

Conseil maritime ultramarin de Guyane

Séance plénière

5 février 2024

ORDRE DU JOUR

1) Approbation du compte-rendu de la séance du 9 novembre 2023

2) Suivi du document stratégique de bassin maritime (DSBM)

- État 0 des indicateurs
- Calendrier de travail 2024

3) Présentation de dossiers d'actualité

- CAP Matelot (DGTM)
- Promotion des métiers de la mer (DGTM)
- Observatoire de la pêche (DGTM)
- Financements des infrastructures de pêche (DGTM)
- Labellisation de produits de la mer côtiers de Guyane – Label RUP (WWF)
- Projets en cours (WWF)
- Schéma directeur du Port de l'Ouest (CCOG)
- Projet stratégique du Grand port maritime (GPMG)

4) Points d'informations et questions diverses

1) APPROBATION DU COMPTE-RENDU DE LA SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 2023

2) SUIVI DU DOCUMENT STRATÉGIQUE DE BASSIN MARITIME (DSBM)

- État 0 des indicateurs
- Calendrier de travail 2024

RÔLE DES INDICATEURS (1/2)



Aligner connaissances et actions



Mesurer l'efficacité du plan d'actions



Identifier les opportunités



Faciliter la prise de décision

RÔLE DES INDICATEURS (2/2)

Indicateur ≠ objectif ≠ action(s)

➔ Enjeux > Axes > *ex : Axe III : Prévention des risques et gestion du trait de côte*



Objectifs > *III.1 Mettre en place une gestion intégrée du littoral et de l'interface terre-mer au regard des aléas littoraux*



Actions > *III.1.1 Pérenniser l'ODyC et en diffuser largement les résultats*
III.1.2 Adapter les aménagements et le développement des activités économiques à la dynamique côtière et aux changements globaux



Indicateurs (+ sources, fréquence) > *ex : III.1.1 : - nbre de rapports et articles scientifiques*
- actualisation des levés
- diffusion des données sur le site internet
- effectif dédié à l'ODyC

- le suivi des objectifs est réalisé selon des indicateurs pré-établis
 - actualisés tous les 1, 3, ou 6 ans, en fonction du contexte et renseignés régulièrement par le secrétariat du CMU
 - attention particulière pour les 10 objectifs prioritaires sur les 55 définis
 - Présentation : état zéro 2022 ou 2021 à défaut
 - Méthodologie/calendrier : sollicitation des partenaires en février pour l'année précédente
- En fev. 24 : demande infos pour l'année 2023 (état zéro +1)



Priorité	OBJECTIF	AXE
1	I.1. renforcer l'efficacité des contrôles de pêche illicite	PÊCHE ILLÉGALE
1	I.2. améliorer les capacités post-déroutement	
1	VI.2. Renforcer la coopération maritime avec les États voisins	GOVERNANCE ET COOPÉRATION
2	II.1. Préserver la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes marins et littoraux	PROTECTION DES MILIEUX, RESSOURCES ET PRÉSERVATIONS DES ÉQUILIBRES BIOLOGIQUES ET ECOLOGIQUES
2	II.2. préserver les ressources halieutiques, pour permettre un développement durable des pêcheries, respectueux des équilibres biologiques	
2	III.1. Mettre en place une gestion intégrée du littoral et de l'interface terre-mer au regard des aléas littoraux	PRÉVENTION DES RISQUES ET GESTION DU TRAIT DE CÔTE
2	IV.1. Renforcer les moyens pour l'acquisition et le partage de connaissances	CONNAISSANCE ET RECHERCHE + FORMATION AUX MÉTIERS DE LA MER
2	IV.2. Développer l'attractivité et la qualification des emplois de l'économie bleue	
2	V.1. Soutenir une pêche maritime professionnelle durable et compétitive	DEVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITES ECONOMIQUES MARITIMES ET LITTORALES + VALORISATION DES RESSOURCES
2	V.4. Renforcer le tissu économique autour de la pêche, de la plaisance et des activités portuaires	

PRIORITÉ 1 : PÊCHE ILLÉGALE

Axe I – Endiguer la pêche illicite étrangère

I.1. Renforcer l'efficacité des contrôles

I.2 Améliorer les capacités post-déroutement



© DGTM Guyane, DMILF/SCAMIF

Objectifs :

- Atteinte à la **souveraineté française**
- **Impacts socio-économiques** : conflit pêche légale, insécurité
- **Impacts environnementaux** : ressources halieutiques, prises accessoires (tortues, cétacés, ...)

Navires contrôlés en pêche INN	324
Captures saisies (en tonnes)	244,8
Km de filets saisis	158,45
Déroutement + destruction nbre d'aires adaptées au déroutement de saisies : 1	12
Nbre de dossiers d'infraction (tous modes de contrôles)	363

PRIORITÉ 1 : APPUIS INTERNATIONAUX

Axe VI – Gouvernance et coopération

VI.2. Renforcer la coopération maritime avec les États voisins (Brésil et Surinam)

Objectifs :

- **Gouvernance** / échanges entre acteurs brésiliens et surinamais pour partager les connaissances et compétences
- **Coopération** afin de développer la coopération pour le développement des infrastructures portuaires et des échanges commerciaux

Etat zéro:

- > Conseil du Fleuve (Maroni),
- > Commission mixte transfrontalière (Bresil)
- > pêche INN : missions en collaboration avec le Suriname et le Brésil : actions menées par la Marine, portée très limitée à ce stade
- > Tonnage des échanges commerciaux Suriname-France
Estimation 2021:
Suriname ⇒ Saint-Laurent : 5 000 T légales + 5 000 T informelles



PRIORITÉ 2 : ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Axe II – La protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine

II.1 Préserver la **biodiversité** et le fonctionnement des **écosystèmes** marins et littoraux

II.2 Préserver les **ressources halieutiques**, pour permettre un développement durable des pêcheries, respectueux des équilibres biologiques

Objectifs :

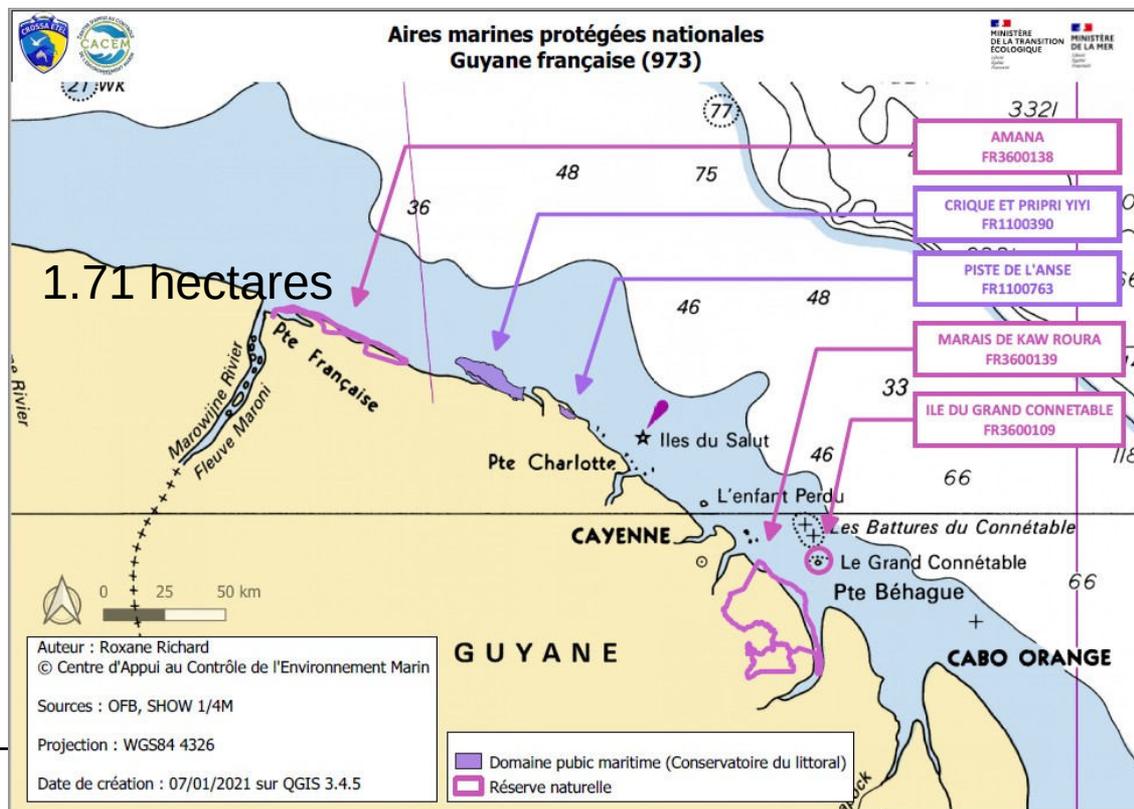
- Partage des **connaissances**, et amélioration de l'appropriation par tous les acteurs (gestion écosystémique des usages)
- **Protection des espèces menacées et mise en valeur** du milieu marin et du littoral
- Mettre en place des mesures pour maintenir ou rétablir la bonne santé des **stocks halieutiques**
- Amélioration des **connaissances sur les ressources halieutiques** et des **interactions entre les activités socio-économique** et l'environnement

État zero (2022):

- 4291 nids de tortues recensés (luth, olivâtre, verte) + 56 échouages recensés
- 22 publications scientifiques faune/flore sur le territoire de Guyane
- Pas de définition des zones de fonctionnalité halieutiques + pas de zone de conservation halieutique

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Surface de Guyane en ZPF (hors recouvrement)	24281 km ² (soit 28%)
Surface de Guyane protégée (hors recouvrement)	44049 km ² (soit 52%)
ZEE classée en Aires Marines Protégées	0,61 %
Réserve de l'Amana	14 800 hectares
Réserve du Grand Connétable	7 852 hectares
Marais de Kaw-Roura	94 700 hectares
Terrains du Conservatoire du Littoral	- crique et Pripri Yiyi = 39 800 ha. - piste de l'Anse = 2 868 ha. - îles du Salut = 62 ha. - îles de Rémire = 42,52 ha.



