur ce secteur 4. La parcelle sera alors incorporée au terminal à conteneurs pour la partie hors bureaux. Ces derniers devraient être réhabilités si le diagnostic confirme leur réutilisation pour une valorisation immobilière domaniale.

Enfin, le secteur 4 sera aménagé (*une fois l'acquisition en cours terminée*) pour y implanter la nouvelle zone logistique qui sera dédiée au développement du cabotage régional du Plateau des Guyanes-Antilles. Cette zone sera clôturée (*son futur statut ISPS ou non est en cours d'étude par le GPM*). Comme indiqué précédemment, le hangar de maintenance du Grand Port Maritime y sera transféré également.

L'espace libéré par le dévoiement des conduites d'hydrocarbures à l'ouest du secteur 1 sera intégré au terminal lui-même une fois le terre-plein créé et aménagé, permettant l'agrandissement du terminal.

La figure suivante présente l'espace du terminal conteneurs une fois intégrées les différentes parcelles prévues. Le terminal sera étendu de l'ordre de 1,5 fois la surface actuelle.

Enfin, le GPM-Guyane projette d'établir un espace logistique à l'Est de la plateforme portuaire, dans le prolongement de la voie d'accès au Poste de Contrôle Frontalier en construction, après franchissement de la crique Pavé qui a été réalisé au cours du Projet stratégique achevé en 2023.

La reconstruction du poste roulier à l'aval du quai 1 s'accompagne :

- d'une zone de stockage des véhicules et engins pour assurer une capacité suffisante face à l'évolution des trafics rouliers ;
- d'une zone d'infrastructures logistiques (*hangars et terre-pleins*) pour le traitement des marchandises à l'import et à l'export.

Plus à l'est de cette zone, vers la Marine nationale, est prévue un espace d'activités comportant une rampe de mise à l'eau des embarcations, à la fois à but touristique (*offre de services professionnels pour le tourisme nautique*) et également pour les besoins des administrations et des services portuaires (*à proximité immédiate du projet inter-administration de Pôle Opérationnel de Dégrad-des-Cannes*)

Figure 20 : Détails de la Zone Est, proche de la Marine nationale



3.1.3. Un calendrier de mise en œuvre très cadencé

L'aménagement du secteur 3 verra la saisine du service instructeur pour la Demande d'autorisation environnementale unique en fin d'année 2023. Le démarrage des travaux est prévu en 2025 et une mise en service en 2028.

Concernant la reconstruction du poste RoRo (*ouvrage en mer*), la demande d'autorisation environnementale sera déposée au service instructeur fin 2024. L'aménagement de la partie terrestre (4Ha) bénéficie d'une autorisation environnementale accordée en 2019. Le démarrage des travaux pour la partie ouvrage est prévu en 2026, pour la partie terrestre en 2024-2025 pour une mise en service fin 2028-2029. Les études de faisabilité sont validées à date.

Le projet portant sur l'aménagement de zones industrielles et portuaires en arrière port fera l'objet d'études de faisabilité en 2024 pour une acquisition foncière en 2025 et un permis d'aménager dans la foulée. Les travaux sont prévus à partir de 2028 pour une mise en service en 2030.

Le projet de port sec transfrontalier France-Brésil doit faire l'objet d'une acquisition foncière en 2024 et des demandes d'autorisation environnementale en 2024, pour un début de travaux en 2026 et une mise en service en 2029.

3.1.4. Une nécessaire vision à plus long terme

Le prochain Projet stratégique 2024-2028 permettra de déployer un secteur 4 support d'une plateforme logistique, au nord du terminal containers.

Par ailleurs, si le Projet stratégique 2024-2028 est certes circonscrit aux 4 secteurs susvisés, une réflexion prospective de plus long terme (*horizon 10 ans*), consubstantielle aux acquisitions foncières, permet de dégager dès aujourd'hui les axes directeurs de deux nouveaux secteurs :

- Une cession gracieuse de parcelles par l'Etat permettra de générer au nord du parc routier un espace de respiration rendu nécessaire par la hausse du trafic sur la période à venir, et dont l'affectation demeure à préciser (*secteur 5*) ;
- En outre, des acquisitions au nord du secteur 1 doivent permettre de déployer à terme une zone d'activités para-portuaires en réponse aux nouveaux besoins à émerger dans les 10 prochaines années (*secteur 6*) (*sous réserve d'une libération de la ZAC établie par la commune de Rémire-Montjoly, et dont la compétence a été transférée à la CAACL*).

3.2. La stratégie « Environnement et Développement Durable » du Grand Port Maritime de la Guyane

L'enjeu principal du projet stratégique 2024-2028 du GPM-Guyane est de favoriser une croissance verte **en créant un modèle portuaire énergétique durable** trouvant le juste équilibre entre la poursuite d'un développement performant et des actions en faveur de la décarbonation de la plate-forme portuaire.

3.2.1. Contexte général et réglementaire

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au Journal Officiel du 18 août 2015, ainsi que les plans d'action qui l'accompagnent, visent à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation de l'Environnement, ainsi que de renforcer son indépendance énergétique tout en offrant à ses entreprises et ses citoyens l'accès à l'énergie à un coût compétitif.

Pour donner un cadre à l'action conjointe des citoyens, des entreprises, des territoires et de l'État, la loi fixe de grands objectifs pour la politique énergétique de la France, et notamment :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ;
- réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
- réduire la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à la référence 2012 ;
- porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale brute d'énergie en 2030 ;
- affirmer un droit à l'accès de tous à l'énergie sans coût excessif au regard des ressources des ménages ;
- réduire de 50 % la quantité de déchets mis en décharge à l'horizon 2025 et découpler progressivement la croissance économique et la consommation matières premières.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) favorise une croissance économique durable.

Les infrastructures des ports maritimes, très consommatrices d'énergies fossiles, ont un impact sur l'environnement, le réchauffement climatique et la montée des eaux menacent leur existence même. Face à cette situation, le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021 a adopté sa nouvelle stratégie nationale portuaire (SNP). La stratégie couvre l'ensemble du

système portuaire français, de l'Hexagone et des Outre-mer, qu'il s'agisse de ports sous tutelle de l'État ou décentralisés.

Les zones portuaires doivent maintenant relever le défi et s'engager dans la mise en conformité avec les objectifs nationaux et européens de décarbonation en limitant leur émission de CO₂. Pour cela, elles doivent notamment :

- mettre en place des transports décarbonés à l'horizon 2050 dans le cadre des Accords de Paris et de la Stratégie nationale bas-carbone-nécessitant une réduction des énergies fossiles ;
- réduire d'au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (*avec obligation de décarbonation pour les ports*) dans le cadre du paquet européen "Fit for 55" et des ajustements à l'objectif 55 ;
- baisser les émissions de gaz à effet de serre des navires de 2% d'ici à 2025, 13% d'ici à 2035 et 75% d'ici à 2050 prévue dans le règlement FuelEU Maritime, adopté par le Parlement européen en octobre 2022.

La Stratégie Nationale Portuaire présente 4 ambitions dont « **Ports, accélérateurs de la transition écologique** ».



Figure 21 : Synthèse de de la Stratégie nationale portuaire (SNP)

La stratégie nationale portuaire (SNP) a pour objectif le développement des ports tout en intégrant la transition écologique des activités industrielles et logistiques.

3.2.2. Les principaux enjeux environnementaux identifiés au sein des différentes circonscriptions du GPM

L'étude de l'état initial du milieu d'insertion du projet stratégique 2024-2028 a pour objectif de :

- Réunir, pour chaque thème environnemental ou milieu (aussi appelé « composante environnementale ») les données nécessaires à la caractérisation de l'état initial ;
- Fournir une compréhension suffisante de chaque composante environnementale qui permettra l'évaluation des incidences environnementales du projet ;
- Définir et hiérarchiser les niveaux d'enjeux, sans égard au projet, pour chaque composante environnementale identifiée. Ces enjeux serviront ultérieurement d'entrants à l'évaluation des incidences environnementales.

Un enjeu environnemental correspond à la valeur prise par une fonction ou un usage, un territoire ou un milieu, au regard de préoccupations écologiques, patrimoniales, paysagères, sociologiques, de qualité de la vie et de santé [...] dont il faut éviter la dégradation et la disparition. C'est également se fixer des cibles, des objectifs à atteindre pour la protection des populations, des écosystèmes et des zones à risque... Un espace, une ressource, un bien, une espèce faunique ou floristique, un habitat naturel, un usage, une fonction sont porteurs d'enjeux lorsqu'ils présentent une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles... ou lorsqu'ils conditionnent l'existence, le bon fonctionnement, l'équilibre, le dynamisme et l'avenir du territoire.

Un enjeu est défini par sa valeur intrinsèque. Il est totalement indépendant du projet et de la nature du projet, il se rattache au territoire.

La cotation des enjeux utilise une évaluation rigoureuse basée sur des critères les plus précis possible pour cela, il a été utilisé une grille de lecture déclinant tous les seuils et présentées dans le chapitre relatif à la Méthodologie.

Le niveau d'enjeu est défini selon le code couleur et les 4 critères suivants :

L'étude des états initiaux des milieux d'insertion des différentes opérations du projet stratégique 2024-2028 ont permis de :

- réunir, pour chaque composante environnementale ou milieu, les données nécessaires à la caractérisation de l'état initial ;
- fournir une compréhension suffisante de chaque composante environnementale ;
- définir et qualifier les niveaux d'enjeux, sans égard aux opérations.

Tous les espaces fonctionnels n'ont pas la même qualité biologique ou la même importance pour les populations et pour les milieux.

Un enjeu environnemental correspond à la valeur prise par une fonction ou un usage, un territoire ou un milieu, au regard de préoccupations écologiques, patrimoniales, paysagères, sociologiques, de qualité de la vie et de santé [...] dont il faut éviter la dégradation et la disparition.

Un espace, une ressource, un bien, une espèce faunique ou floristique, un habitat naturel, un usage, une fonction sont porteurs d'enjeux lorsqu'ils présentent une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles... ou lorsqu'ils conditionnent l'existence, le bon fonctionnement, l'équilibre, le dynamisme et l'avenir du territoire.

Un enjeu est défini par sa valeur intrinsèque. Il est totalement indépendant du projet et de la nature du projet ; il se rattache au territoire.

Très Fort
Fort
Modéré
Faible

Le tableau ci-dessous récapitule les enjeux déterminés pour chaque composante de l'état initial de l'environnement.

Synthèse des constats et des enjeux de l'état initial de l'environnement

Thème	Sous thème	Caractéristique de la composante	Enjeux
Milieu physique	Climat	<p>Climat équatorial : 2 saisons principales et 2 inter-saisons avec de grandes variations annuelles concernant les précipitations.</p> <p>Important gisement solaire favorable à l'énergie photovoltaïque.</p> <p>Effets du changement climatique en Guyane visibles : sécheresses et inondations, augmentation des températures, augmentation des risques naturels, modification de la demande en énergie. Urgence climatique.</p>	Très Fort
	Eaux souterraines	<p>Deux masses d'eau souterraines recensées en Guyane et les sites sont concernés par une masse d'eau issue de formations sédimentaires poreuses dont les nappes sont proches de la surface. Bonne qualité et vulnérable aux pollutions de surfaces.</p> <p>Quantité de la ressource en eau souterraine faible pour assurer un gisement d'eau potable.</p>	Fort
	Eaux superficielles	<p>Présence de masses d'eau de surface : Maroni, le Mahury et l'Oyapock et de masse d'eau littorale à proximité immédiate des sites.</p> <p>Connaissance limitée sur la qualité des eaux superficielles, pollution chronique fréquente de par les activités. Pollution des eaux littorales en augmentation. L'amélioration des systèmes de gestion des eaux pluviales et usées doit être réalisée.</p> <p>Quantité de la ressource en eau superficielle importante avec usages associés : utilisation pour l'apport en eau potable malgré de nombreuses limites à sa potabilisation compte tenu de l'exposition à de potentielles pollutions et aux éléments climatiques et naturelles.</p>	Très Fort

Thème	Sous thème	Caractéristique de la composante	Enjeux
Milieu physique	Sols et sous-sols	Présence de sols quaternaires sédimentaires. Pas de pollution avérée au droit des sites concernés par les opérations.	Modéré
	Contexte démographique	Augmentation de la population guyanaise de 27% entre 2008 et 2020 et croissant. Les futurs aménagements devront donc prendre en compte cette croissance démographique importante.	Fort
Milieu humain	Habitat et bâti	Sites portuaires à l'écart des zones habitées	Modéré
	Activités économiques	Principaux secteurs d'activité du territoire : services non-marchands, agriculture, tourisme, l'activité spatiale (CSG), activités de construction, exploitation minière et activités et commerciales grâce aux ports présents dans la région avec notamment le port de Dégrad-des-Cannes, qui fait transiter 95% des produits importés pour la consommation locale.	Très Fort
	Qualité de l'air	La qualité de l'air est globalement bonne en Guyane avec quelques dépassements de seuils de pollution.	Modéré
	Consommation d'énergie	La demande en énergie va continuer de croître avec le développement d'activités. Développement de projets à énergies renouvelables au sein du GPMG.	Très Fort
	Ambiance sonore	Les sites concernés par les opérations sont concernés essentiellement par les bruits issus des déplacements à proximité, et aux activités connexes. Habitats informels à proximité.	Modéré

