



Mission régionale d'autorité environnementale

Guyane

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

N° MRAe : 2020AGUY1

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

\* \*

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

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

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

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

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

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

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

## Synthèse de l'avis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Avis détaillé

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

Le projet stratégique aborde

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

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

### 1) Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

#### 1-1 Contexte du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2 Présentation du projet

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

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

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

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

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

### 1.2.1 Volet 4 du projet stratégique

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

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

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

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

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

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

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

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

### 1.2.2 Volet 5 du projet stratégique

Concernant la desserte du port de Dégrad des Canes, le projet stratégique rappelle que le SCOT<sup>1</sup> en vigueur de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral prévoit le doublement de la RD 23 entre le port et le giratoire Adélaïde Tablon, mais ne précise pas si ce projet est maintenu dans le cadre de la révision du SCOT, dont le projet a été arrêté.

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

---

<sup>1</sup>Schéma de Cohérence Territoriale

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

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

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

### **1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'autorité environnementale**

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

- en tout premier lieu, la préservation de la qualité de l'eau, des milieux naturels et de la biodiversité, la proximité du site Vidal Mondélice, classé au titre des sites et monuments naturels<sup>2</sup>, au regard des projets d'extension et d'aménagement du site portuaire de Dégrad des Cannes. Les projets de Saint-Laurent-du-Maroni, Saint-Georges de l'Oyapock et de plate-forme off-shore étant au stade des études préalables n'entraîneront pas d'impacts dans le cadre de ce plan stratégique, mais leur conception devra pleinement intégrer ces enjeux ;
- découlant du précédent, la nécessaire optimisation de l'aménagement et de l'utilisation de l'espace disponible, afin de limiter l'artificialisation au strict minimum pour l'extension des sites existants et dans le cadre des projets de création de sites portuaires sur le Maroni et l'Oyapock ;
- la maîtrise des effets sur le climat (gaz à effet de serre) et de la consommation d'énergie ;
- la prise en compte des risques technologiques et naturels ;
- la présence de zones d'habitats et d'activités à proximité des installations portuaires existantes (Rémire-Montjoly) ou futures (Saint-Laurent-du-Maroni), y compris d'une zone d'habitat spontanée d'une soixantaine d'habitations jouxtant le port de Dégrad des Cannes.

---

<sup>2</sup> monuments naturels et sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général (art.L341-1 du code de l'environnement).



## 2) – Qualité de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

### 2.2 Analyse de l'état initial

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

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

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

- la qualité des eaux superficielles fluviales et littorales ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

→ **L'autorité environnementale suggère au grand port maritime d'explicitier l'évaluation de l'enjeu lié au PPRT de la SARA au regard des éventuelles contraintes concernant les projets d'aménagement du port de Dégrad des Cannes ;**

→ **Elle souligne l'existence d'une ZNIEFF marine en aval de Saint-Laurent-du-Maroni et suggère au grand port maritime de la prendre en compte dans son état initial ;**

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

### **2.3 Incidences notables probables du projet**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### → Les mesures de suivi et indicateurs :

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

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

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

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

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

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

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