PRIORITÉ 2 : GESTION DES RISQUES

Axe III – La prévention des risques et la gestion du trait de côte

III. 1 Mettre en place une gestion intégrée du littoral et de l'interface terre-mer au regard des aléas littoraux

Objectifs :

- Adaptation de l'aménagement et le développement des activités économiques au **recul du trait de côte** et aux changements globaux
- Pérenniser ***l'Observation de la Dynamique Côtière*** et en diffuser largement les résultats



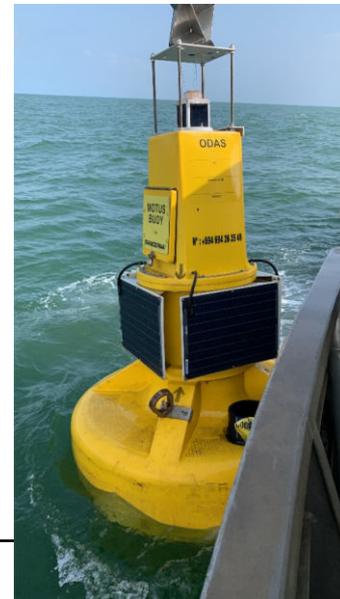
État zéro (2022):

7 sites suivis par l'ODyC (fiches suivs à partir 2023)

2,5 ETP au sein de l'ODyC (DGTM + BRGM)

Kourou : une stratégie de gestion à court, moyen et long termes publiée

Awala -Yalimapo : études pour la gestion du trait de côte sur la plage de Yalimapo



CONNAISSANCES ET FORMATION AUX MÉTIERS DE LA MER

Axe IV – La connaissance, la recherche et l'innovation ainsi que l'éducation et la formation aux métiers de la mer

IV.1 Renforcer les moyens pour l'acquisition et le partage des connaissances

IV.2 Développer l'attractivité et la qualification des emplois de l'économie bleue

Objectifs :

- **Attractivité** des métiers de la mer
- **Appropriation** des enjeux environnementaux

État zéro (2022):

4 Fêtes spécifiques et journées dédiées

Environ 20 animations par les associations à destinations des enfants et du grand public

15 Observations de terrain

Aucune formation initiale au métiers de marin

3 certificats/recyclage : sécurité (CFBS), 1^{ers} secours à bord (enseignement médical), Radio (CRO)

8 titres de formation étrangers reconnus (visa de reconnaissance)

ÉCONOMIE BLEUE

Axe V – Le développement durable des activités économiques maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques

V.1 Soutenir une pêche maritime professionnelle durable et compétitive

V.4 Renforcer le tissu économique autour de la pêche, de la plaisance et des activités portuaires

Objectifs :

- Soutien à la **filière pêche** (renouvellement de la flotte, équipements adaptés, organisation des producteurs, formations...)
- Modernisation/compétitivité des **infrastructures portuaires**
- Infrastructures pour la **plaisance** et activités nautiques

État zéro (2022):

Avancement du plan pêche : 98 mesures dont 10 réalisées et 46 en cours

Pêche = 3^{ème} secteur économique de Guyane avec 10,2 millions de chiffre d'affaires annuel

Pas de chantier naval sur le territoire

Nbre de pirogues immatriculées :
235 en plaisance
101 en professionnel

LE SECTEUR DE LA PÊCHE EN GUYANE EN 2023



EMBARQUÉS
6



NON EMBARQUÉS
38

44 ARMATEURS

130 000KM²
ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE
350 KM DE CÔTE ATLANTIQUE



92

GUYANIENS



38

FRANÇAIS



4

SURINAMIENS



95

BRESILIENS



9

HAÏTIENS

238 MARINS ACTIFS



20 RETIRÉES



15 ATTRIBUÉES



LICENCES EUROPÉENNES DE PÊCHE

122 ACTIVES

122 NAVIRES DE PÊCHE CÔTIÈRE

5 LICENCES DÉLIVRÉES SUR 22 DISPONIBLES
CREVETTIERS

45 NAVIRES VÉNÉZUELIENS VIVANEAU

NAVIRES DE PÊCHE

DÉBARQUEMENT DES PRODUITS DE LA PÊCHE :

3272 TONNES

1162 T VIVANEAU ROUGE

152 T CREVETTES

227 T CROUPIA

724 T ACOUPA ROUGE

596 T ACOUPA AIGUILLE

411 T MACHOIRAN BLANC

AIDES PUBLIQUES :



AIDES EUROPÉENNES

FOND EUROPÉEN POUR LES AFFAIRES MARITIMES ET LA PÊCHE (FEAMP) (2014 À 2020)

7.2 MILLIONS D'EUROS

+ 18 MILLIONS D'EUROS POUR LE PLAN DE COMPENSATION DES SURCÔÛTS (PCS)

À VENIR

FOND EUROPÉEN POUR LES AFFAIRES MARITIMES, LA PÊCHE ET L'AQUACULTURE (FEAMPA) (2021 À 2027)

AIDES NATIONALES

LE PLAN DE RELANCE

3.6 MILLIONS D'EUROS

LE FOND D'INTERVENTION MARITIME (FIM)

700000 EUROS

AIDES LOCALES

LA DOTATION DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT LOCAL (DSIL)

+

LA DOTATION D'ÉQUIPEMENT DES TERRITOIRES RURAUX (DETR)

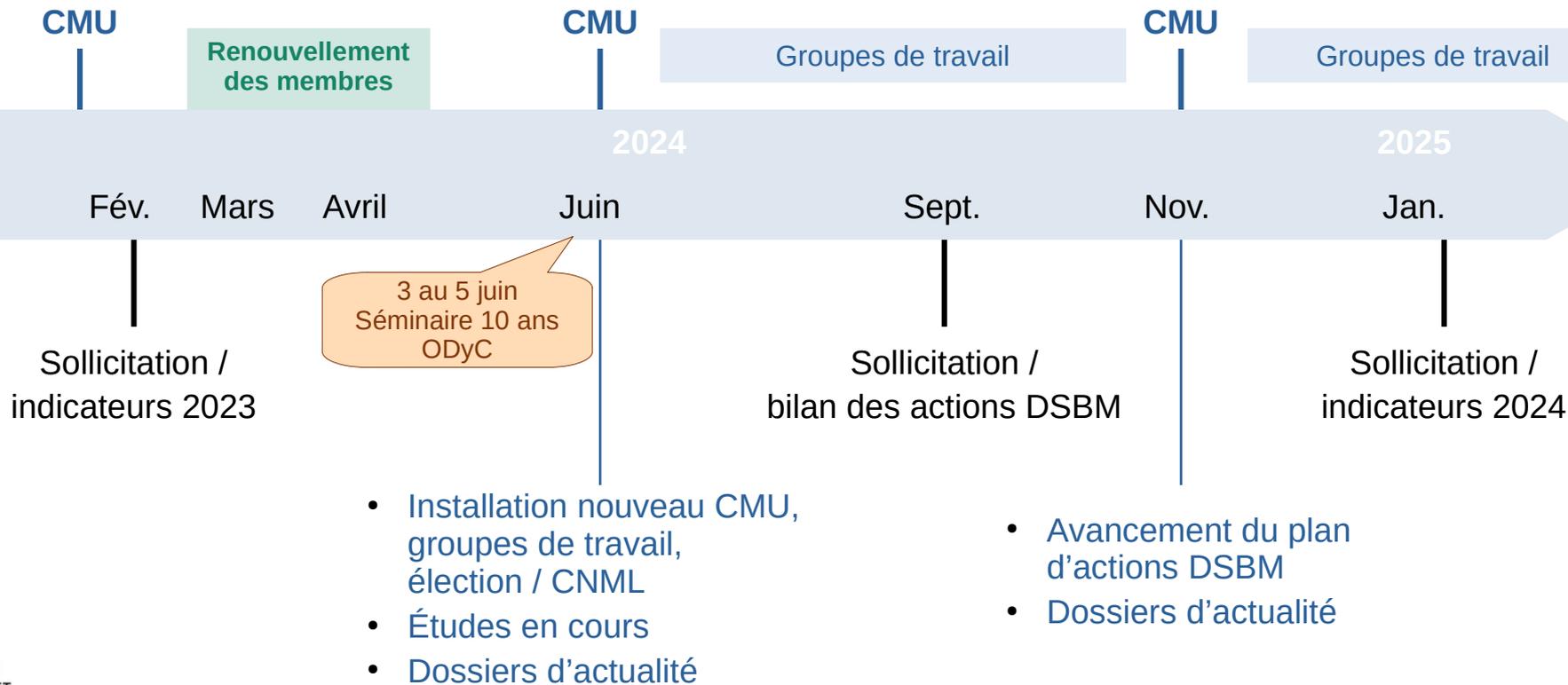
600000 EUROS



* PRINCIPALES ESPÈCES *

CALENDRIER 2024

Sept. 2024 → Sept. 2025
Année de la mer



3) PRÉSENTATION DE DOSSIERS D'ACTUALITÉ

Présentations DGTM

- CAP Matelot
- Promotion des métiers de la mer
- Observatoire de la pêche
- Financements des infrastructures de pêche

Création d'un CAP Matelot

- **Contexte**

- Actuellement aucune offre de formation maritime initiale ou continue en Guyane (seul territoire ultramarin dans cette situation) – Les formations continues proposées à Kourou ont stoppé en 2019
- Le développement d'une offre de formation maritime en Guyane figure dans la plupart des documents stratégiques relatif à l'économie bleue :
 - Plan pour le développement de la filière pêche en Guyane (dit « Plan Pêche ») de 2019 - mesure n°36
 - Stratégie de l'économie bleue en Guyane , rapport final du 01/03/2021, Vertigo Lab (commande CTG)
 - Pacte Tripartite pour la relance de la filière de la pêche en Guyane du 03/05/2023
 - Document Stratégique de Bassin Maritime approuvé le 18 janvier 2024 – Action 48
- Fort besoin de marins pour le développement de l'économie maritime, que ce soit pour le secteur de la pêche mais également celui du transport touristique de passager ou des métiers de services portuaires

Création d'un CAP Matelot

- **Les actions mises en œuvre**
 - Mission de préfiguration
 - confiée par le CIMER 2022 à Mesdames Éliane MAHEUT (Anciennement Directrice du Lycée Maritime de Boulogne sur Mer) et Agnès LATOUCHE (responsable du SEAF – DGTM)
 - réalisée d'octobre 2022 à février 2023 avec la remise du rapport au DGAMPA
 - L'ensemble des acteurs du secteur maritime et de la pêche rencontrés ont reçu favorablement ce projet et émis des courriers de soutien, notamment dans le cadre de l'accueil de stagiaires.
 - Le pacte tripartite pour la relance de filière pêche signé en mai 2023 reprend l'objectif d'ouverture du CAP Matelot au lycée de Matiti
 - Poursuite de l'appui de la DGAMPA
 - suite à la nomination de Mme Éliane MAHEUT dorénavant en charge des formations maritimes ultramarines. Sa mission permettra d'appuyer techniquement le lycée de Matiti et la DGTM dans la mise en place du référentiel pédagogique, la finalisation des besoins matériels et humains, pour la prospection et le recrutement des enseignants techniques maritimes, et la promotion de la formation auprès des jeunes

Création d'un CAP Matelot

- **Le lieu : Lycée de Matiti**
 - Mutualisation des coûts grâce à l'ouverture conjointe d'un CAP Agriculture des Régions Chaudes, permettant de partager les moyens humains et techniques pour les enseignements du tronc commun
 - Un internat permettant d'accueillir les futurs élèves issus de l'ensemble du territoire de la Guyane, avec le réseau de transport scolaire
 - De l'espace permettant la mise en place des structures techniques pour les formations maritimes
 - L'accès au port de Pariacabo en 20 minutes pour les sessions pratiques de navigation
 - Autorité académique est la DGTM

Création d'un CAP Matelot

- **Le CAP en quelques chiffres**
 - Objectif d'accueil de 12 élèves à la rentrée 2024
 - Montants des investissements contenus (environ 50 000 €)
 - Des coûts de fonctionnement optimisés (40 000 €)
 - 2 ETP dédiés à la formation maritime
- **Calendrier 2024**
 - Mars 2024 – Dépôt du dossier de demande d'agrément de la formation – Promotion de la formation auprès des collégiens
 - Juin 2024 – Formation des enseignants techniques maritime au lycée de Boulogne sur Mer / le Portel (session de TUTAC MER)
 - Septembre 2024 – Ouverture de la première section du CAP Matelot