Thème	Sous thème	Caractéristique de la composante	Enjeux
Milieu humain	Déchets	<p>La gestion des déchets relève des structures territoriales et reste insuffisante notamment sur le traitement et l'élimination ou le recyclage, malgré les efforts menés ces dernières années par les collectivités avec le développement d'équipements servant de base pour la mise en place d'une filière de recyclage avec l'amélioration de la collecte et du stockage des déchets, la gestion durable des équipements, et l'appui au développement du recyclage.</p> <p>Développement d'activité en lien avec la gestion des déchets et l'économie circulaire sur le site de Dégrad-des-Cannes.</p>	Fort
	Trafic et déplacements	<p>Réalisation infrastructures qualifiées de première nécessité : axe côtier transfrontalier de Saint-Laurent à Saint-Georges, et axe en bordure du Maroni, de Saint Laurent à Maripasoula, partiellement réalisé.</p> <p>Problèmes demeurant toujours sur le territoire : le transport aérien s'avère donc indispensable pour assurer la continuité territoriale du territoire : la modernisation de l'ensemble des aérodromes et le développement des services demeurent donc une nécessité.</p> <p>Le transport fluvial reste le moyen le plus utilisé pour accéder aux communes de l'intérieur, en particulier sur le Maroni. De même, il permet le développement économique au travers des infrastructures portuaires présentes sur le territoire.</p> <p>Les dessertes principales des circonscriptions portuaires de chacun des secteurs sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Saint-Laurent du Maroni : RN1 et RD11 ● Kourou : RN1 à 1h de route de Cayenne ou la RD16. Par voie maritime, il faut environ 2h de navigation pour se rendre sur site. ● Dégrad-des-Cannes : routes départementales RD23 et D1 ● Saint-Georges de l'Oyapock : Nationale 2 avec l'ouverture du pont de l'Oyapock 	Modéré

Thème	Sous thème	Caractéristique de la composante	Enjeux
Milieu naturel	Habitats	Diversité importante en termes de milieux naturels : les sites concernés par les différentes opérations sont composés majoritairement de forêt (terre ferme et marécageuse), de marais, savanes et de mangroves entraînant une grande diversité faunistique et floristique. De nombreuses zones humides sont comprises dans ces habitats. De nombreux zonages environnementaux (ZNIEFF, réserves naturelles, domaine du CELRL,) existent à proximité. Certains sites comme DDC sont concernés directement par des zonages de la trame verte et bleue notamment concernant les connectivités hydrobiologiques.	Très Fort
	Flore et faune	Nombreuses espèces remarquables et protégées inventoriées lors des inventaires et dans des sites et situées à proximité (parfois immédiate) des sites concernés par les opérations.	Très Fort
Risques	Risque naturel	Plusieurs PPRN concerne les sites : risque inondation (Dégrad-des-Cannes, Saint Laurent du Maroni, Kourou), littoral (Dégrad-des-Cannes et Kourou), mouvements de terrain. (Dégrad-des-Cannes). Un plan national de prévention des feux de forêt existe. Ces enjeux doivent être pris en compte dans les opérations d'aménagements.	Très Fort
	Risque technologique	Deux PPRT et des sites SEVESO sont situés à proximité des sites du GPMG, en lien avec les dépôts de la SARA (Kourou, Dégrad-des-Cannes), Air Liquide et des canalisations de matières dangereuses. Ces enjeux doivent être pris en compte dans les opérations d'aménagements.	Très Fort
Patrimoine et paysage	Patrimoine	Le secteur 3 et la zone de l'ancienne marina sont concernés par : <ul style="list-style-type: none"> Le site inscrit du monument historique Vidal ; Le périmètre aux abords des 500m des monuments historiques Vidal et Fort Trio Le secteur 3 est situé au sein du site inscrit au titre des sites naturels.	Fort
	Paysage	Les sites s'inscrivent dans des unités paysagères présentant des enjeux associés à des faiblesses et des atouts qu'il convient de prendre en compte dans les opérations d'aménagements envisagés ; Les sites de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo s'insèrent dans des secteurs déjà concernés par des activités dans un paysage portuaire.	Modéré

Figure 22 : Tableau détaillé des enjeux environnementaux

Les actions déjà engagées, la hiérarchisation des enjeux environnementaux, mis en parallèle des obligations réglementaires permettent de définir les axes de la stratégie « environnementale et développement durable » du GPM de Guyane pour la période 2024-2028

3.2.3. Les axes de la stratégie « Environnement et Développement Durable » du GPM-Guyane pour la période 2024-2028

Dans la continuité des actions déjà engagées dans le cadre du précédent projet stratégique et en cohérence avec les enjeux du territoire et les obligations réglementaires, les principaux axes des ambitions de la politique « Environnement et Développement Durable » du GPM-Guyane pour la période 2024-2028 sont :

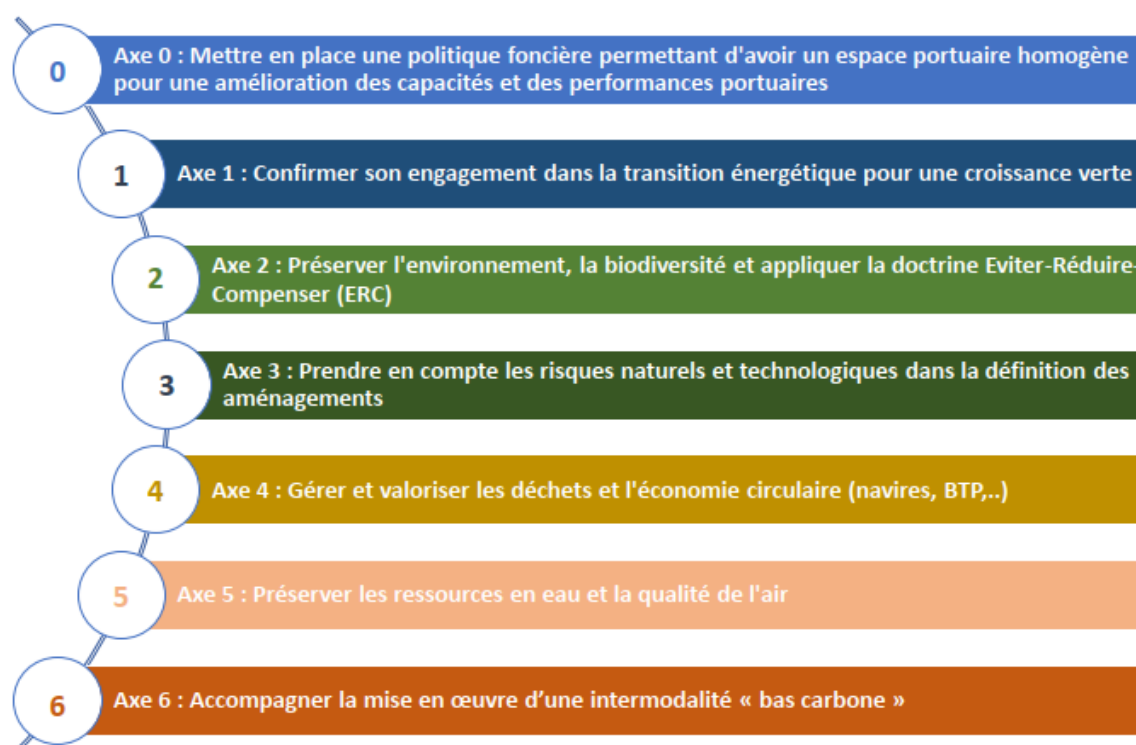


Figure 23 : Schéma des axes de la stratégie « Environnement et Développement Durable » du GPM-Guyane pour la période 2024-2028

Ces ambitions traduisent également l'accélération de la transition écologique et énergétique des ports en optimisant les procédures d'implantation des activités économiques innovantes pour faciliter l'accueil de nouveaux clients industriels et logistiques sur les zones industrialo-portuaires.

3.2.3.1. Axe 0 – Enjeux de maîtrise foncière

L'axe 0 du Projet Stratégique concerne la mise en place d'une politique foncière permettant d'avoir un espace portuaire homogène visant à la fois une amélioration des capacités et des performances portuaires.

Au terme du Projet stratégique 2019-2023, le Grand Port Maritime de la Guyane dispose d'une maîtrise foncière sur 45 hectares à Dégrad-des-Cannes lui permettant d'avoir une zone portuaire avec du potentiel d'expansion sur un espace plus homogène (secteur 1) et de disposer de réserves foncières à valoriser (secteurs 2 et 3).

Le Projet stratégique 2024-2028 permettra de déployer un nouveau secteur 4, zone anciennement occupée sans droit, aujourd'hui libre de cette occupation illégale. Actuellement le GPM-Guyane est dans l'attente de la délibération de la Collectivité Territoriale confirmant la transaction relative à l'acquisition de cette parcelle complémentaire de 3 ha. Cette parcelle sera le support d'une plateforme logistique, située au Nord du terminal containers. Elle sera affectée à la logistique de la ligne de cabotage (gestion d'un parc conteneurs fermé, hangar de groupage/dégroupage, stockage multipurpose...) et aux ateliers de maintenance.

Durant du Projet Stratégique 2024-2028, le Grand Port Maritime de la Guyane va aussi :

- terminer l'aménagement de la zone « ouest » de la route Crique Bardeau ;
- réaliser un espace logistique à l'Est de la plate-forme portuaire ;
- mettre en service une nouvelle organisation des espaces de contrôle au Poste de Contrôle Frontalier ;
- reconstruire le poste roulier y compris son quai, et un terre-plein de stockage ;
- aménager une zone multi-usage.

Dans le cadre de sa maîtrise foncière, le GPM-Guyane est attentif aux potentialités de nouveaux fonciers qui apparaissent dans sa circonscription. Une réflexion prospective de plus long terme (horizon 10 ans) permet de dégager dès aujourd'hui les axes directeurs de deux futures zones :

- Secteur 5 lié à une cession gracieuse de parcelles par l'Etat permettant de générer au Nord du parc roulier un espace affecté à la logistique portuaire qui demande davantage d'espaces ;
- Secteur 6 liée à des acquisitions au Nord du secteur 1 permettant ainsi de déployer à terme une zone d'activités péri-portuaires en réponse aux nouveaux besoins à émerger dans les 10 prochaines années.

Le GPM-Guyane va poursuivre cette politique de maîtrise foncière en restant attentif aux opportunités et disponibilités qui pourraient apparaître dans sa circonscription au cours du nouveau Projet Stratégique.

3.2.3.2. Axe 1 – Confirmer l'engagement du Grand Port Maritime de la Guyane dans la transition énergétique pour une croissance verte

La loi européenne sur le climat impose à l'UE et à ses États membres de réduire de plus de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 puis tendre vers la neutralité climatique, ce qui constitue une étape vers la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Pour atteindre ces objectifs, un changement systémique est nécessaire dans le secteur de l'énergie, en réduisant l'utilisation des combustibles fossiles et en passant à l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

Cet objectif est recherché par le GPM de Guyane par la réduction de l'utilisation des combustibles fossiles et le passage à l'énergie produite à partir de sources renouvelables :

- poursuite de la mise en place d'installations de panneaux photovoltaïques ;
- remplacement du parc de véhicule par les voitures électriques ou hybrides...