Promotions des métiers de la mer

• Opération « De le mer à l'assiette »

- Mise en œuvre par l'Intervig pour le compte du CRPMEM
- Budget de 75 150 € financé à 100 % par le Plan de Relance Mer
- Réalisations :
 - 13 fiches métiers diffusées auprès des jeunes
 - 2 interventions dans des lycées touchant une centaine d'élèves
 - Kit de communication (1 roll-up, 2 beach flag et 20 panneaux photo grand format)
 - Compagne d'affichage en novembre 2023 de 4*3 mettant en valeur 6 métiers (soudeur, mécanicien, architecte, frigoriste, ingénieur et charpentier)
 - Campagne de diffusion de vidéos sur les réseaux socio au cours du dernier trimestre 2023 mettant en valeur les différents métiers (7 822 comptes touchés)



Promotions des métiers de la mer

- **Opération « Initiation et démonstration d'activités de pêche »**
 - Mise en œuvre par le CRPMEM en collaboration avec l'Association Nautique de Kourou
 - Budget de 6 350 € financé à 100 % par le Plan de Relance Mer
 - 7 jeunes ont été emmenés en mer pour observer un navire en action de pêche, puis ont participé à un atelier de sécurité en mer et à une initiation à la mécanique



Observatoire de la filière pêche

- **Contexte**

- De nombreuses données existantes mais diffusées concernant la filière pêche
- Pas d'outil permettant de disposer des informations utiles nécessaires à la connaissance et à l'analyse du fonctionnement de la filière « pêche » en Guyane
- Besoin de connaissance de la filière pêche (données économiques, sociales et environnementales)
- Contribution à l'élaboration et à l'évaluation de la stratégie de développement et de modernisation de la filière pêche

- **Calendrier**

- Décembre 2023 – Réunion technique de lancement regroupant la CTG, le CRPMEM, le WWF Guyane, le LEEISA, l'OFB et la DGTM
- 4 thématiques de travail :
 - L'économie de la filière
 - La pêche INN
 - Les stocks halieutiques
 - L'environnement / biodiversité
- Besoin d'un ETP pour la préfiguration de l'observatoire, possiblement porté par le CRPMEM – Dossier de financement FEAMPA à déposer
- Objectif de lancer des travaux de préfiguration de l'observatoire au second semestre 2024

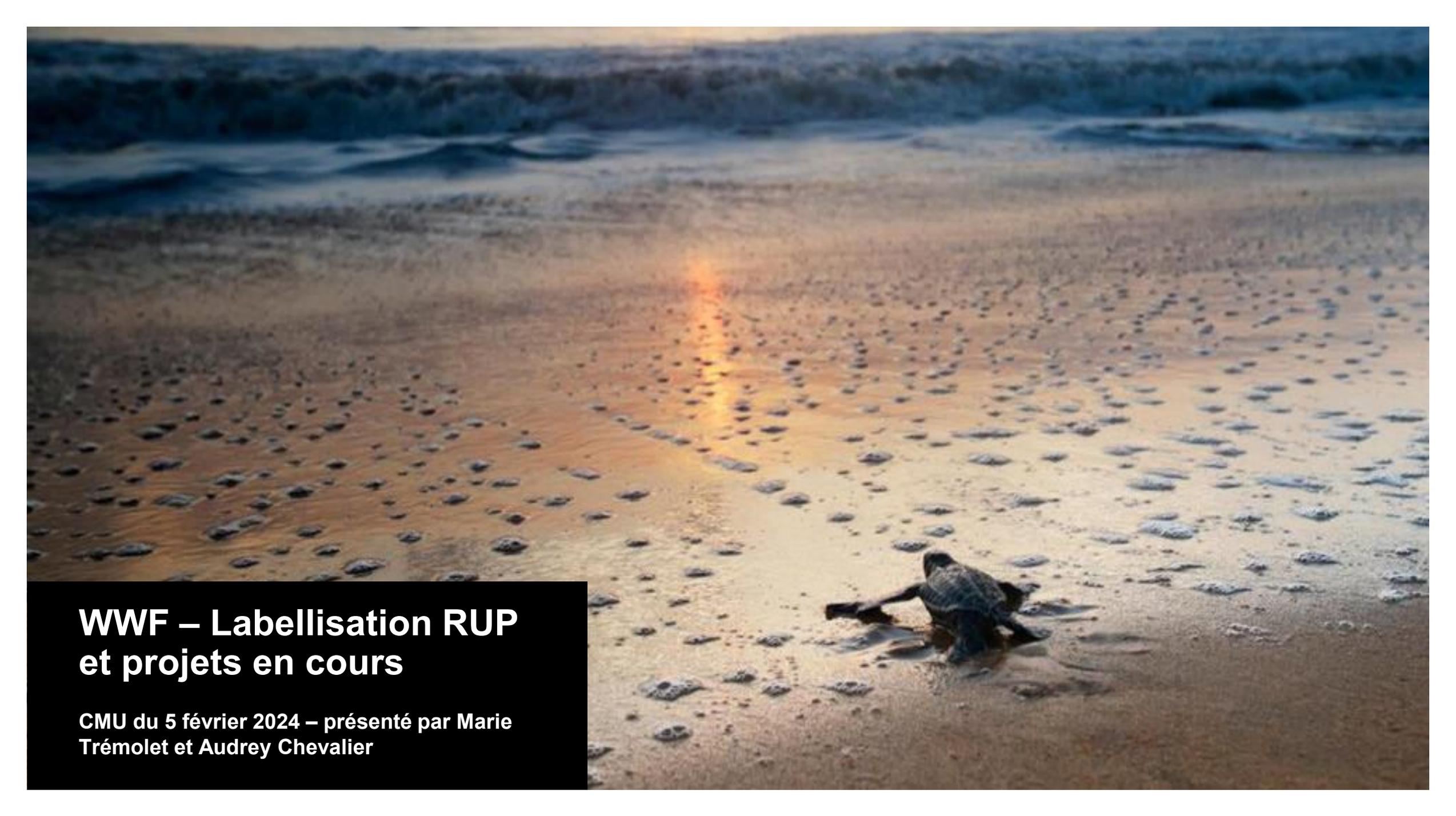
Suivi financement Infrastructures de pêche

- **CACL – Matoury – Port du Larivot**
 - Déconstruction, reconstruction et modernisation du Quai A en faveur de la pêche industrielle – Phase de déconstruction et d'étude de maîtrise d'œuvre - Financement Plan de relance Mer de 1M€ – Coût de Projet Total de 8M€ - **En Cours**
 - Remplacement du portique de levage – Financement FEAMP de 1,392 M€ - Coût de Projet Total de 1,74 M€ - **Réalisé**
 - Avitaillement Carburant, glace et équipement de pesée – Financement FEAMP de 960 000 € - Coût de Projet Total de 1 187 500 € - **Réalisé**
- **CCDS - Sinnamary** – Création d'une cale de manutention d'une aire technique, d'une aire de carénage sur le port de Sinnamary - Financement FIM 2022 de 700 K€ – Coût Total du projet 1M€ - **En Cours**
- **CCDS - Iracoubo** – Création d'une halle aux pêcheurs - Financement de 160K€ DSIL et DETR– Coût Total du projet 200K€ - **En Cours**
- **CCDS - Kourou** – Réhabilitation et allongement du ponton de débarquement des pêcheurs – Financement Plan de relance Mer de 1,28M€ – Coût Total du projet 1,28 M€ - **En Cours**

3) PRÉSENTATION DE DOSSIERS D'ACTUALITÉ

Présentation WWF

- Labellisation de produits de la mer côtiers de Guyane – Label RUP (WWF)
- Projets en cours (WWF)

A photograph of a sea turtle on a sandy beach at sunset. The sun is low on the horizon, creating a long, shimmering reflection on the wet sand. The ocean waves are visible in the background. The turtle is in the foreground, facing away from the camera towards the water.

WWF – Labellisation RUP et projets en cours

**CMU du 5 février 2024 – présenté par Marie
Trémolet et Audrey Chevalier**



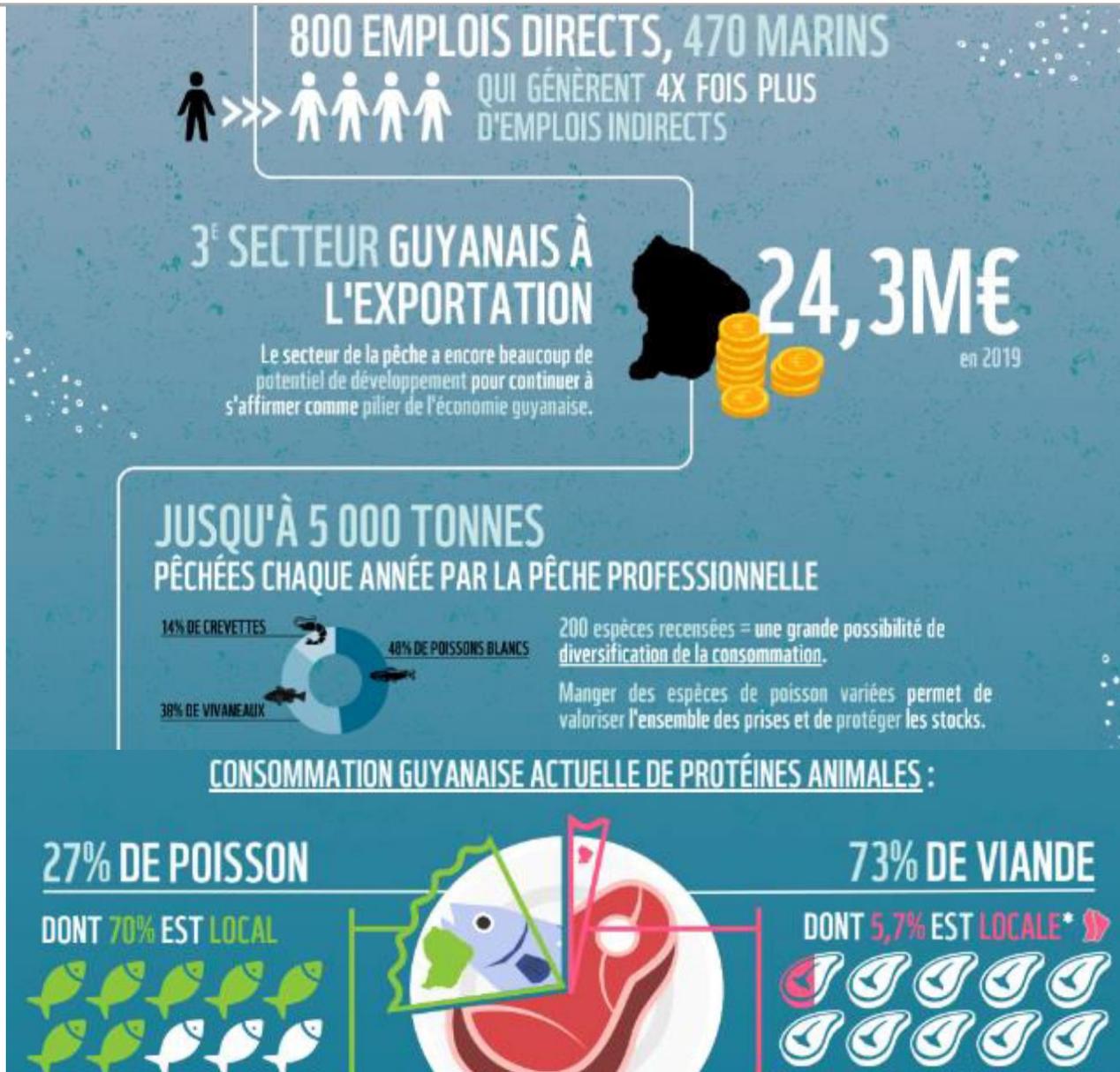
Label RUP Guyane

Pour une pêche côtière soutenable

CMU 5.2.2024



Rapide rappel de contexte



La filière pêche : une opportunité de développement durable et de souveraineté alimentaire pour la Guyane

- Constat des difficultés de la filière de la pêche côtière:
 - Vieillesse des flottilles, manque d'équipement, manque de marins, baisse de la production, pêche illégale
- Atouts de la filière à valoriser:
 - Ressources variées et de bonne qualité
 - Engagement de la filière dans une démarche de durabilité
- Besoin de projets structurants pour la filière, qui valorisent l'existant et qui permettent de justes retombées socio-économiques

Lien à la loi Egalim



Nouvelles exigences d'achat pour la restauration collective:

2022-2025		2026-2029		à partir du 1er janvier 2030	
% Egalim	dont % bio	% Egalim	dont % bio	% Egalim	dont % bio
20%	5%	35%	10%	50%	20%



Ensemble vers le Label RUP

Contexte légal

Code Rural de la Pêche Maritime (CRPM)
Articles L230-5-1 et R271-7-1

La Restauration Hors Domicile a pour obligation de respecter les seuils légaux d'approvisionnement **en produits de la mer durables et de qualité**. Ces produits sont à chercher parmi ceux bénéficiant de différents labels, **dont le Label RUP**.

Label RUP

Le Label RUP est un **label européen** permettant de **valoriser les produits issus de l'agriculture ou de la pêche, transformés ou non, des Régions Ultra Périphériques**. Il certifie **l'origine et la qualité** des produits.

Processus de labellisation :



1. Rédaction d'un cahier des charges par les opérateurs en partenariat avec les professionnels



2. Validation du cahier des charges et agrément des opérateurs par le Comité d'Orientation Stratégique et de Développement Agricole (COSDA)



3. Suivi et contrôle effectués par le comité d'attribution et de suivi constitué du CRPMEM, de la CTG, de la Direction de la Mer et d'une entité utilisatrice

Cahier des charges

Le cahier des charges définit des critères :

• De qualité 

• De durabilité 

• Sociaux et environnementaux 

Origine :



Produits bruts : 100% origine Guyane



Produits transformés : approvisionnement auprès de la production labellisée RUP

Réglementation : garantie du respect de la réglementation européenne

Le projet de labellisation



Cadre

- **Démarrage** : juillet 2022
- **Echanges d'expérience avec les interprofessions**
- **Partenariat innovant** et forte implication du CRPMEM en l'absence d'interprofession
- **Financements** CTG et ADEME

Objectifs

- Renforcer la **souveraineté alimentaire**
- Assurer un **débouché stable** pour la filière avec un **revenu viable et équitable** pour tous les acteurs de la chaîne de valeur
- Valoriser les **bonnes pratiques environnementales** et promouvoir la **diversification** des espèces



Diagnostic de labellisation



- **Calendrier:** mars – novembre 2023
- **Les volets d'analyse:**
 - La chaîne de valeur
 - L'approvisionnement en restauration collective
 - L'impact carbone et biodiversité
- **Restitution auprès des collectivités et bailleurs:** lundi 11 décembre à la CACL

RAPPORT FINAL vs



Diagnostic pour la labellisation de produits de la mer côtiers de Guyane (label RUP)

WWF France - Guyane

NOVEMBRE 2023



Alvi - Espace L'ÉOT - Ferme de Tarnathun - 1, rue de Tarnathun - 62155 Willems - Côte d'Opale - France
Port de Pêche de Boulogne-sur-mer
11000 - +33 6 51 88 74 22 - Courriel: vincent.toussaint@alvi-management.fr
SIRET du capital de 40 000 € - SIRET 82751984700018 - APE 7022Z - N° TVA INTR. FR81827519847

Rapport Final - Labellisation RUP Produits Côtiers - Diagnostic - WWF France Guyane - Alvi novembre 2023 - 1 / 81

- **Volets:** Production + Transformation
- **Méthode de rédaction:** COTEC, en concertation avec les socio-professionnels et publication pour consultation publique
- **Textes de référence réglementaires**
- **Espèces:** Toutes les espèces côtières non menacées et non protégées en prenant en compte les données de production OBSDEB.
- **Critères :**
 - **Qualité, hygiène, traçabilité, environnemental et social**
 - **Section obligatoire** pour les pratiques actuelles et réglementaires + **Section à visée d'amélioration** (4 critères à compléter sur 11)





Exemples de critères pour la partie production

Actions à réaliser obligatoirement:

Catégorie	N°	Action
Qualité	1.1	Participation aux formations sur l'hygiène et la sécurité alimentaire du CRPMEM et de la Halle à Marée
	1.2	Durée de marée selon réglementation en vigueur (marée =< 96h selon la catégorie de navigation)
	1.3	Taille des captures selon la grille fournie par la Halle à Marée
Traçabilité	2.1	Respect de l'obligation de déclaration des débarquements
	2.2	Adhésion aux principes de traçabilité de la Halle à Marée



Critères pour la partie production

Catégorie	N°	Action
Environnement	3.1	Participation à la formation de remise à l'eau des espèces sensibles sur la base des obligations de déclaration des captures accidentelles et application du guide de bonnes pratiques
	3.2	Valorisation des espèces non ciblées
	3.3	Respect de la taille minimum de maillage (arrêté préfectoral sur la maille minimum) et longueur de filet maximum (2 500m)
	3.4	Respect de l'interdiction de pêche dans les zones de réserves naturelles
	3.5	Respect de la zone ARRIBA et période de non pêche volontaire
	3.6	Conservation des déchets non biodégradables à bord afin de les ramener à terre



Critères pour la partie production

Catégorie	N°	Action
Social	4.1	Rédaction d'une liste d'engagements des armateurs pour améliorer la qualité de vie au travail des marins (e.g. primes, sensibilisations financières, mutuelle, caisse-chômage intempéries)
	4.2	Respect du prix conseillé d'achat et de vente par espèce (cf table des prix conseillés)



Prochaines étapes



Le projet PALICA 3



© Michel Nalovic CRPMEM Guyane WWF



FONDS VERT !

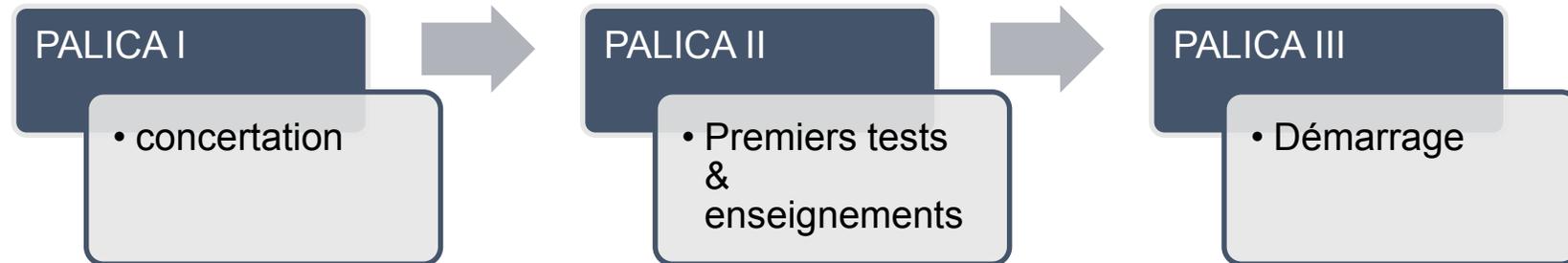


OFB
OFFICE FRANÇAIS
DE LA BIODIVERSITÉ



Melvita

PALICA quelques rappels



PALICA quelques rappels



Pêcheries Actives pour la Limitation des Captures Accidentelles

- Rapide rappel sur les captures accidentelles
- En Guyane :
 - Tortues
 - Sotalies
 - Poisson scie
 - Autres
- Chaque animal justifie de différentes mesures d'évitement

PALICA 3 : objectifs



Pêcheries Actives pour la Limitation des Captures Accidentelles

- Un projet sur financements mixtes : fonds vert – OFB – Mécénat – CTG
- Bi-porté - approche collaborative dans la science de la pêche à l'image du projet TTED (2009/2010) puis ARRIBA et PALICA I & II
- Avec des objectifs opérationnels clairs
 - 4 tests de sélectivité innovants sur les filets
 - Evaluation du rendement de la canne à pêche et de la bandit reel
 - Concertation zones et périodes sensibles
 - Projet Yana'Riba
 - Evaluation de l'impact de la pêche de plaisance sur la ressource

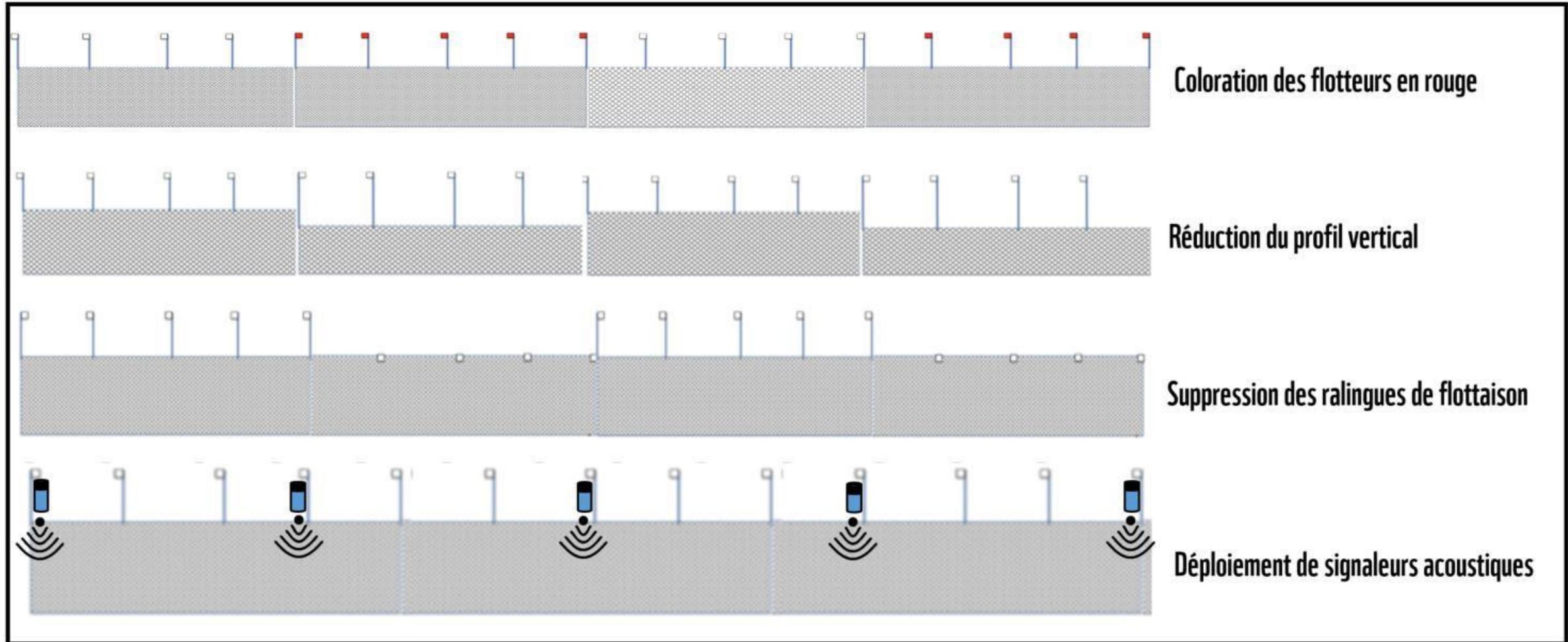
Les enseignements de PALICA II



Le résultat attendu



Les enseignements de PALICA II



Filets expérimentaux testés dans le cadre du projet PALICA II

Les enseignements de PALICA II



Test des flotteurs rouges



Test de réduction du profil vertical et ses capteurs de profondeur



Test des signaleurs acoustiques



Flotteurs expérimentaux permettant la suppression des ralingues

581 jours de mer observés

Communication

Confiance

38 C.A observées

3 survols pêche illégale



Les enseignements de PALICA II



Test des signaleurs acoustiques :