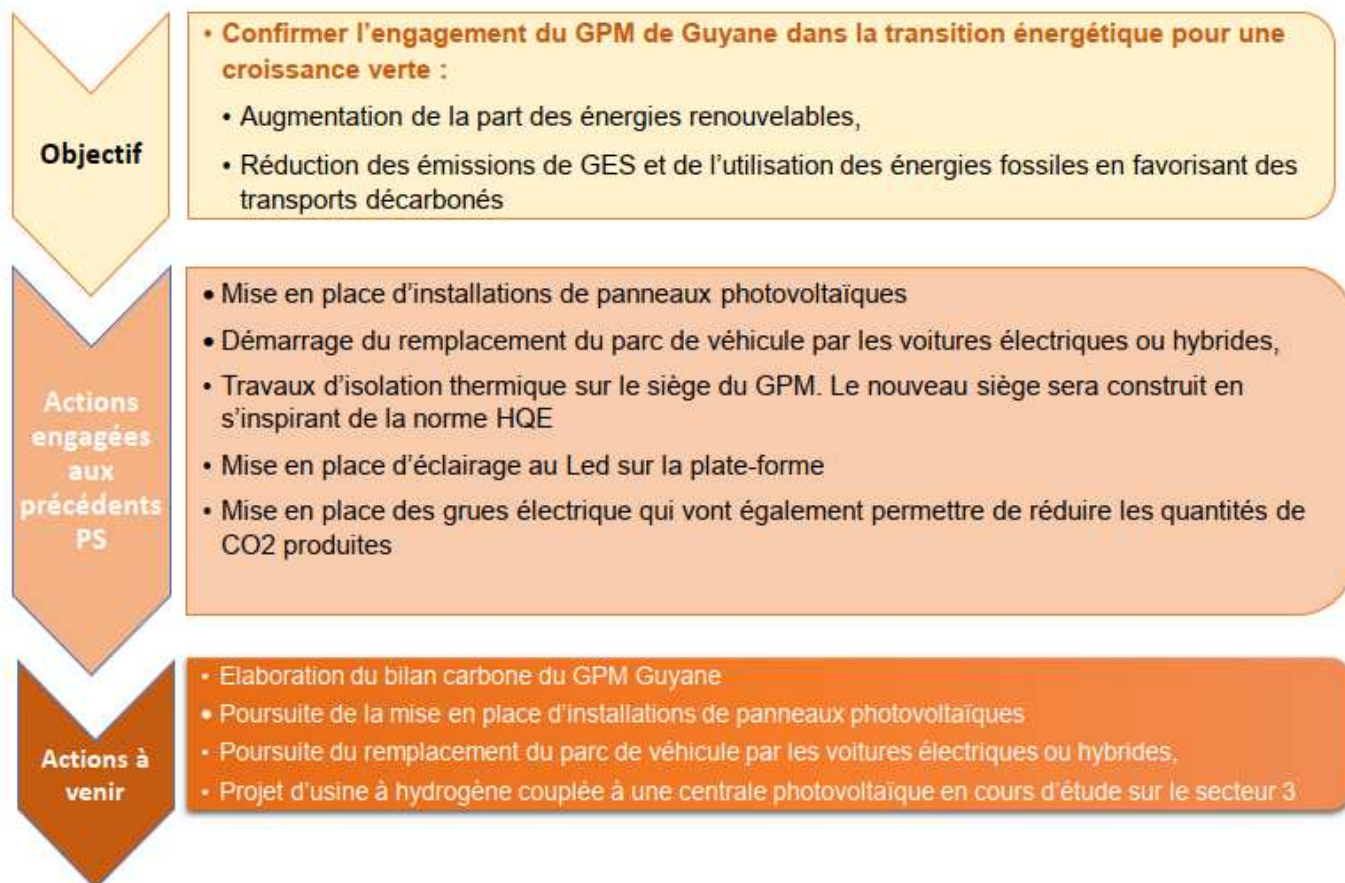


Figure 24 : Schéma détaillé de l'Axe 1

3.2.3.3. Axe 2 – Préserver l'Environnement, la biodiversité et appliquer la doctrine Eviter-Réduire-Compenser (ERC)

La préservation de l'environnement et de la biodiversité est mise en œuvre par l'application de la réglementation environnementale et des prescriptions indiquées aux études environnementales ou arrêtés d'autorisation en termes de mises en œuvre de mesures ERC :

- travail avec les associations pour la mise en œuvre des compensations déjà définies dans le cadre des autorisations sur les différents projets en cours ;
- mise en place/actualisation des indicateurs de suivi environnementaux aux nouveaux enjeux afin de réadapter ceux mis en place précédemment ou de les remplacer s'ils étaient difficilement quantifiables ou compliqué à suivre.

Consacrée en 2018 par le Plan Biodiversité, puis en 2020 par la Convention citoyenne sur le climat, cette démarche consiste à réduire au maximum l'imperméabilisation des sols en compensant l'urbanisation par une plus grande place accordée à la nature dans la ville. Zéro Artificialisation Nette (ZAN) est un objectif fixé pour 2050. Il demande aux territoires, communes, départements, régions de réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020. Une réflexion autour du ZAN est en cours pour la mise en application de la démarche par la compensation de l'imperméabilisation créée par l'urbanisation.

Un inventaire des connaissances environnementales sur la circonscription du GPM de Guyane est en cours, et permettra au GPM d'améliorer sa connaissance des secteurs.

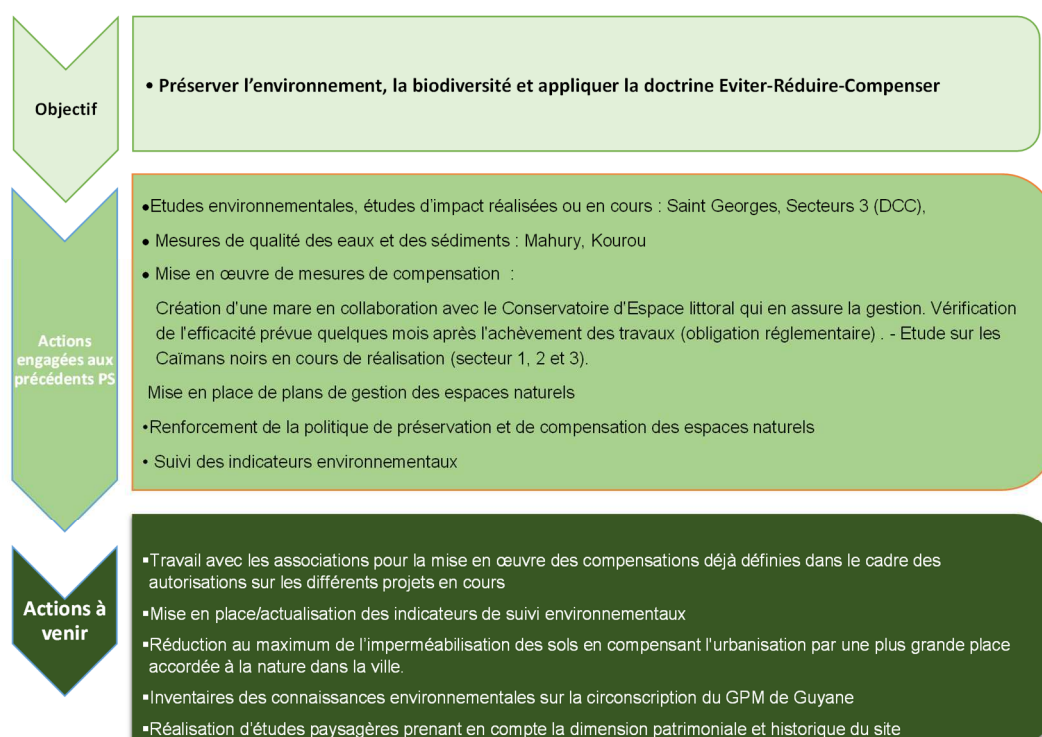


Figure 25 : Schéma détaillé de l'Axe 2

3.2.3.4. Axe 3 – Prendre en compte les risques naturels et technologiques dans la définition des aménagements

La définition des aménagements à venir sur la circonscription du GPM-Guyane prendra en compte les contraintes liées aux risques naturels et technologiques.

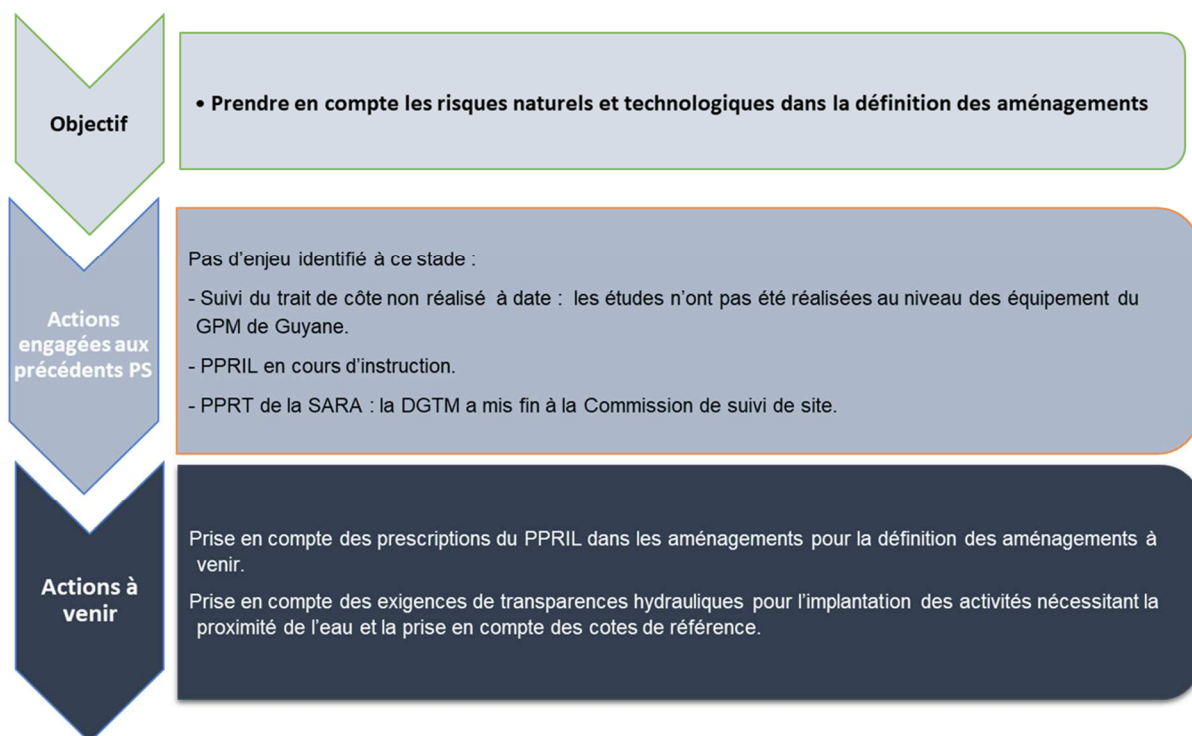


Figure 26 : Schéma détaillé de l'Axe 3

3.2.3.5. Axe 4 – Gérer et valoriser les déchets dans une démarche d'économie circulaire

La Guyane est, par sa géographie et son histoire, un territoire très dépendant de l'extérieur sur la question des ressources, ce qui fait d'elle une zone propice au développement de l'économie circulaire. Pour se développer, l'économie circulaire nécessite de la mise en place de filière et d'une sensibilisation / formation de l'ensemble des acteurs locaux, y compris du grand public.

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*), le GPM n'a pas une production importante de déchets liés à son exploitation propre. Il gère les déchets des navires selon un plan de gestion des déchets des navires qu'il a élaboré.

Les actions destinées à la valorisation des déchets, le recyclage et la mise en œuvre de circuits d'économie circulaire sont présentés ci-dessous.

La spécificité de l'économie circulaire est qu'un déchet devient une matière première dont les usages/actions permettront de répondre à plusieurs objectifs du GPM de Guyane : valorisation des déchets, innovation et transition énergétique.

Le GPM se positionne à l'articulation entre les acteurs du recyclage et de la valorisation, en leur permettant de structurer et développer une offre économique pertinente par le biais de la disponibilité de foncier péri-portuaire et le transport maritime :

- production d'énergie avec le développement de projets de production énergétique :
 - méthanisation (*sargasses*) ;
 - énergie osmotique (eau salée/eau non salée)
- valorisation des déchets du BTP : déchets de démolition ré-utilisé *en remblai sur la plate-forme*. Ceci permette de limiter la quantité de déchets et de valoriser un circuit court et économique ;
- mise en place de « Collecte sélective des déchets » : P=pneus, plastiques, aluminium, verre,...

Une étude sur les déchets a été lancée cette année avec la capitainerie.

Les navires gardent leurs déchets sauf les déchets ménagers.

Le GPM sera amené à poursuivre la création d'un réseau d'entreprises sur l'ensemble du territoire guyanais : collaboration entre les acteurs et mise en place de synergies afin d'identifier les nouvelles opportunités en termes :

- d'économies d'approvisionnement en matières premières ;
- de transformation des déchets en ressources secondaires (*économie circulaire*) ;
- de réduction des coûts ;

- d'amélioration de la performance environnementale.