- 112 coups de filets analysés
- 1 seule capture de sotalie un jour où les signaleurs ne fonctionnaient pas



Cadre

Calendrier

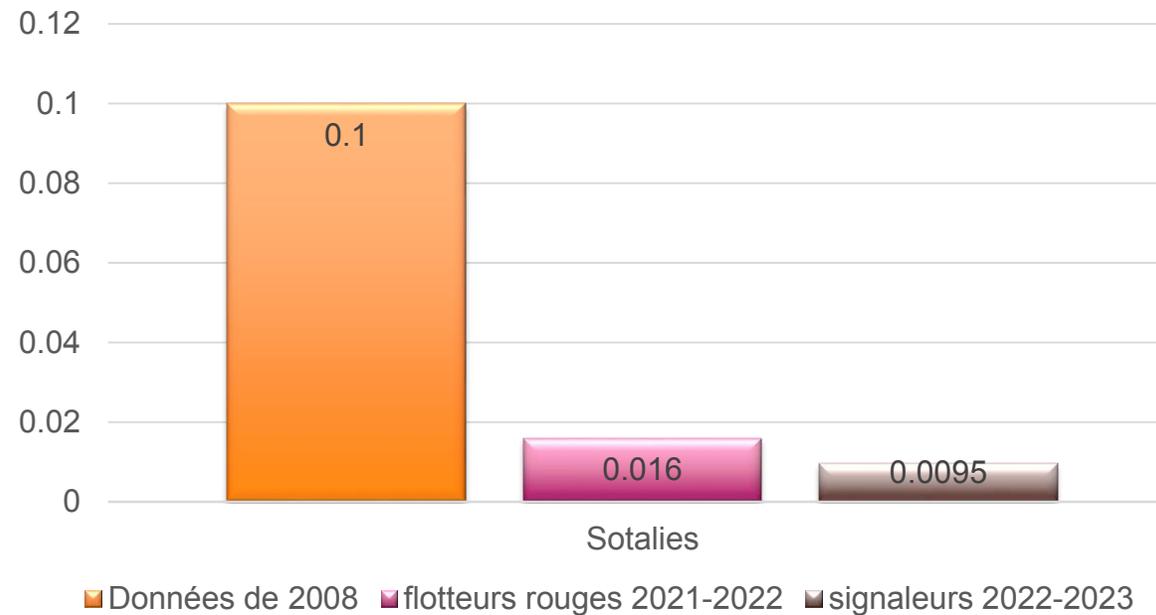
Budget

Discussions

Les enseignements de PALICA II



CPUE (captures par 1000 mètres de filets sur 24h) Sotalies



Cadre

Calendrier

Budget

Discussions

Objectifs sur PALICA 3



- Tests de sélectivité:
 - Continuer l'acquisition de données pour assurer des conclusions statistiquement solides (achat de 2 nouvelles caméras)
 - Permettre aux tests d'être déployés sur des CCA
- Continuer de montrer le rôle proactif des pêcheurs professionnels sur les projets
- Suivre la population de tortues olivâtres (suite ARRIBA)
- Tester la pêche à la canne et à la ligne multi-hameçon (bandit reel)
- Enquêtes pêche de plaisance
- Missions de dépollution filets fantôme

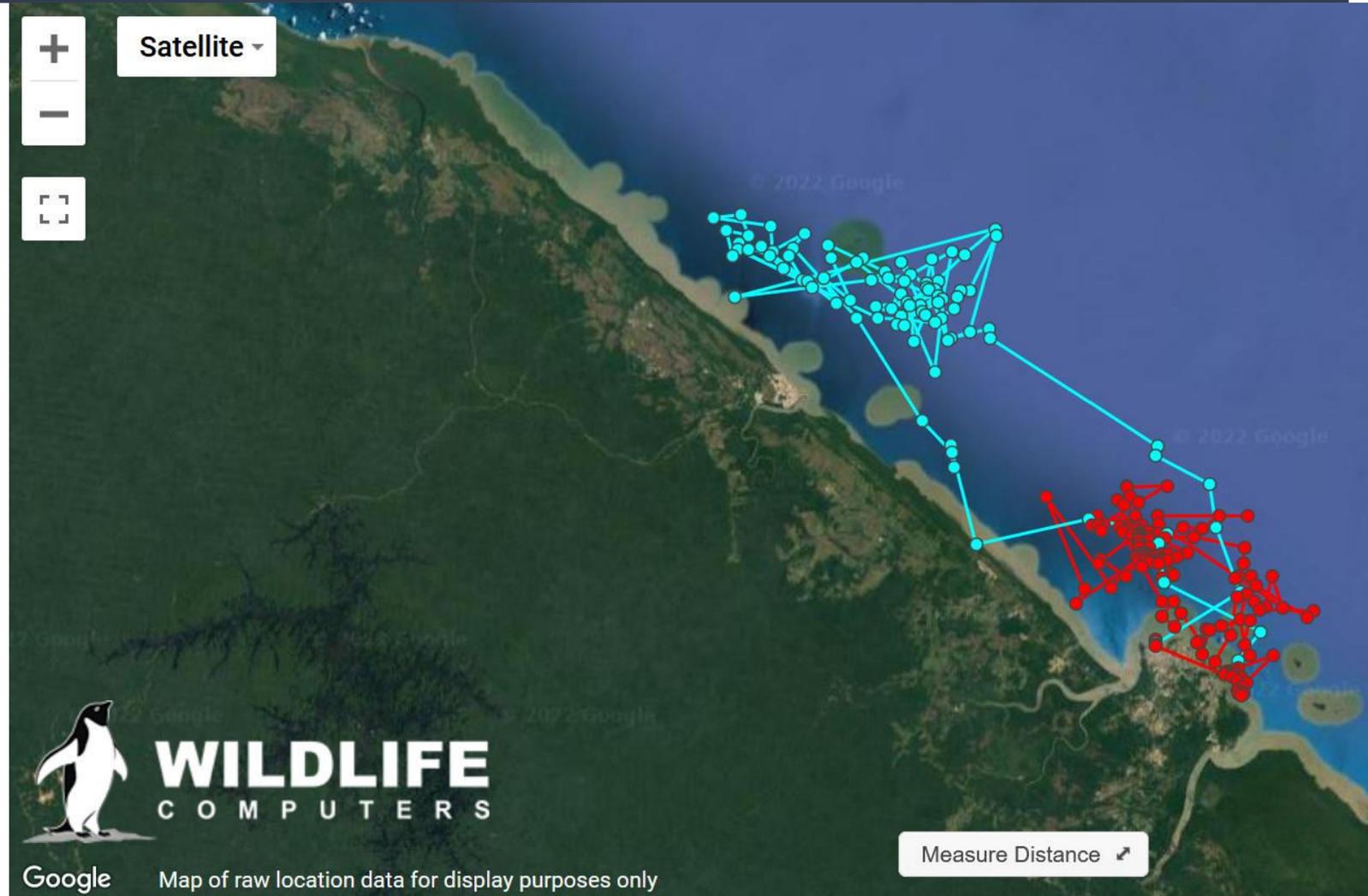
ARRIBA - ARRIBADAS

Les tortues olivâtres et le phénomène des arribadas

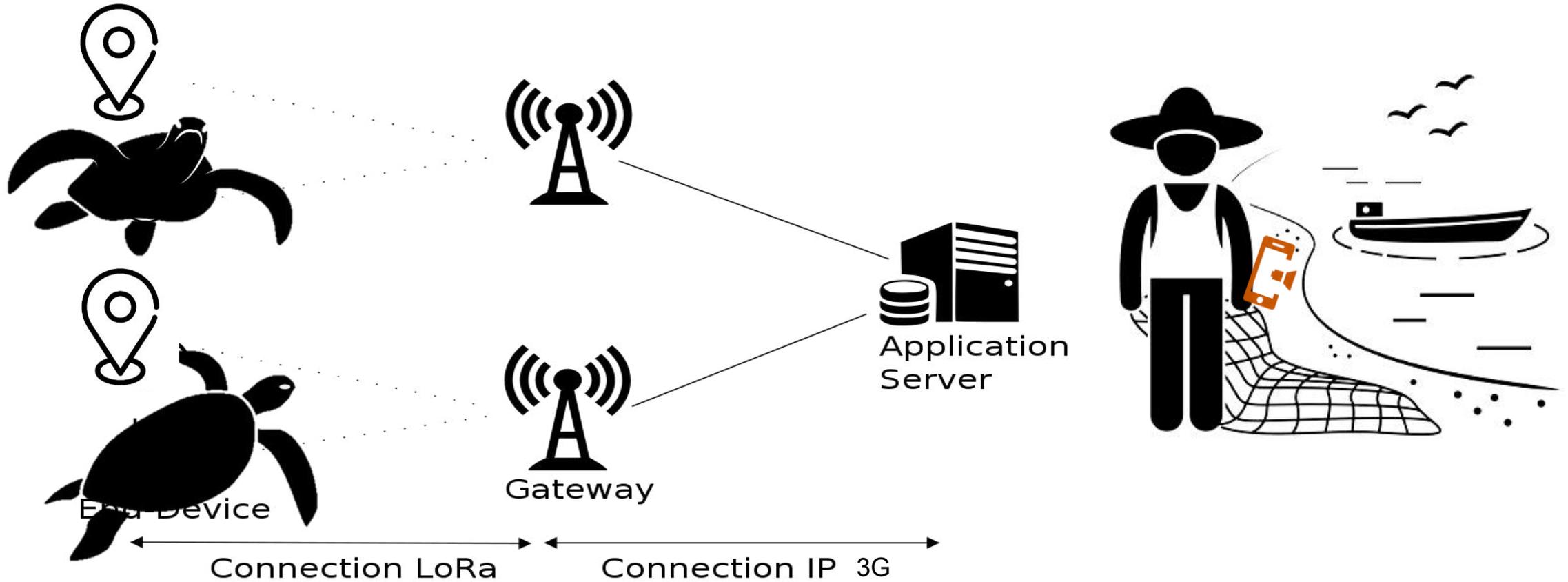
- Une stratégie de survie mais aussi de plus grands risques de captures accidentelles



Résultats des balises 2022 (PALICA II)



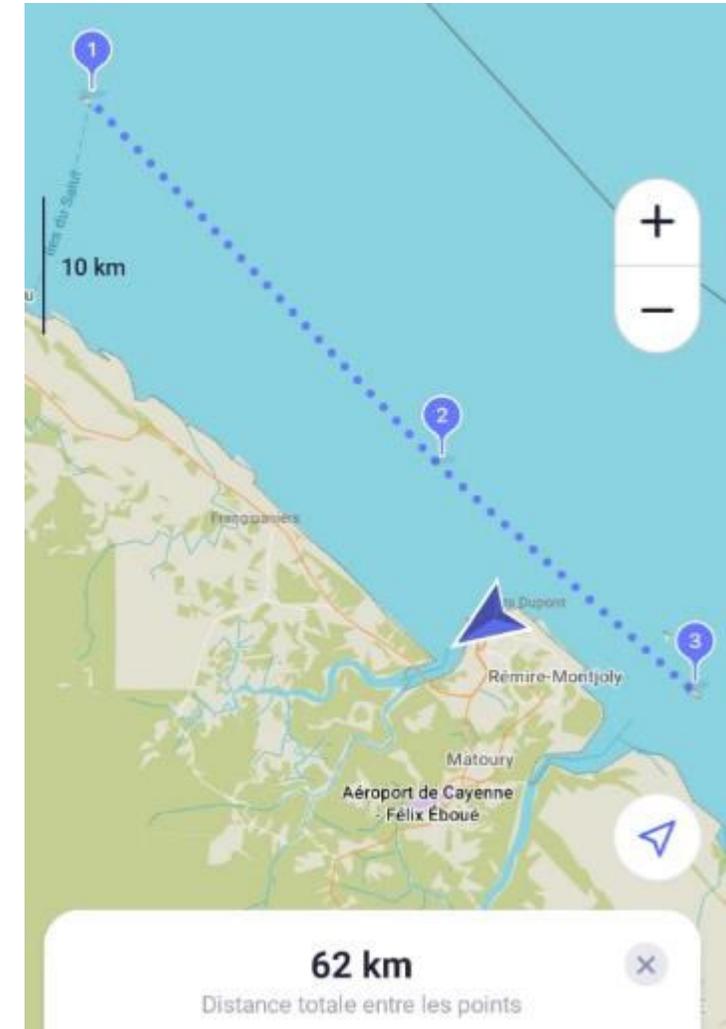
La technologie



Les antennes relais



- Reçoivent les signaux des émetteurs des balises
- Connectée à Internet via 4G
- Transmettent l'information à une carte interactive
- 3 antennes : plus large couverture



La philosophie du projet

Ingénierie

Sciences sociales

Planning prévisionnel

Budget prévisionnel – plan de financement



Organisme	Type financement	Montant	Part total
Fonds vert	Subvention	627,800 €	54%
OFB	Subvention	150,000 €	13%
CTG	Subvention	10,000 €	1%
Melvita	Mécénat	189,000 €	16%
WWF	Auto-financement	181,480 €	16%
TOTAL		1,158,280 €	100%



Cadre

Calendrier

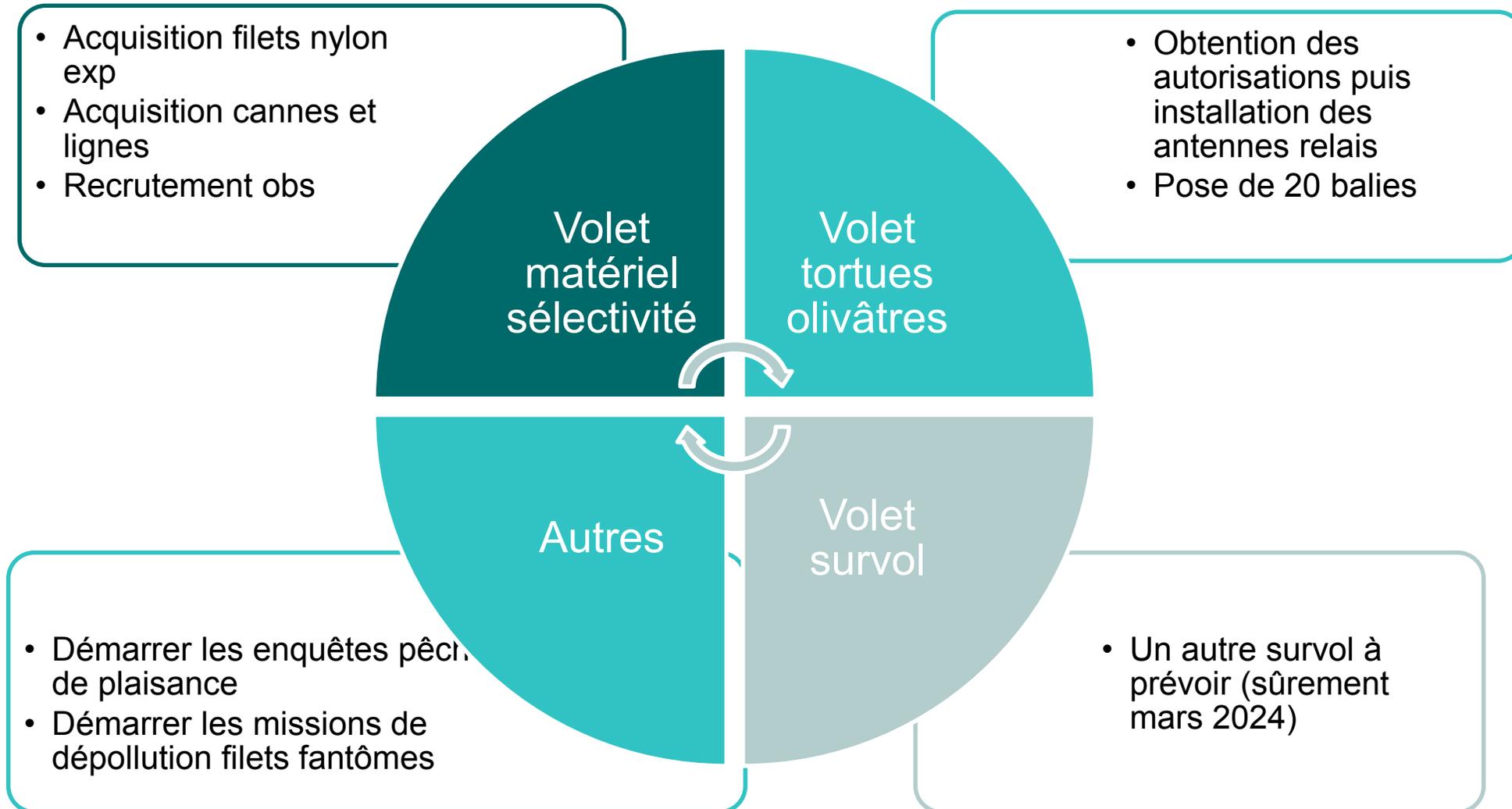
Budget

Discussions

Ce qui a déjà pu commencer



Les étapes opérationnelles en 2024



together possible™



Working to sustain the natural world for the benefit of people and wildlife.

together possible™ panda.org

WWF® and ©1986 Panda Symbol are owned by WWF. All rights reserved.
WWF, 28 rue Mauverney, 1196 Gland, Switzerland. Tel. +41 22 364 9111
CH-550.0.128.920-7

3) PRÉSENTATION DE DOSSIERS D'ACTUALITÉ

Présentation CCOG

- Schéma directeur du Port de l'Ouest

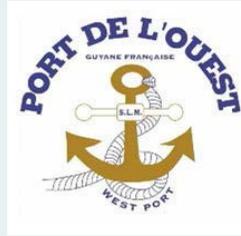


Schéma directeur port de l'ouest guyanais

Commission portuaire du 12/06/2023

Phase 3 - Schéma directeur

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Olivier LE CORF

Tél. : +33 6 71 60 17 50

E-mail : o.lecorf@inddigo.com

En partenariat avec :



inddigo

www.inddigo.com



- ❑ **Rappel de l'objectif et du contenu de l'étude**
- ❑ Enjeux identifiés au diagnostic (Phase 1)
- ❑ Définition des options de développement (Phase 2)
- ❑ Elaboration du schéma directeur

🏠 RAPPEL DE L'OBJECTIF ET DU CONTENU DE L'ÉTUDE

✓ Objectif :

Les différentes demandes et opérations impulsées par le POG doivent s'articuler avec une stratégie de long terme, cohérente avec celle du territoire, la CCOG souhaite donc retranscrire la vision du développement dans un schéma directeur portuaire pour la période 2022-2030 avec une vision élargie jusqu'en 2040.

✓ Etapes :

Etape	Désignation
Etape 0	Acquisition et revue des données / entretiens
Etape 1	Diagnostic
Etape 2	Options de développement et choix d'un scenario Analyse socio-économique du projet
Etape 3	Rédaction du schéma directeur du port

✓ Périmètre : 3 activités - Trafic maritime / frontalier / fluvial

- ❑ Rappel de l'objectif et du contenu de l'étude
- ➔ ❑ **Enjeux identifiés au diagnostic (Phase 1)**
- ❑ Définition des options de développement (Phase 2)
- ❑ Elaboration du schéma directeur

Enjeux identifiés

- ✓ Alternative à la route pour les approvisionnements de l'ouest guyanais (**sécurisation des approvisionnements**)
- ✓ Report modal camions > navires (**Réduction des impacts écologiques et sociaux**)
- ✓ Massification / concurrence des moyens de transport (**A terme, baisse du coût des marchandises importées**) permettant un développement économique du territoire (**accueil de nouvelles entreprises privées, créatrices d'emplois locaux**).

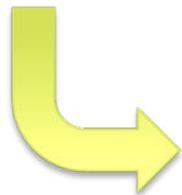
Levier nécessaire

- ✓ **Volonté politique / moyens financiers + maîtrise du foncier.**

- ❑ Rappel de l'objectif et du contenu de l'étude
- ❑ Enjeux identifiés au diagnostic (Phase 1)
-  ❑ **Définition des options de développement** (Phase 2)
- ❑ Elaboration du schéma directeur

A partir des conclusions du diagnostic,

Trois hypothèses de profondeur de dragage considérées.



Trois scénarios de trafics avec pour chacun une hypothèse basse et une hypothèse haute; **soit 6 perspectives de volume de trafics.**

Ces prévisions de trafics ont été transcrites en besoins d'aménagement.



Six scénarios d'aménagement du port à horizon 2030-2040, permettant tous d'être réalisés par phase, afin d'assurer la progressivité d'arrivée des trafics projetés.