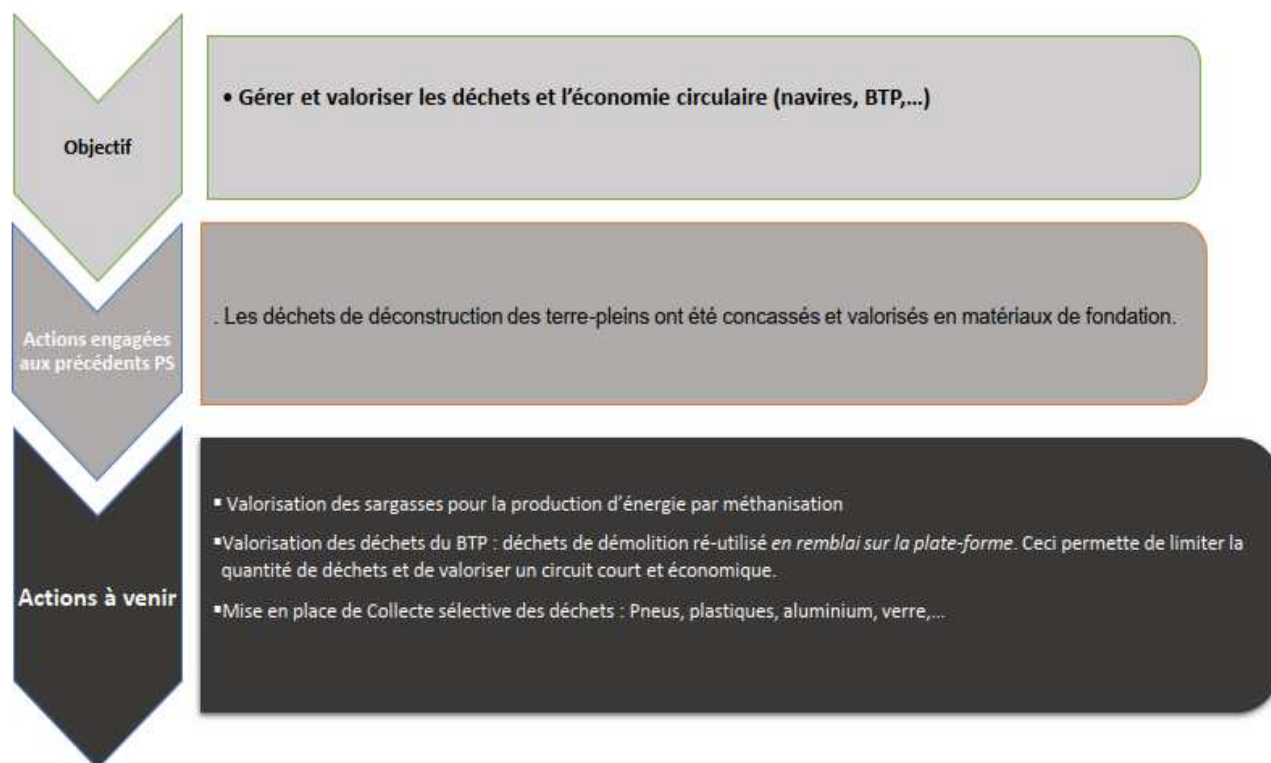


Figure 27 : Schéma détaillé de l'Axe 4

3.2.3.6. Axe 5 – Préserver les ressources en eau et la qualité de l'air

Compte tenu des aménagements et des activités envisagés dans le cadre du Projet stratégique 2024-2028 et des enjeux sanitaires et indirectement de biodiversité, la préservation de la ressource en eau et de la qualité de l'air constitueront des axes prioritaires.

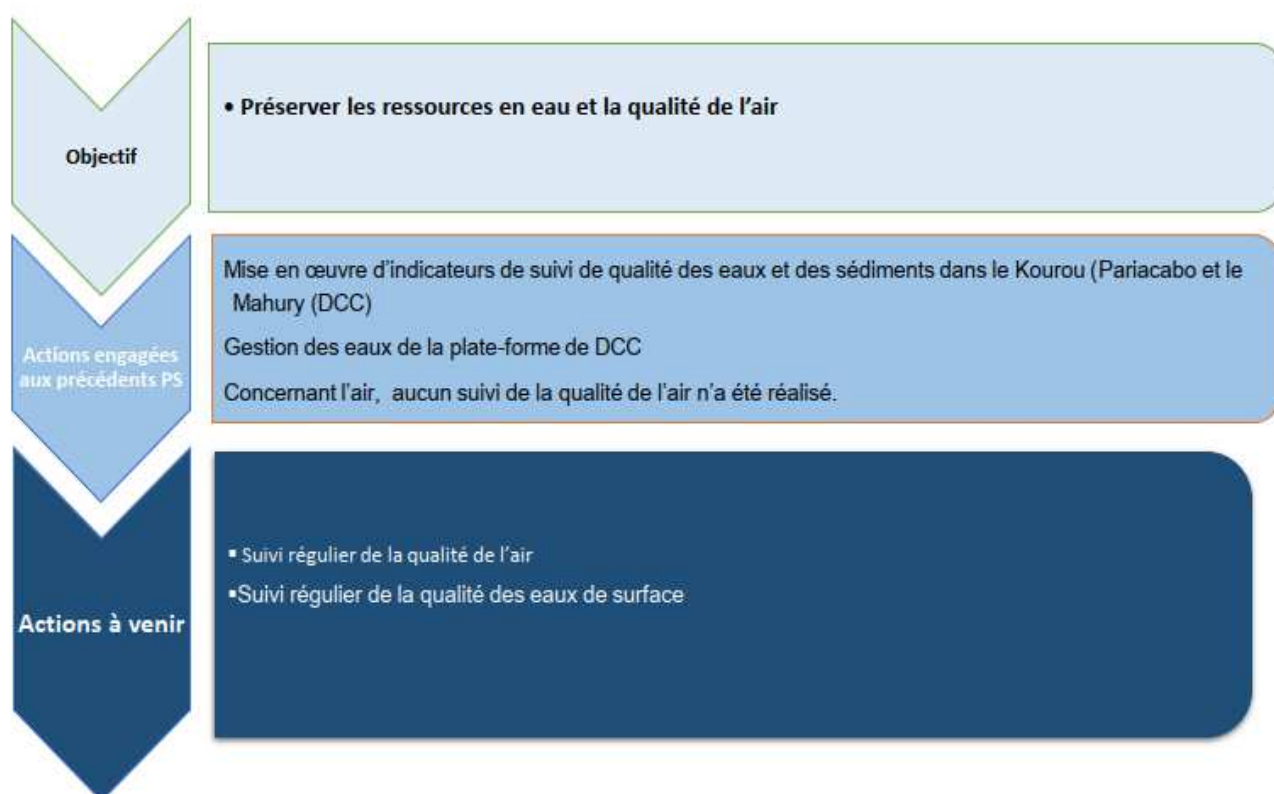


Figure 28 : Schéma détaillé de l'Axe 5

3.2.3.7. Axe 6 – Accompagner la mise en œuvre d'une intermodalité « bas carbone »

Dans un contexte global (*économique, naturel, politique*) peu favorable à l'intermodalité, le GPM-Guyane mise sur plusieurs projets pour développer l'économie des transports dans ce sens et pour cela, il accompagne certains opérateurs qui développent des navires plus vertueux pour la desserte du territoire guyanais :

Afin d'atteindre cet objectif, les différentes actions qui seront mises en œuvre par le GPM-Guyane sont :

- Accompagner la desserte du territoire en favorisant le développement d'une économie des transports plus vertueuse en matière d'émissions de polluants :

- montée en puissance de l'offre de transport RoRo au départ d'Europe (source GPM-Guyane) avec des navires rouliers plus vertueux en matière d'émissions de polluants (voiles rigides) ;
- développement par le GPM-Guyane avec d'une desserte régionale par cabotage à terme un cargo polyvalent à voiles rigides touchera également la Guyane (armement Zéphyr & Borée). Pour répondre à ses objectifs de réduction des émissions polluantes et notamment GES, le consortium CMA CGM-MARFRET va faire évoluer en fin 2024 - début 2025 la desserte régionale Antilles et Amérique du Sud ;
- desserte du Centre Spatial Guyanais via le port de Pariacabo avec un navire roulier propulsion moteur/voiles rigides « Canopée » (armement Zéphyr & Borée). La part de la propulsion éolienne par rapport à la propulsion classique varie de 15% à 40% selon la vitesse ciblée (besoins d'ArianeGroup) et la saison (vent variable selon les périodes de l'année) ;
- poursuivre l'entretien des chenaux par dragages. : le GPM-Guyane dispose depuis janvier 2016 d'un service de dragage et de remorquage (deux remorqueurs) opérationnel sur les chenaux de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo. En effet un marché de prestations unique a été attribué pour une durée de 12 ans, au groupement De Boer/Iskestugs. Ce marché prévoit une obligation de résultat pour l'entretien des chenaux et une obligation de moyens pour les besoins de remorquage. Durant le Projet stratégique 2024-2028, il sera nécessaire de renouveler le marché de prestation de dragage qui arrivera à échéance en 2028. Dès 2027, le GPM-Guyane lancera donc un appel d'offre dédié à ce renouvellement ;
- Augmenter le développement des échanges commerciaux avec les autres pays voisins du Plateau des Guyanes et les Antilles en valorisant le mode maritime permettant ainsi de décarboner le transport maritime de la Guyane tout en renforçant la souveraineté alimentaire du territoire. Le développement du cabotage régional Plateau des Guyanes – Antilles ne pourra fonctionner qu'avec la disponibilité d'un outil réglementaire et logistique que sera le Poste de Contrôle Frontalier (PCF) :
 - favoriser la mise en place de « circuits courts » ;
 - mettre en service du Poste de Contrôle Frontalier : indirectement le PCF par la mise en place de circuit court de contrôle (sans passer par l'Europe) permet de réduire les distances de transport et donc les émissions en GES ;
 - aménager une zone de manutention ;
- Développer la coopération régionale par la création d'une zone de logistique et de coopération régionale à Saint-Georges-de-l'Oyapock. Ce projet de « port sec » a été initié dans le cadre du Projet stratégique 2019-2023, sa mise en service devant progressivement être déployée au cours du nouveau Projet stratégique 2024-2028. Cet aménagement permet de réduire les émissions en GES par la mise en œuvre d'un circuit court.

3.3. Les relations ville-port

Le GPM-Guyane a déjà développé plusieurs actions dans sa relation ville-port comme par exemple :

- l'installation de la fibre optique dans la zone ;
- les actions d'économie circulaire : mutualisation de gestion de déchets, optimisation de la valorisation de déchets... ;
- les échanges réguliers avec les parties prenantes et la CTG, propriétaire de foncier non bâti et des voiries à Dégrad-des-Cannes.

Le site internet réactif à l'actualité informe le grand public des activités portuaires.

Dans le cadre du prochain Projet Stratégique, plusieurs actions vont être reconduites ou organisées, elles sont présentées ci-après.

3.3.1. Les relations privilégiées et entretenues avec la commune de Rémire-Montjoly

Le Grand Port Maritime de la Guyane participe à des réunions régulières avec les représentants de la commune de Remire Montjoly afin d'améliorer la prise en compte des projets portuaires dans le développement et les projets de la commune.

Des réunions d'échanges sont programmées très régulièrement. La dernière s'est tenue le 20 septembre 2023. Elle a permis de présenter le port et ses développements aux élus :

- mise en place de réunions sur les projets ;
- écoute attentive des services de la Mairie.

La ville de Remire-Montjoly s'affirmera en tant que ville portuaire.

Dans le cadre du prochain Projet stratégique 2024-2028, les échanges et les relations privilégiées avec la municipalité seront étendues à la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral

3.3.2. Le maintien d'une zone de pêche sur le territoire de la commune de Rémire-Montjoly

La Communauté d'agglomération du Centre-Littoral a développé une étude sur la recherche de sites susceptibles de répondre aux besoins des pêcheurs de l'île de Cayenne. Le site actuel à l'intérieur de la limite administrative du port présente un grand intérêt pour la communauté de pêcheurs de l'île de Cayenne.

Si son emplacement actuel ne peut être maintenu à cause des perspectives de développement des infrastructures commerciales, comme la construction d'un terminal céréalier, la commune de Rémire-Montjoly souhaite qu'une solution adaptée soit mise en œuvre pour permettre le maintien dans ce secteur des pêcheurs dont l'activité est essentielle sur le plan économique.

Le GPM-Guyane étudie la possibilité de transférer cette activité de pêche un peu à l'amont de l'emplacement actuel pour permettre de dégager les espaces nécessaires à la future construction du terminal céréalier.

La mise en œuvre d'une solution apportant des réponses adaptées aux besoins des pêcheurs (*proximité d'une usine à glace, point de chargement et de stationnement des véhicules...*) devra faire l'objet d'une étude économique garantissant l'équilibre de la gestion de cette future zone dédiée à la pêche.

3.3.3. L'intégration et la prise en compte architecturale et l'insertion paysagère des aménagements en continuité avec les aménagements urbains ou l'Environnement

Un travail d'insertion paysagère dans le cadre des aménagements du secteur 3 est en cours. Il sera réalisé en cohérence avec les aménagements existants et en conformité avec les dispositions constructives des règlements du PLU et de l'ABF.

Dans le cadre du prochain PS, les aménagements seront conçus de manière afin d'être en cohérence avec les éléments de paysage et de patrimoine du secteur dans lequel ils s'insèrent

3.3.4. L'intégration de la trame viaire

Les trames viaires créées dans le cadre des aménagements du GPM seront totalement intégrés et en cohérence avec le maillage des voies existantes, plus spécifiquement pour la route allant vers la Marina et les aires de stationnement pour les plaisanciers.

Dans le cadre du prochain Projet stratégique 2024-2028, le réseau viaire sera réalisé en cohérence avec le maillage existant

3.3.5. Les visites du site portuaire et les rencontres

Plusieurs visites sont organisées chaque année et seront développées dans des formats différents.

En particulier, des collèges et des lycées de l'Ouest Guyanais et de l'Est Guyanais inscrivent dans leurs programmes les visites portuaires.

Ces dernières sont destinées à faire découvrir et promouvoir les métiers maritimes et portuaires à différents publics :

- scolaires / étudiants ;
- adultes :
 - en recherche d'emploi ou en réinsertion ;
 - en reconversion ;
 - cadres du CNFPT ;

Ces visites permettent aussi d'informer et d'apporter, dans le cadre des formations, une connaissance des activités portuaires et des projets/actions de développement économique menés par le GPM sur son domaine foncier d'une part, dans sa circonscription d'autre part, et plus largement sur le territoire guyanais ;

Il est prévu dans le cadre du prochain Projet stratégique 2024-2028 :

- l'organisation d'une journée professionnelle des métiers maritimes et portuaires en partenariat avec les organisations professionnelles de ce secteur (*prévue en 2024*) ;
- la participation aux différents forums de métiers et de l'emploi, sur demande des lycées et partenaires de l'emploi/réinsertion ;
- la participation aux Journées du Patrimoine ;
- l'organisation de « Journée Portes ouvertes » des entreprises de la Communauté portuaire, en partenariat avec leurs organisations professionnelles.

Dans le cadre du prochain Projet stratégique 2024-2028, les visites seront maintenues voire élargies à de nouveaux publics.

3.3.6. Le projet de déploiement du Port Center virtuel sur le site internet du Grand Port Maritime de la Guyane

Le port center recouvre :

- la visite virtuelle des installations (*en cours*) ;
- les vidéos des métiers maritimes et portuaires (*en cours*).

3.3.7. Le projet de création d'une fresque murale sur le thème de la découverte du port (*activités, métiers et environnement*)

Un travail de réflexion sera mené avec les professionnels du graphisme et du street art, et l'agence de communication du GPM afin de définir un concept visuel sur le mur de clôture de l'enceinte portuaire, dans le cadre du dialogue ville-port-citoyen.

Il sera réalisé en cohérence avec l'insertion paysagère dans ce secteur. Le mode de réalisation sera à définir.

Pour les villes de Rémire-Montjoly et de Kourou, une action forte du GPM pourrait être menée afin d'inciter ces villes à s'identifier aussi en tant que « villes portuaires ».

3.3.8. Un positionnement en appui des collectivités en matière de plaisance

La vocation du Grand Port Maritime de la Guyane n'étant pas d'offrir des services à la plaisance, la marina de Dégrad-des-Cannes située au cœur de la circonscription du GPM a vu sa vocation évoluer au cours du Projet stratégique 2019-2023.

L'accueil de la plaisance privée et de loisir locale ou océanique n'est plus possible depuis 2021. Seuls les professionnels du nautisme ou de la pêche restent présents sur les infrastructures dédiées de Dégrad-des-Cannes.

Afin de ne pas laisser un vide en matière d'accueil de la plaisance sur le Mahury, le GPM a pleinement joué son rôle de soutien et d'accompagnateur des collectivités dans ce domaine.

Ainsi, depuis 2017 et le début du Projet stratégique s'achevant en 2023, le GPM a réalisé en concertation avec la mairie de Roura des études sur son propre budget pour l'aménagement d'une halte nautique sur le débarcadère de cette commune. Le projet est aujourd'hui entre les mains de la collectivité qui doit s'en saisir pour mener à bien ce projet.

3.3.9. Les Services portuaires pour la croisière et le tourisme nautique

Même si le secteur du nautisme et du tourisme de croisière ne rentre pas non plus dans les prérogatives du GPM-Guyane, il constitue une passerelle de concertation et de travail entre le port et les collectivités locales.

Après l'étude de faisabilité réalisée en 2018 en partenariat avec le Comité du tourisme de Guyane, le GPM poursuivra son accompagnement des collectivités et leurs services dédiés pour qu'elles mettent en œuvre une politique structurée et des investissements nécessaires pour faciliter l'accueil des navires de croisière principalement sur les mouillages des Iles du Salut et également sur les quais de Dégrad-des-Cannes.

L'étude de 2018 a bien souligné la nécessité d'améliorer fortement l'accueil des croisiéristes sur le principal site attractif des Iles du Salut, permettant également de toucher la région de Kourou et le CSG.

En effet si aux Iles du Salut la pratique du mouillage ne pose pas de problème, ni le transfert par tenders des passagers à terre, l'accueil des passagers une fois à terre, offre des conditions totalement inadaptées aux attentes et besoins des croisiéristes (*et touristes*).

La situation connue aujourd'hui est en décalage avec ce qu'attend un touriste ou un croisiériste : accueil, information, propreté, services, abri et protection, sécurité.

De plus, même si les îles constituent un lieu « sécurisé » par la nature, il n'existe aucune mesure de sûreté liée à l'escale de navires de croisière. Pourtant les compagnies ne conçoivent pas une escale sans mesure ISPS et une ZAR (*zone d'accès restreint*) dans un port, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui compte tenu des moyens actuellement mis en place.

L'amélioration de l'accueil des passagers une fois à terre (*principalement sur les Iles du Salut*) concerne les parties prenantes que sont :

- Le CNES (le propriétaire) ;
- La CACL (en charge de l'accueil tourisme sur le territoire de la communauté de communes) ;
- La CTG (en charge de la promotion de la destination Guyane) ;
- L'Association pour gérer l'architecture et le musée des îles du Salut (AGAMIS) ;
- Les réceptifs.

Indirectement d'autres personnes et organismes interviennent dans le domaine du tourisme de croisière :

- le Grand Port Maritime de la Guyane qui gère le chenal d'accès aux mouillages ;
- l'agent maritime de la compagnie de croisière ;
- la station de pilotage ;
- les Douanes (en charge des formalités aux frontières maritimes en Guyane) ;
- les transporteurs maritimes qui assurent les navettes entre les Iles du Salut et Kourou (*PROmaritime-Guyane, Tropic Alizés, La Hulotte et Guyavoile*).

L'étude de faisabilité recommandait la mise en place des infrastructures « portuaires » d'accueil des tenders et navettes afin de sécuriser les phases d'embarquement et débarquement des passagers, tant sur les Iles du Salut, qu'à Kourou. Dans le même temps, ces infrastructures pourraient servir aux professionnels du tourisme nautique pour proposer des promenades en mer ou toutes autres activités.

Sur Dégrad-des-Cannes, l'activité de croisière est et restera modeste de l'ordre de quelques escales de petits navires (<200 m de longueur) au maximum (*entre zéro et trois-quatre*). Avec l'aménagement du secteur Ouest du port et en lien avec le projet OSE des services de l'Etat, un projet de passerelle mutualisée d'accueil des petites unités a été évoqué dans l'étude sur les services à la croisière.

Sur ce lieu prioritairement dédié aux services portuaires (*pilotage, remorquage*) et aux services maritimes de l'Etat (*Douanes, Gendarmerie, DGTM...*), pourraient accoster les prestataires professionnels offrant des services touristiques aux croisiéristes et aux touristes : promenades en mer, balades aux îlots Mère et Père, découverte du fleuve...

3.4. Enjeux sur le plus long terme en matière de transition énergétique

3.4.1. La réhabilitation et l'extension du siège du GPM à Dégrad-des-Cannes

Aujourd'hui le bâtiment abritant le siège du GPM-Guyane, s'il a été amélioré au fil du temps pour le confort de travail du personnel, reste toujours en décalage avec les objectifs du Projet stratégique liés à la transition énergétique et à la décarbonation de la plateforme portuaire.

Après une série d'études sur la possibilité de construire un nouveau siège pour le GPM-Guyane sur le site de Dégrad-des-Cannes, la solution construction neuve a été abandonnée et le choix s'est porté sur le maintien du bâtiment existant en le réhabilitant et en optimisant les surfaces disponibles.

Le 3^{ème} Projet stratégique va permettre de réaliser les études et de lancer les travaux pour faire muter le bâtiment actuel vers un bâtiment énergétiquement neutre (*isolation, requalification des espaces, éclairage LED...*) qui offrira des conditions d'accueil et de travail améliorées aux personnels du GPM. Il permettra également le déploiement d'une vigie pour la capitainerie sur le toit du bâtiment.

En complément de la réhabilitation du siège existant, le GPM récupérera les deux bâtiments qui accueillent encore actuellement les services de la DGTM et DEAL, mitoyens de l'enceinte portuaire une fois ces services transférés sur le nouveau site situé juste à l'est du port dans le cadre du projet OSE. Ces bâtiments feront également l'objet d'améliorations pour réduire l'impact sur l'environnement (*réduction de la consommation énergétique...*), et améliorer les espaces de travail du personnel du GPM.

Ce projet répond à la fois à la nécessité d'améliorer les conditions et espaces de travail des personnels du GPM et à l'axe 4 (*transition énergétique et décarbonation de la plate-forme portuaire*).

3.4.2. La maîtrise de l'énergie : production et consommation d'énergie électrique

Durant le Projet stratégique 2019-2023, le GPM-Guyane a mis en service la nouvelle porte d'entrée-sortie, inaugurée le 19 septembre 2018. Dès sa conception, il a été prévu d'équiper le toit du bâtiment avec une centrale photovoltaïque composée de 340 panneaux, dont l'énergie électrique produite (100 KW) représente 10% de la consommation totale du port.

Ainsi, le GPM-Guyane couvre actuellement une partie de sa consommation électrique avec de l'énergie solaire renouvelable « bas carbone », en substitution avec de l'électricité produite par EDF dans ses unités de production fonctionnant au gasoil.

Le GPM poursuit une politique de maîtrise de l'énergie afin de connaître ses consommations et de les maîtriser voire les réduire, contribuant ainsi à améliorer son bilan environnemental.

Ainsi, l'établissement doit mettre en place à court terme (2023-2024) des sous-compteurs électriques qui permettront de mieux identifier les pôles de consommation (*éclairage des quais, parc des reefer, bâtiments...*) et de suivre l'évolution de cette consommation, permettant d'engager des actions de maîtrise de l'énergie le cas échéant si le besoin apparaît.

De même, le nouveau complexe électrique (*remis en service mi 2023*) contribue à des économies d'énergie par :

- des équipements électroniques modernes avec moins de déperditions ;
- des éclairages améliorés par des LED ;
- des réseaux plus optimisés (*moins longs, sections de câbles adaptées...*), donc avec moins de déperdition également.



Figure 29 : Vue aérienne de la porte d'entrée-sortie du terminal

3.4.3. La valorisation d'un nouveau secteur portuaire (Secteur 3) au travers d'actions innovantes et de R&D

Le projet de terminal céréalier, tel que décrit au volet 5 *infra* rentre en totale cohérence avec le cap « vert » du Projet stratégique 2024-2028 :

- concourir à la souveraineté agro-alimentaire : plateforme d'importation et de transformation céréalière ;

Ce projet d'implantation de terminal céréalier s'inscrit également dans la continuité avec la mise en service du Poste de Contrôle Frontalier (PCF) et le développement de nouveaux flux d'approvisionnement des matières premières depuis le Nord-Brésil, rapprochant production et usages finaux. Le PCF sera l'élément déclencheur pour la mise en place d'une ligne maritime sur le plateau des Guyanes (*Nord-Brésil-Plateau des Guyanes-Antilles*) en commandant des vraquiers grâce aux tonnages cumulés.

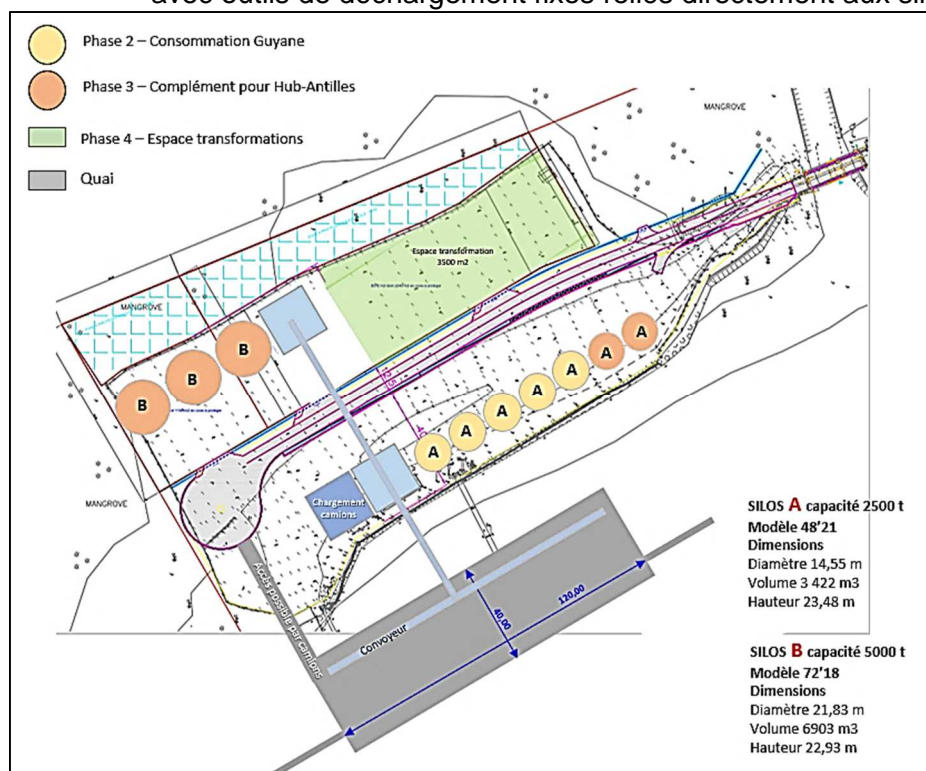
Ainsi la mise en place de ce terminal céréalier répond donc à des enjeux d'ordre économique, structurel et systémique, à savoir la création de stockage pour baisser le coût d'approvisionnement des intrants, la création d'une économie régionale moins dépendante des marchés mondiaux, et enfin la création d'un nouveau modèle d'approvisionnement à

l'échelle antillo-guyanaise avec un Hub logistique en Guyane. Les projections à 2050 montrent qu'un terminal d'une capacité de 80 000 tonnes pourrait répondre aux besoins cumulés des Antilles (50 000 t) et de la Guyane (30 000 t).