◆ OPTIONS DE DEVELOPPEMENT

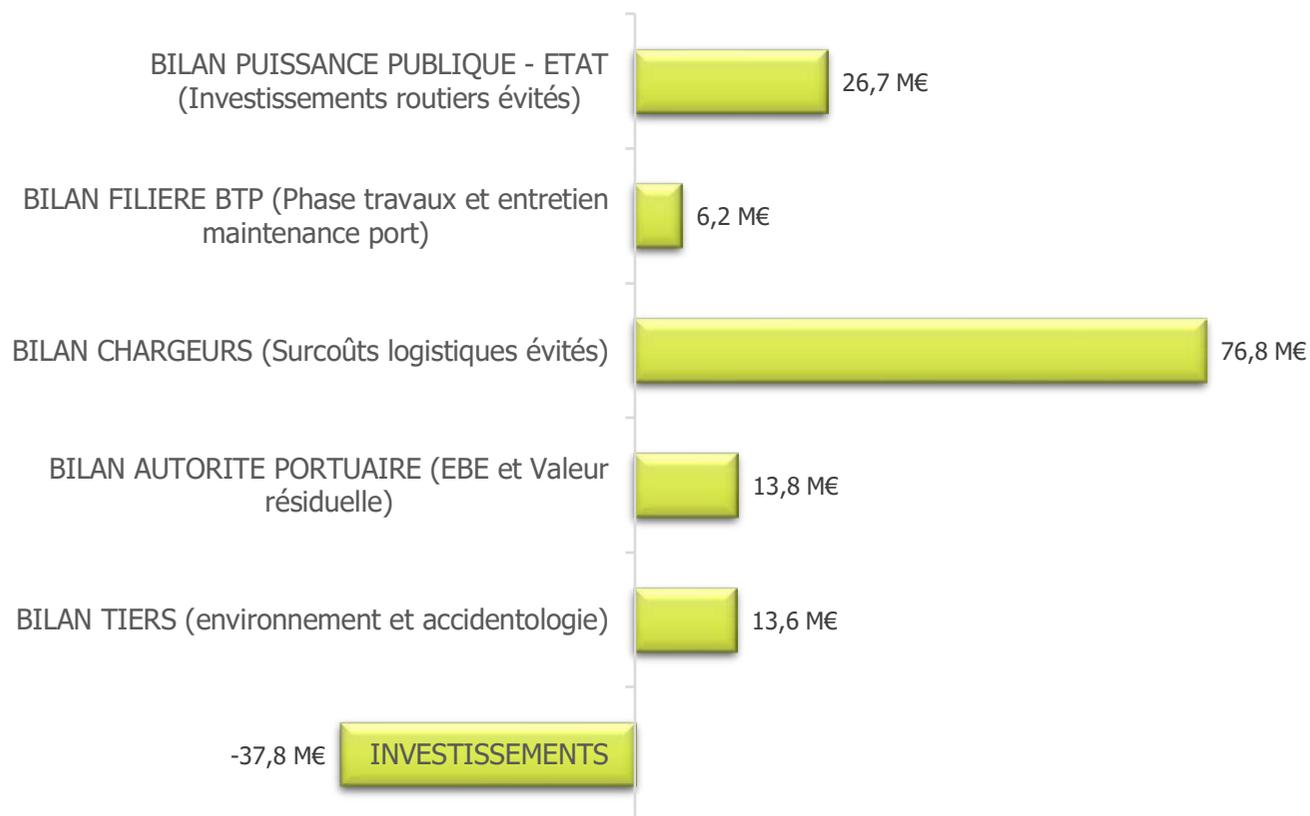
Arbitrage scenarios de trafics et solutions d'aménagement – COPIL du /07/12/22

- ✓ **Hypothèses de dragage à retenir** : un dragage de minimum 100 cm sur les trois points hauts du chenal.
Cette hypothèse doit permettre de remplir 3 objectifs : TE sécurisant / élargissement plage accueil / gain de chargement.
- ✓ **Les perspectives de trafics** qui pourraient transiter par le port de SLM prises en considération : Scénario 1 hypothèse haute (S1HH).
Il tient compte de volumes bien identifiés et prévoit un niveau de trafics de l'ordre 145 000 tonnes à l'horizon 2040 (après opérations de dragage selon les hypothèses de répartition modale considérées).
- ✓ **Le scénario d'aménagement** à considérer aux horizons 2030-2040 : Scénario n°4 permettant d'assurer des trafics jusqu'à 150 000 tonnes.

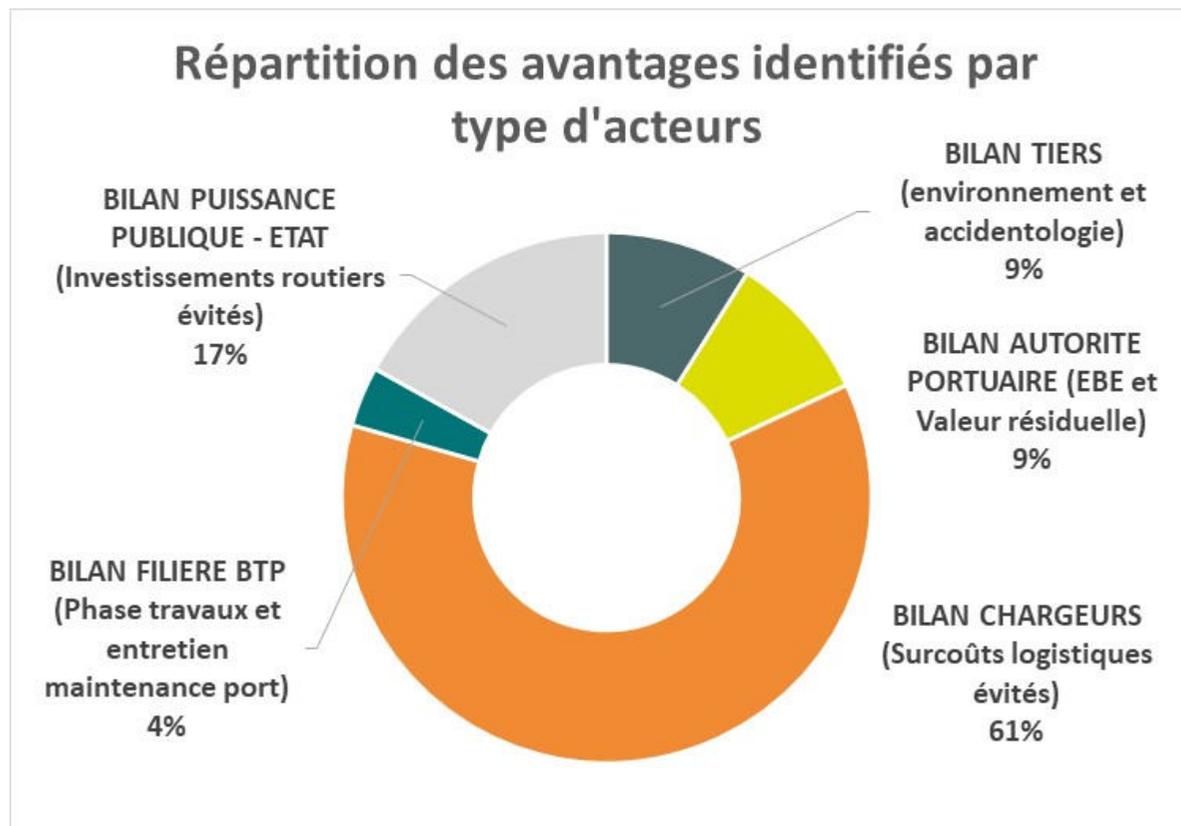
>> Analyse socio-économique

Analyse socio-économique du projet (sur une période de 50 ans)

BILAN SOCIO-ECONOMIQUE PAR ACTEUR SCENARIO DE TRAFICS 1 HH - / SCENARIO AMENAGEMENT "S4



Analyse socio-économique du projet (sur une période de 50 ans)



Analyse socio-économique du projet - Intérêts du projet portuaire

- ✓ Le projet d'aménagement portuaire à SLM se caractérise par des **avantages certains pour l'ensemble des acteurs** sur les plans économique, logistique et en termes de politique d'aménagement du territoire par les économies induites dans l'entretien de la RN1.
- ✓ Par ailleurs, le projet permet de **réduire drastiquement les impacts environnementaux** générés par les flottes de camions qui desservent le territoire depuis DDC.

L'absence de réalisation du projet peut en revanche faire peser des risques majeurs pour la desserte du territoire sur les plans sociaux, économiques et politiques avec des conditions d'acheminement fortement perturbées en cas de survenue d'aléas (inondations, grève...) impliquant une rupture de connexion (route, pont). Outre les difficultés de la RN1, ces situations seraient par ailleurs de nature à renforcer le trafic informel depuis le Suriname.

- ❑ Rappel de l'objectif et du contenu de l'étude
- ❑ Enjeux identifiés au diagnostic (Phase 1)
- ❑ Définition des options de développement (Phase 2)
- ➔ ❑ **Elaboration du schéma directeur**
 - Ambition portuaire pour 2040
 - Projet d'aménagement
 - Conclusion

Ambition portuaire pour 2040

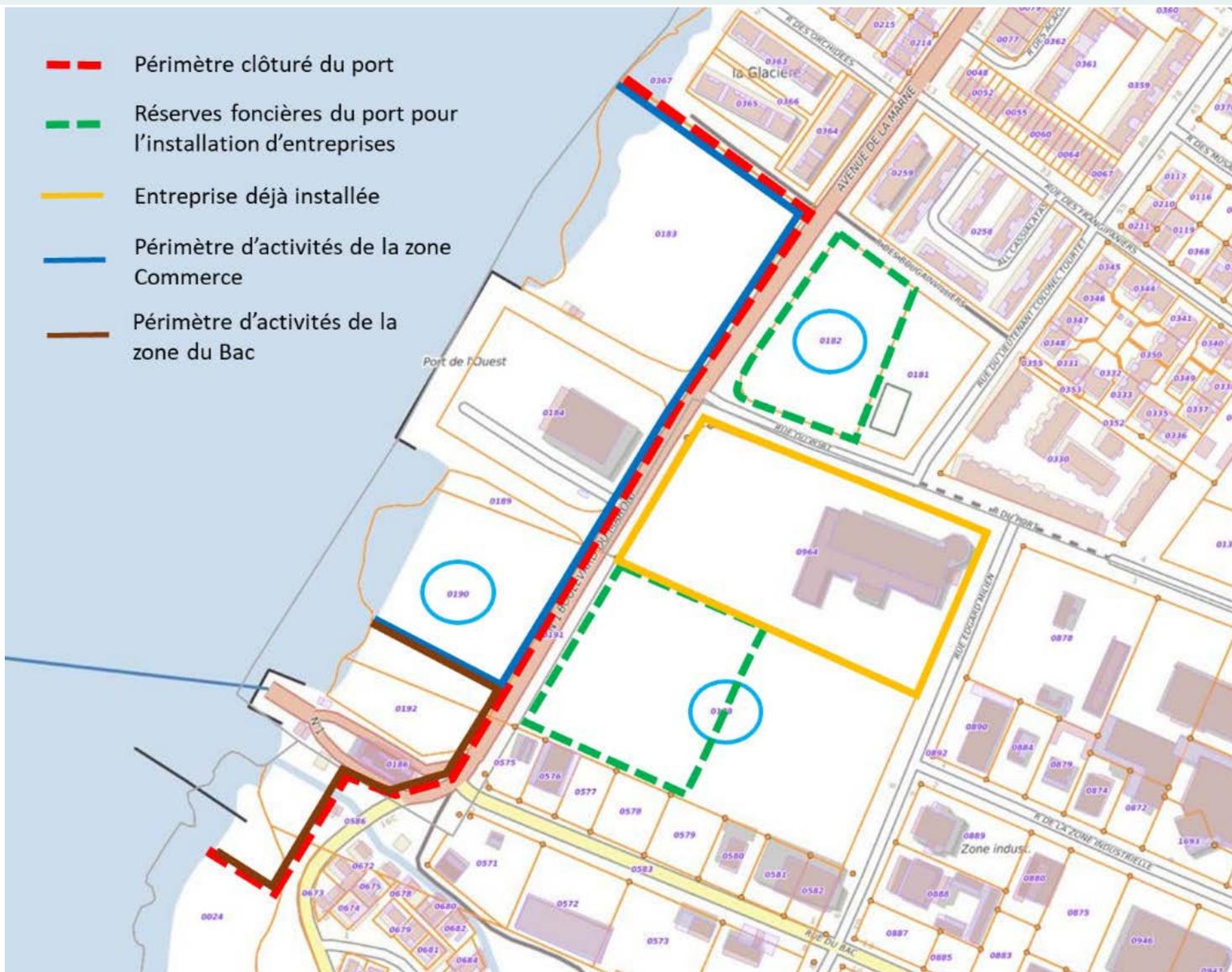
Bilan de la concertation : **vision commune des différents acteurs pour le futur port de l'Ouest, à savoir :**

➤ **A moyen terme (horizon 2030-2040) :** Pérennisation / développement du POG dans son périmètre actuel pour assurer en priorité l'approvisionnement du territoire Ouest Guyanais.