Ce projet ambitieux permettra une amélioration des coûts de production et une diversification des approvisionnements. Les études actuelles affichent un gain attendu d'environ de 2€/kg auprès du consommateur (porc et volaille) mais aussi une amélioration de l'empreinte carbone des filières locales.

Le planning prévisionnel est défini comme suit :

- **2024** Finalisation du projet ;
- **2024 – 2025** Initialisation du projet (*importation Brésil*) :
Mise en place d'une filière transfrontalière Guyane-Amapa pour l'import de céréales et olé protéagineux à destination de l'alimentation animale en containers vrac ;
- **2026 – 2030** Phase intermédiaire (*stockage en Guyane*) :
Construction de capacités de stockage sur le port, pour déchargement de bateaux vraciers sur les quais existants (*déchargement par outil mobile, remplissage des silos par brouettage*) ;
- **Après 2030** Réalisation finale du projet :
Construction d'un quai dédié au déchargement de bateaux vraciers, avec outils de déchargement fixes reliés directement aux silos.



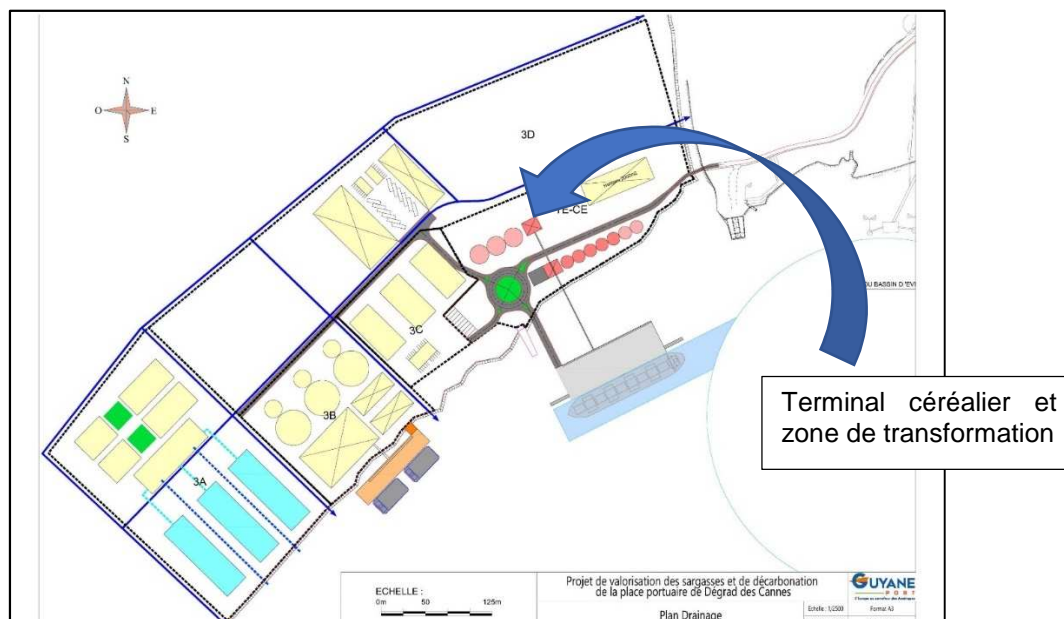


Figure 30 : Schémas d'implantation des silos par phase (intermédiaire et définitive) avec le quai & convoyeur



Figure 31 : Vue 3D du projet d'implantation du terminal céréalier & du pôle innovation pour la décarbonation de la plateforme portuaire guyanaise

- plateforme d'innovation en transition énergétique et décarbonation basée sur les potentiels régionaux (*sargasses, méthanisation, solaire, énergie osmotique...*) : prototypes et démonstrateurs dans un but d'industrialisation ultérieure.

Le projet d'aménagement du secteur 3 permettrait l'implantation et le développement de filières économiques en lien avec la valorisation des sargasses, la production d'énergie et le maillage des échanges commerciaux à l'échelle du plateau des Guyanes. De plus, une des filières envisagées de valorisation des sargasses est la production de fertilisants pour répondre aux besoins du monde agricole aujourd'hui dépendant de filières hydrocarbonées. Enfin, l'aménagement du secteur 3 répond à un fort enjeu énergétique pour la plateforme portuaire aujourd'hui alimentée soit via le réseau électrique avec une consommation annuelle globale de l'ordre de 7.5 MWh, soit via la consommation de carburant pour les différents engins portuaires et navires à quai.

Actuellement, l'émission annuelle de l'activité de la desserte maritime de la Guyane est estimée à environ cinq millions de tonnes de CO2.

C'est donc avec cette double démarche, à savoir de transition énergétique avec une production d'énergie d'origine renouvelable sans émission de CO₂, et de souveraineté alimentaire du territoire guyanais avec la production de biostimulants et fertilisants que le GPM Guyane envisage l'aménagement du secteur 3.

L'aménagement est prévu sur une parcelle d'environ 20 hectares sur laquelle sera regroupées les activités suivantes :

- **Parcelle 3 A** – 5 hectares dédiés à la production et au stockage d'énergie décarbonée :
 - la centrale osmotique ;
 - la centrale de production d'hydrogène à partir du biométhane issu de la méthanisation de la biomasse ;
 - le stockage d'énergie à restitution rapide sous forme de batteries ;
 - le stockage d'énergie à restitution lente sous forme d'hydrogène ;
 - une sous-station électrique pour gérer les appels de puissance et le stockage de l'énergie ;

- **Parcelle 3 B** – 2,25 hectares dédiés à la méthanisation de biomasse marine et terrestre de Guyane :
 - un hangar de stockage de la sargasse fraîche, à proximité du quai de transbordement ;
 - un hangar de séchage de la sargasse à partir de la chaleur dégagée par les méthaniseurs ;
 - trois méthaniseurs capables de produire 1,5 MWe ;
 - trois cuves de stockage de méthane ;

- **Parcelle 3 C** – 1,5 hectares dédiés à la valorisation de la sargasse sèche :
 - production décarbonée d'engrais naturels (*biochar ou compost*) ;
 - production de protéines végétales ;
 - production de biostimulants ;
 - production de cosmétiques ;

- **Parcelle 3 D** - 8 hectares dédiés à la production d'énergie décarbonée et à la logistique :
 - une ferme photovoltaïque composée de deux champs de panneaux recouvrant une surface d'environ 6 hectares ;
 - une zone logistique capable d'accueillir des entrepôts de 2000 m² et 4000m² en première phase.

Ce projet ambitieux et novateur serait à terme à la fois un formidable levier pour accroître les efforts de la Guyane dans la transition énergétique et écologique et pour développer une agriculture guyanaise vertueuse en termes d'intrants.

Compte tenu de l'échelle du projet, de l'imbrication des différentes technologies développées et des financements indispensables nous planifions une date de réalisation à l'horizon 2030.

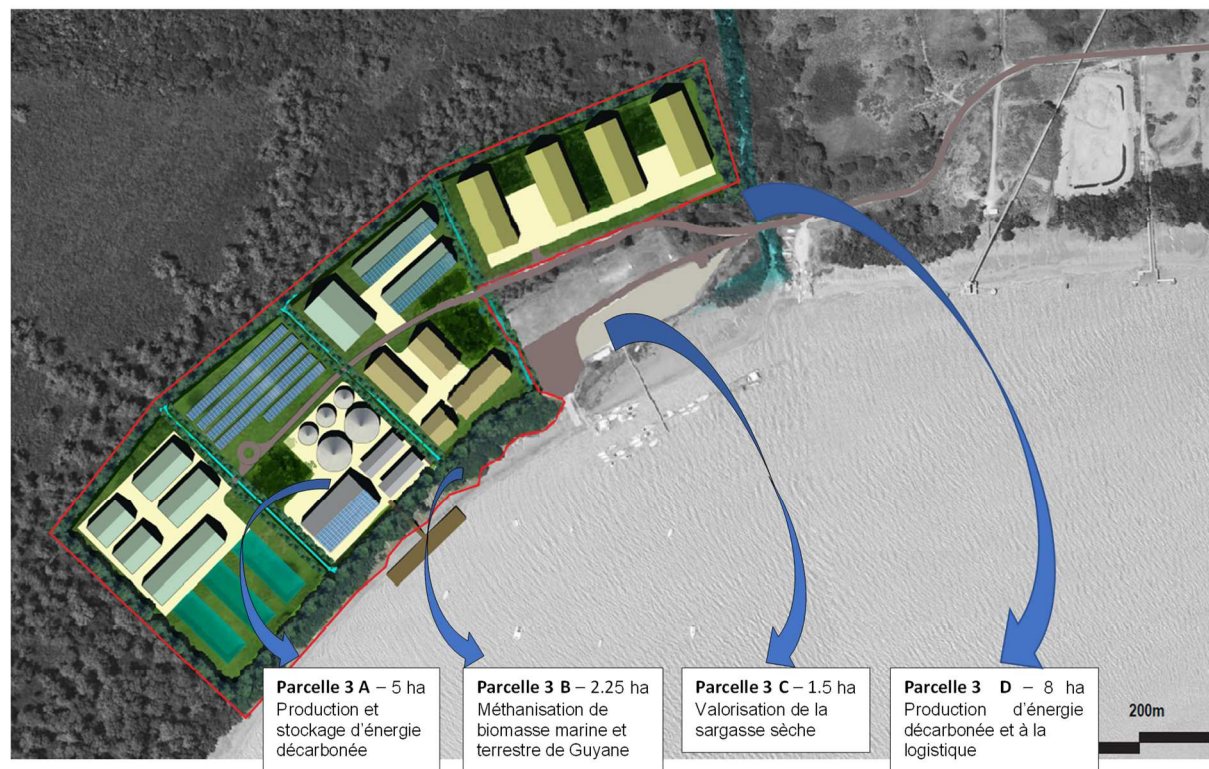


Figure 32 : Vue 3D du projet d'aménagement sur secteur 3

3.5. Adaptation du Grand Port Maritime de la Guyane au changement climatique

Le GPM de la Guyane, comme tout gestionnaire d'infrastructures portuaires maritimes, dimensionne ses ouvrages pour résister aux événements climatiques extrêmes et les événements combinés de la marée, des tempêtes et de la houle.

Au-delà du dimensionnement de ses ouvrages portuaires, le GPM de la Guyane a également en charge la réalisation de réseaux d'infrastructures de desserte locale, de réseaux d'utilités (eau, électricité, etc...), de matériels (grues) et l'aménagement d'espaces fonciers.

Le changement climatique induit principalement des évolutions en termes de rythme des remontées marines, de modification des houles, de diminution des périodes de retour des niveaux marins extrêmes, de variation des conditions de vent, d'intensification d'évènements climatiques majeurs, d'aggravation de l'érosion côtières, de variation d'écarts de température ou de modification du régime des précipitations.

Les grands ports maritimes (GPM) étant des infrastructures stratégiques, la thématique de l'adaptation au changement climatique doit ainsi plus que jamais être intégrée à l'ensemble des réflexions stratégiques.

Aussi, le GPM de la Guyane va engager durant le Projet Stratégique 2024-2028, les études de vulnérabilité de ses équipements aux changements climatiques qui permettra d'aboutir à un plan opérationnel d'adaptation du port au changement climatique. Il intégrera également dans son prochain Projet Stratégique un volet spécifique sur l'adaptation au changement climatique.

Le GPM de Guyane pourra s'appuyer sur la méthode d'analyse développée par le CEREMA. En effet, le CEREMA a travaillé pour différents gestionnaires d'infrastructures de transport sur le sujet de la résilience et de l'adaptation au changement climatique des infrastructures (routières, ferroviaires, portuaires ...) à partir notamment d'une méthodologie nationale développée pour les infrastructures de transport. Cette méthode a notamment été appliquée pour la première fois dans un port avec le Grand Port Maritime de Bordeaux entre 2018 et 2020.

Dans le cadre du présent Projet Stratégique des mesures d'adaptation au changement climatique afin de réduire la vulnérabilité des activités et des structures portuaires face à la montée des eaux et aux aléas climatiques ont été préconisées.

On note par exemple, la prise en considération des risques naturels et de l'élévation du niveau de la mer dans la conception des aménagements par l'intégration des impacts attendus découlant des projections climatiques et le choix des emplacements des nouveaux projets. Pour cela des mesures ont été préconisées :

- Maintien de zones tampons à proximité des zones estuariennes et à proximité de la côte ;
- Préservation des zones de mangroves et forêts marécageuses ;
- Développement de constructions résilientes aux épisodes de submersions, de fortes pluies ou de températures élevées ;
- Dimensionnement des ouvrages hydrauliques en intégrant des événements exceptionnels ;
- Création d'espaces végétalisés non bâtis et non circulés entre les bâtiments
- Prise en compte des évolutions des précipitations dans la conception des nouveaux systèmes et réseaux d'assainissement ;
- Pris en compte des prescriptions des Plan de Prévention des risques (PPRiL) dans la conception – ces plans de prévention intégrant les évolutions liées au changement climatique.

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

4.1. La desserte du port de Dégrad-des-Cannes

Si l'on excepte, d'une part le port fluviomaritime de Saint-Laurent-du-Maroni dont l'activité est fortement limitée par le chenal fluvial (*non dragué*) du Maroni, et d'autre part le port de Pariacabo dont l'activité est portée par le Centre Spatial Guyanais, et enfin la marginalité du fret aérien international via l'aéroport Félix-Eboué, le port de Dégrad-des-Cannes constitue la quasi-unique porte d'entrée et sortie de l'essentiel des produits importés ou exportés de Guyane Française.

A ce titre, sa bonne connexion à l'international tout comme au reste du département est essentielle pour la vie sociale et économique de la Guyane.

4.1.1. La desserte internationale du port de Dégrad-des-Cannes

Comme présenté au premier chapitre du présent Projet stratégique, 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 :

- La desserte transatlantique en direct (NEFGUI) avec 7 navires (2 *MARFRET* et 5 *CMA CGM*) de type « Guyamax » qui permet une liaison hebdomadaire directe entre l'Europe du Nord (18 jours pour *Le Havre*), via la Caraïbe (*Philipsburg* et *Port of Spain*), la Guyane française et le Nord du Brésil jusqu'à Natal ;
- La desserte régionale Guyanas de *CMA CGM* par feeder depuis *Port-of-Spain* 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, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France.

En parallèle, un service hebdomadaire dessert les Antilles (NEFWI) françaises et pays tiers avec 6 navires PCR de 3500 EVP, navires ne pouvant pas accéder aux ports du Plateau des Guyane. Une desserte par feedering est possible au départ des ports antillais.

Pour répondre à ses objectifs de réduction des émissions polluantes et notamment GES, le consortium *CMA CGM-MARFRET* va faire évoluer en fin 2024 - début 2025 la desserte régionale Antilles et Amérique du Sud :

- Le service NEFWI PCRFB devrait être assuré par 7 navires de 7300/7900 EVP utilisant du GNL comme sources et permettant un classement IMO 2023 CII (*indicateur d'intensité Carbone*) de B (*contre E avec les PCRFB actuels*) ;
- Le service NEFGUI direct serait supprimé et y serait substitué le Feeder AGEX assurant la connexion en import par Pointe-à-Pitre et en export par Fort-de-France avec le nouveau NEFWI. Utilisant 5 navires type Guyamax et offrant un classement IMO 2023 CII de B (*contre E pour le feeder actuel*), la desserte de l'Europe nécessiterait une journée supplémentaire par rapport à actuellement (*source : présentation CMA CGM*).

Jusqu'à présent, il n'existe pas de desserte maritime intra-régionale entre la Guyane et les ports du Plateau des Guyanes : pour les échanges (*toutefois encore modestes*) avec les pays voisins (*Surinam et Nord Brésil*), la route est utilisée via le bac de Saint-Laurent-du-Maroni pour le Surinam, et par le pont international de Saint-Georges pour le Brésil.

4.1.2. La connexion routière de la zone portuaire au territoire guyanais

Au niveau du territoire guyanais, le port de Dégrad-des-Cannes est connecté par un axe routier départemental puis national, ce dernier s'étend le long du littoral de près de 450 kilomètres, reliant via la RN1 de Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni (250 km) et la frontière du Suriname Saint-Laurent-du-Maroni à l'Ouest, et via la RN2 de Cayenne à Saint-Georges-de-l'Oyapock à la frontière avec le nord-Brésil (200 km) à l'Est.

Cet axe littoral structure toute la Guyane et dessert plus de 90 % de la population et de l'activité économique de la 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.

Il en assure les continuités Ouest et Est une fois franchis les fleuves (*Maroni et Oyapock*), même s'il y a rupture de charge obligatoire (*interdiction de circulation des poids lourds brésiliens ou surinamiens en Guyane et inversement*).

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 et correctement desservie par la route, le transport fluvial reste le moyen privilégié pour la desserte des populations de l'intérieur (*avec le mode aérien en complément*).

Cet axe stratégique pour la desserte du territoire comporte près de 80 ouvrages d'art pour le franchissement des fleuves et des rivières, dont beaucoup ne permettent pas le passage des ensembles routiers à pleine charge, renchérissant ainsi le coût du transport routier, et représentant un handicap au développement de l'Ouest guyanais, notamment dans sa connexion avec le port de Dégrad des Cannes.



Figure 33 : Carte de la Guyane (source : IEDOM)

Au niveau local, le port de Dégrad-des-Cannes est connecté à ce réseau routier structurant par la D23 qui rejoint le réseau routier national au rond-point Adélaïde Tablon sur la commune de Rémire-Montjoly, permettant de connecter aisément le port au reste du territoire. Au départ du port, la D23 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 (ou à destination) de Dégrad-des-Cannes de s'acheminer vers les RN1 (Ouest) et RN4 puis RN2 (Est).

Le port de Dégrad-des-Cannes étant localisé à l'écart du tissu urbain de Rémire-Montjoly, l'activité portuaire et les activités économiques associées ne portent pas préjudice aux activités urbaines ou sociales de la commune.

Depuis le relogement des habitants du quartier spontané d'habitat illégal qui existait depuis de nombreuses années en bordure nord de l'enceinte portuaire, il n'y a plus d'habitat à proximité de l'enceinte portuaire et des espaces industriels péri-portuaires.

Si l'on excepte la zone de la Marine Nationale située à 700 mètres à vol d'oiseau de l'entrée du port, les premiers quartiers d'habitations situés le long de la route des Plages ou de la route du Mahury sont situés à 1100 mètres de l'enceinte portuaire.

Les activités portuaires ne constituent pas une gêne directe sur l'urbanisation de la commune et ses 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.

Au-delà, 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 de l'agglomération de Cayenne. On observe des points de congestion routière au niveau des ronds-points, qui se répercutent sur la desserte portuaire.

Par ailleurs, le SCOT du Centre Littoral prévoyait pour la RD 23 un doublement de la voie (*pour l'instant non réalisé*) depuis Dégrad-des-Cannes jusqu'au rond-point Adélaïde-Tablon, en voie rapide.

4.1.3. 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 nautique professionnelle 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*). Le flux entrant et sortant de l'enceinte portuaire lié à ces trafics est estimé à une centaine de poids lourds par jour en moyenne.

Le GPM Guyane a construit dans le cadre du Projet stratégique 2019-2023 une nouvelle porte E/S (Gate) répondant aux besoins de tous les usagers : services du GPM (*sûreté de l'enceinte*), privés (*manutentionnaires et transporteurs*), ou administration régaliennne (*Douane, services liés au Poste de Contrôle Frontalier...*).

Ce nouvel équipement a été mis en service en juillet 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.

4.2. Les modes de desserte du territoire

Parmi les différents modes de transport permettant d'offrir généralement une intermodalité dans les flux de fret dans l'Hexagone ou en Europe, seuls les modes maritime et routiers sont aujourd'hui développés en Guyane pour la desserte d'une part internationale (*route et mer*) et d'autre part interne (*route exclusivement*) du territoire guyanais.

Les réflexions qui ont été réalisées par le passé (*notamment par la CTG*) sur la mise en place d'un cabotage maritime intra-Guyane n'ont pas démontré la pertinence d'un tel mode de desserte du territoire, surtout sur le plan économique.

C'est pourquoi il n'existe pas (encore) de ligne de cabotage maritime au niveau guyanais ou au niveau régional du Plateau des Guyanes. Pourtant, l'étude réalisée en 2017 (*Etude opérationnelle d'un cabotage inter-régional sur le Plateau des Guyanes à la Caraïbe, SeeUp/EY, 2017*) sur la création d'une ligne maritime de cabotage régional a montré que les échanges intra-Plateau des Guyanes pourraient justifier la mise en œuvre d'une ligne de cabotage. Aujourd'hui les trafics sont réalisés par la route via les bacs de Saint-Laurent-du-Maroni avec le Suriname et le pont de Saint-Georges-de-l'Oyapock avec l'Etat de l'Amapá au Brésil ; cependant, les ruptures de charge imposées par la réglementation routière contraignent beaucoup le niveau des échanges.

Côté maritime, les pays du Plateau échangent peu. Il s'agit de pays certes voisins mais très différents : niveaux de vie, ressources internes, bases des économies, culture, réglementation... Chacun des pays a des échanges privilégiés avec son ancien colonisateur : Guyane avec le Royaume-Uni (*Commonwealth*) et les Etats-Unis, Suriname avec les Pays-Bas, Guyane avec la France, Amapá et Para avec le reste du Brésil.

Comme indiqué précédemment, 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. Il en assure les continuités Ouest et Est une fois franchis les fleuves (Maroni et Oyapock), même s'il y a rupture de charge obligatoire (*interdiction de circulation des poids lourds brésiliens ou surinamiens en Guyane et inversement*).

Compte tenu de la typologie des fleuves (*cours méandreuse, chenaux volatiles, seuils rocheux...*), le transport fluvial reste artisanal.

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.

Compte tenu des enjeux de sécurité publique, en particulier pour le transport scolaire et le transport de matières dangereuses, telles que des hydrocarbures, la Préfecture de Guyane souhaite encadrer l'activité de transport pour le compte de tiers par une autorisation administrative attestant de la capacité professionnelle du prestataire, et ainsi accompagner l'activité fluviale en Guyane vers une professionnalisation, par ailleurs attendue des exploitants du secteur.

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.

Le prolongement de la RN2 jusqu'à Saint Georges depuis décembre 2003 (date d'ouverture officielle du pont sur l'Approuague pour les personnes mais pas pour le fret, 2022 étant la date d'ouverture pour ce dernier) 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.

Par la force des choses et des contraintes naturelles du territoire, les seules solutions d'intermodalité actuelles sont une arrivée du fret par la mer, repris par la route (*pour la bande littorale*), puis acheminé par le fluvial artisanal pour la desserte de l'intérieur, voire en mode aérien pour le fret le plus sensible.

4.3. Politique du Grand Port Maritime de Guyane en faveur d'une desserte maritime « bas carbone »

4.3.1. La politique d'accompagnement du GPM

Dans un contexte global (*économique, naturel, politique*) peu favorable à l'intermodalité, le GPM Guyane mise sur plusieurs projets pour développer l'économie des transports dans ce sens.

Il accompagne ainsi certains opérateurs desservant la Guyane qui misent sur des navires plus vertueux pour assurer la desserte du territoire :

- Montée en puissance de l'offre de transport RoRo au départ d'Europe (*source MARFRET*) avec des navires rouliers plus vertueux en matière d'émissions de polluants (*voiles rigides*). Ainsi, le roulier MARFRET Niolon, affecté à une ligne Europe - Guadeloupe - Guyane, est équipé depuis fin janvier 2022 de turbovoiles en aluminium qui permettent de diminuer la consommation de carburant de 10 % environ. La compagnie maritime a décidé de doter ce navire d'ailes développées placées dans des conteneurs de 40' disposés sur le pont extérieur du navire. Chaque conteneur dispose de deux ailes. Au total, le navire peut déployer quatre ailes.



Figure 34 : Vue du roulier MARFRET Niolon

- Desserte du CSG via le port de Pariacabo avec un navire roulier bi-propulsion moteur/voiles rigides (*armement Zéphyr & Borée*) ; le navire « Canopée » est un cargo à voiles commercial de 121 m de long et de 22 m de large. Ce cargo a été

développé pour les besoins d'ArianeGroup afin de transporter les éléments du lanceur Ariane 6 depuis l'Europe continentale vers la Guyane française où se trouve le Centre spatial guyanais. Il tient compte des contraintes nautiques liées à l'accès au port de Pariacabo (*faible profondeur, rivière Kourou étroite*). La part de la propulsion éolienne par rapport à la propulsion classique varie de 15% à 40% selon la vitesse ciblée (besoins d'ArianeGroup) et la saison (*vent variable selon les périodes de l'année*).



Figure 35 : Vues du MV Canopée de la compagnie Zéphyr&Borée

- Un projet de desserte régionale par cabotage en cours de développement par le Grand Port Maritime de la Guyane (*le point suivant développe ce projet*). A terme, une fois la ligne consolidée, un cargo polyvalent à voiles rigides touchera également la Guyane (*armement Zéphyr & Borée*).



Figure 36 : Exemple de cargo polyvalent à voiles rigides sous armement Zéphyr & Borée

4.3.2. La ligne de cabotage vers le Brésil et les Antilles

Au cours du Projet stratégique 2019-2023, le GPM-Guyane a initié une réflexion pour développer les échanges commerciaux avec les autres pays voisins du Plateau des Guyanes en valorisant le mode maritime, le mode routier étant compliqué et onéreux notamment par l'obligation de rupture de charge, comme on l'a vu précédemment.

L'étude opérationnelle de 2017 a identifié un potentiel de 100 000 tonnes de marchandises diverses (*produits alimentaires et agro-alimentaires, intrants agricoles, produits forestiers, matériaux de construction...*). Pour autant, aucun contrat ou confirmation de fret n'a été officialisé à date d'établissement du présent Projet stratégique.

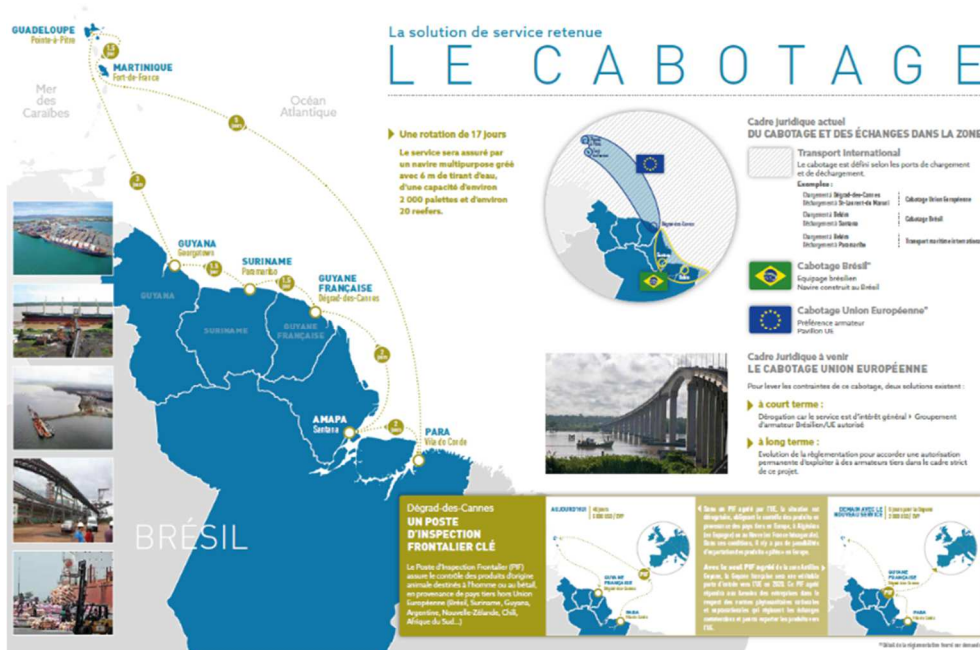


Figure 37 : Plaquette institutionnelle du GPM sur le projet de cabotage

En 2022, le GPM a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour identifier un opérateur maritime en charge d'implanter et développer la ligne de cabotage. C'est l'entreprise nantaise Zéphyr & Borée qui a été retenue.

A terme, comme précisé précédemment, la compagnie devrait mettre en ligne un navire de cabotage « bas carbone » essentiellement propulsé par une/des voiles. A court terme, pour lancer la ligne et tester la réactivité des marchés, la compagnie prévoit la mise en service d'un navire multipurpose. Les principaux paramètres de cette ligne sont présentés ci-dessous.

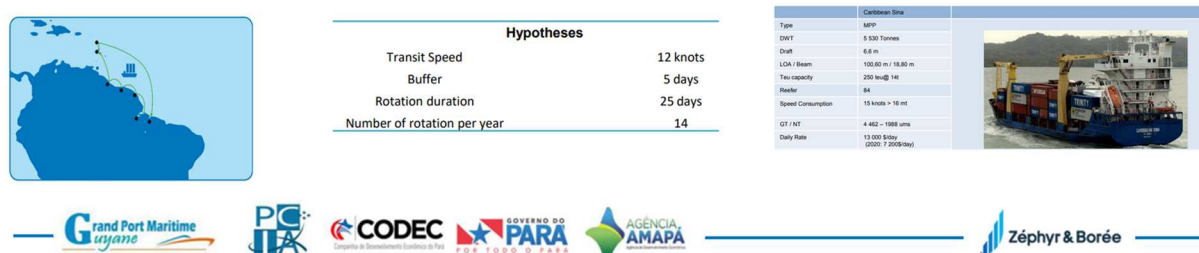


Figure 38 : Synthèse des paramètres de la ligne de cabotage

Face à un marché qui n'a pas encore été confirmé voire contractualisé, le GPM a identifié un fret plus spécifique pour la Guyane qui devrait permettre de démarrer la ligne de cabotage et ainsi d'amorcer le marché : l'approvisionnement en céréales du Brésil pour l'industrie de la provenderie guyanaise. Actuellement, les céréales utilisées par l'industrie guyanaise transitent (*en conteneurs*) par le Poste d'inspection frontalier (PIF) du Havre avant de revenir vers Dégrad-des-Cannes. La ligne de cabotage travaillera en synergie totale avec la mise en service du Poste de Contrôle Frontalier PCF de Dégrad-des-Cannes (*bâtiment en cours de construction en 2023 et finalisation du projet 2024*) ; il sera ainsi possible d'acheminer directement ces matières premières agricoles du Brésil en Guyane car elles pourront être contrôlées à la « frontière Guyane ».

Objectifs de cette première étape dans la mise en place de la ligne de cabotage :

- créer une économie régionale en circuit court : relocaliser les circuits d'approvisionnement sans passer par l'Hexagone ;
- améliorer la disponibilité et la qualité des aliments du bétail en Guyane et aux Antilles, en diminuant les risques de rupture de stocks liés aux incertitudes d'un transport maritime longue distance ;
- faciliter des démarches de mutualisation de filières au sein de la région ;
- améliorer l'empreinte environnementale globale de la consommation quotidienne des habitants du plateau des Guyanes et des Antilles sur le segment transport : plus de traversée AR de l'Atlantique.

Parallèlement à la montée en puissance de cette première étape de cabotage, l'amorce d'un terminal céréalier sera lancée. Par la création de cette ligne maritime et de son terminal céréalier associé, les filières de productions animales locales disposeront d'un stock de 3 mois de matières premières, contre à peine 3 semaines aujourd'hui.

La maturité du projet peut donc se résumer ainsi :

- Phase 1 / 2024-2025 : desserte marché Guyane uniquement :
 - mise en place du flux Brésil-Guyane (*routier puis maritime*) ;
 - installation d'une infrastructure de stockage temporaire type magasin au Port ;
- Phase 2 / 2025-2029 : marché Guyane + Antilles françaises :
 - construction des premiers silos : 5 x 2500 T ;
 - stockage pour le marché Guyane au Port : 3 mois de stock ;
 - expédition Antilles sans déchargement en Guyane ;
- Phase 3 / 2030 : marché Guyane + Antilles françaises :
 - augmentation des capacités de stockage : 2 x 2500 T + 3 x 5000 T ;
 - construction d'un quai ;
 - stockage pour les marchés Guyane + Antilles : 3 mois de stocks ;
 - déchargement total en Guyane pour ré-export Antilles.

Un trafic retour dans le sens Guyane-Brésil pourrait être constitué de déchets banaux, comme le papier ou le carton, voire la ferraille en vue d'une valorisation au Brésil. Le GPM-Guyane expertise actuellement cette piste en identifiant les opérateurs présents au Brésil et leur capacité à traiter ces déchets dans des conditions acceptables au niveau environnemental.

4.3.3. La mise en service du Poste de contrôle frontalier (PCF)

Le développement du cabotage régional Plateau des Guyanes – Antilles ne peut fonctionner sans la disponibilité d'un outil réglementaire et logistique que sera le Poste de contrôle frontalier (PCF)

Projet phare du Projet stratégique 2019-2023 qui a obtenu l'agrément européen le 12 septembre 2018, la mise en service et la montée en puissance seront assurées au cours du Projet stratégique 2024-2028.

Ce nouvel outil logistique et réglementaire doit permettre le contrôle des produits non européens destinés à :

- l'alimentation humaine : volet Poste d'inspection frontalier (PIF) ;
- l'alimentation animale : volet Point d'entrée désigné (PED) ;
- les végétaux : volet Point d'entrée communautaire (PEC).

Il accueillera également les services SIVEP (DGTM) et les Douanes.



Figure 39 : Représentation du futur Poste de Contrôle Frontalier

L'année 2023 aura vu la matérialisation du projet avec le bâtiment qui est sorti de terre (cf. *photo infra*), pour une mise en service prévue début 2024.



Figure 40 : Vue aérienne à date du chantier du Poste Frontalier Communautaire

Doit encore être stabilisé en 2024 le mode de gestion, notamment au regard de la difficulté de rentabiliser l'investissement et l'exploitation d'un tel outil sans alourdir fortement le coût de passage portuaire : une régie du GPM est donc envisageable.

Cet outil réglementaire et logistique fera gagner du temps, de l'espace et de la qualité de travail pour les importateurs et transitaires de Guyane, mais également des Antilles.

Il permettra d'accompagner le développement des flux directs de et vers le Brésil et le Plateau des Guyanes par la valorisation de la ligne de cabotage régional notamment vers le Nord Brésil.

On peut déjà poser les valeurs ajoutées potentielles :

- Chez les acteurs économiques agréés « points de contrôle » :
 - des gains de temps pour les transporteurs ;
 - des gains de temps et d'espace dans les cours et entrepôts des transitaires et importateurs ;
 - une sécurité pour les personnels réalisant les opérations de dépotage/empotage ;
 - de meilleures conditions de travail pour les personnels de l'Etat réalisant les contrôles ;
 - des gains sur la qualité des produits contrôlés (*respect de la chaîne du froid...*) ;
- Pour l'économie guyanaise : le coût du passage au PCF est estimé à 155 € par conteneur soumis à contrôle ;
- La nouvelle organisation des filières d'importation permettra la création d'emplois et de valeur ajoutée locale en transférant les activités de contrôle du PCF du Havre à celui de Dégrad-des-Cannes ;
- L'utilisation du PCF réduira les temps de transport maritime (*donc les coûts de transport, ainsi que les coûts de financement des stocks flottants*) en supprimant le triangle de desserte maritime Brésil-Le Havre-Antilles/Guyane grâce aux liaisons directes (*nouvelle desserte CMA CGM et nouvelle ligne de cabotage régionale*) ;
- Enfin, cela réduira l'impact environnemental (*externalités environnementales*) de l'approvisionnement de la Guyane en réduisant les distances maritimes, inscrivant en cohérence totale cette dynamique dans le cadre du Projet stratégique 2024-2028.

4.4. Un projet de coopération régionale : le Port sec de Saint-Georges-de-l'Oyapock

Sans constituer un projet intermodal *stricto sensu*, mais davantage logistique et de coopération régionale, le projet de « port sec » à Saint-Georges-de-l'Oyapock a été initié dans le cadre du Projet stratégique 2019-2023, la mise en service devant progressivement être déployée au cours du nouveau Projet stratégique 2024-2028.

Il s'agit de répondre à la fois, aux besoins d'import/export des deux côtés de la frontière avec l'Etat d'Amapa au Brésil, les flux étant en croissance depuis l'ouverture du pont sur l'Oyapock en 2017 aux camions, et à une double contrainte à surmonter avec la rupture de charge obligatoire (*les routiers brésiliens sont interdits de rouler en Guyane*) et la faiblesse du trafic identifié à ce stade.

En 2021, le GPM a lancé une étude pour structurer la réflexion et disposer d'un cadre technique, économique et réglementaire permettant d'avancer dans le projet (*Mission de préfiguration et programmation d'un Port sec au Pont de l'Oyapock*). Deux scénarios ont été étudiés et un retenu qui a fait l'objet d'une analyse plus détaillée pour un phasage dans la mise en œuvre du port sec.

Le montant prévisionnel de l'investissement pour la réalisation des aménagements est de 7,4 M€HT pour la 1^{ère} phase qui disposera :

- Zone Logistique Hors Douane (ZHD) ;
- Zone Logistique Sous Douane (ZSD) ;
- Zone de transit routier (RN2, Barrière PAF).



Figure 63 : Vue aérienne du site de Dégrad-des-Cannes