➤ **A long terme (Après 2040) :** Aménagement d'un nouveau port industriel en dehors de la ville de Saint-Laurent.

Cela amènerait le port à basculer vers un port « plus urbain » au service du fleuve (gestion des flux vers le haut Maroni et le Surinam) et à l'attractivité de la ville (Tourisme / croisière / plaisance, ...).

Projet d'aménagement – Nouveau périmètre portuaire



Projet d'aménagement – Sécurisation du foncier

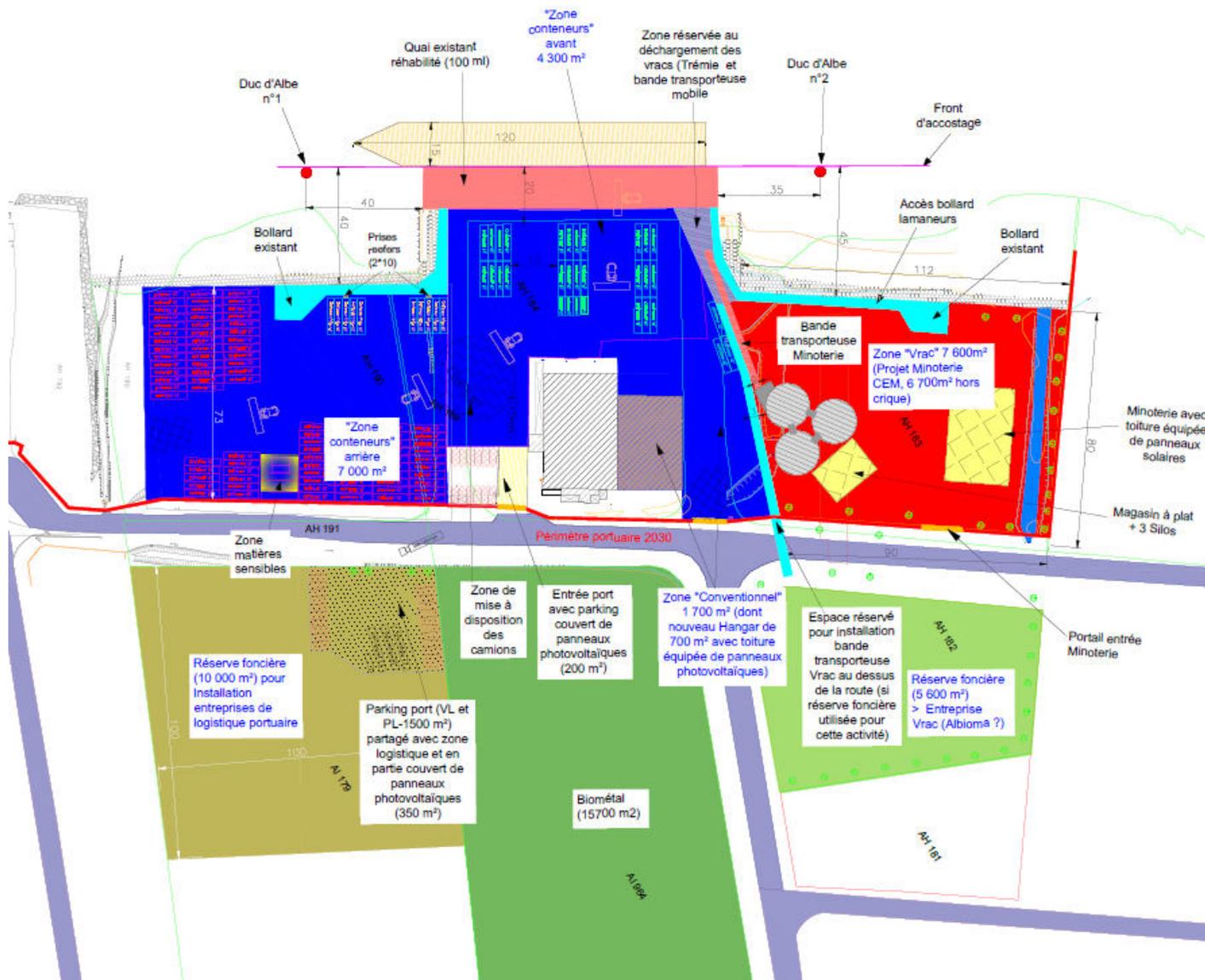
- ✓ **Ensemble fonctionnel fluvial bac - port de commerce :**
 - ❑ Acquisition de la parcelle AH190 (9 500 m²), indispensable à l'unité de la zone (continuité zone sous douane) mais également à l'aménagement de la plateforme de stockage de conteneurs à proximité du quai. Cette parcelle est réservée aux activités portuaires dans le PLU.
 - ❑ Pas d'interruption de la voirie publique actuelle qui passe devant le port (Avenue Felix Eboué : Ex RN1 qui va jusqu'au bac depuis les Orchydées).

- ✓ **Réserves foncières permettant l'accueil des entreprises** travaillant avec le port (génératrice de trafics / assurant la logistique associée) :
 - ❑ Récupération de la parcelle AH182 (5 600 m², ancien dépôt pétrolier Texaco) pour implantation d'une unité industrielle de vrac qui ne peut être implantée qu'à proximité immédiate du port.
 - ❑ Acquisition d'une partie de la parcelle AH179 (1 ha) pour l'implantation d'entreprises en lien direct avec le port (de logistique notamment) ainsi que l'accueil d'entreprises de l'Est Guyanais (antennes de négociants ou de chargeurs qui veulent s'implanter dans Ouest).

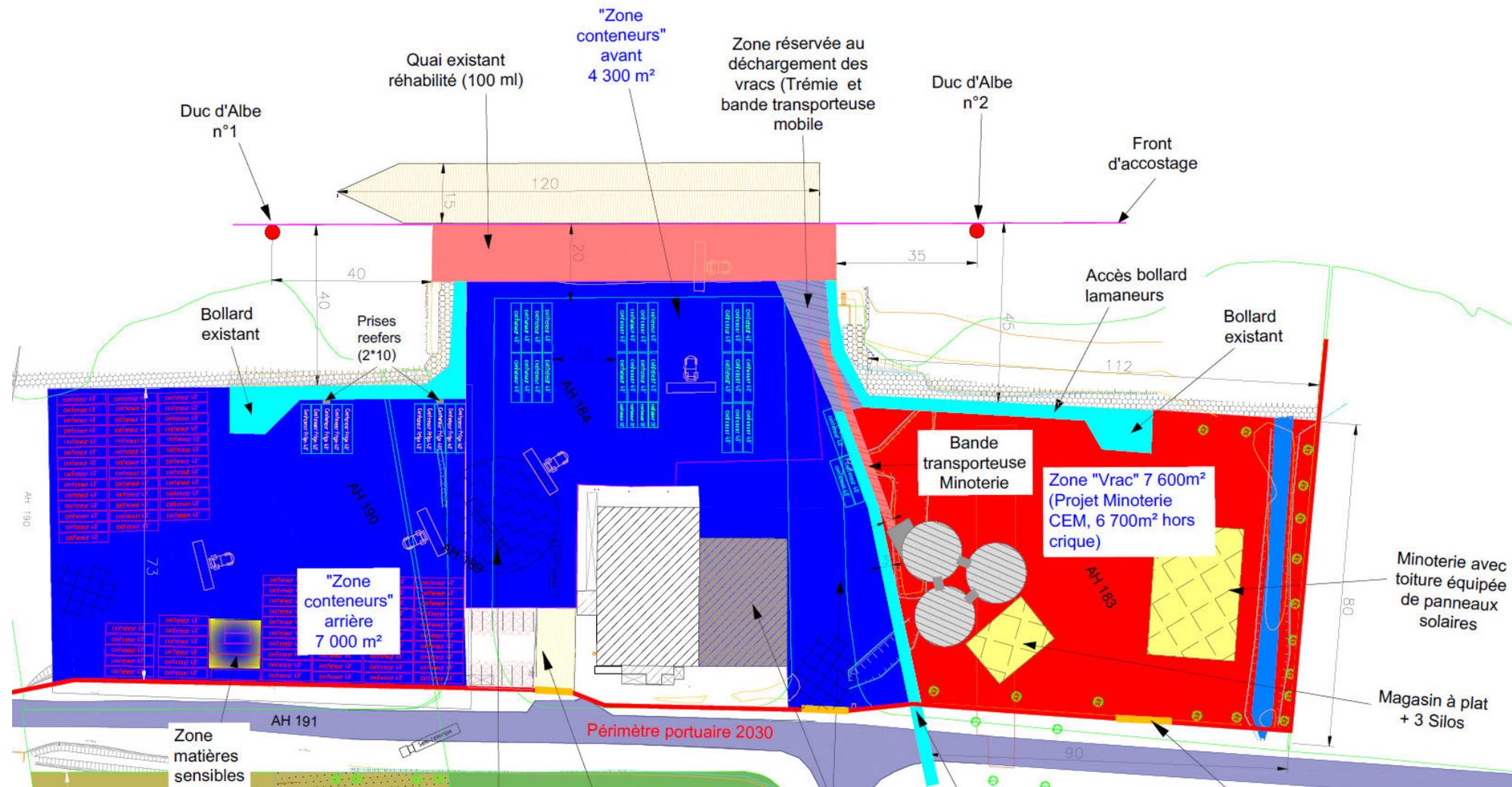
Projet d'aménagement – Actions principales

- ✓ **Dragage d'entretien** (sans approfondissement par rapport au chenal d'origine) pour revenir à une exploitation normale du fleuve avec une profondeur similaire à celle du début des années 1900 (moins 1 à 2 m) :
 - ❑ Environ 500 000 m³ à draguer sur les trois points hauts du chenal.
 - ❑ Sédiments de bonnes qualités pouvant être rejetés directement en mer + une partie du sable (30 000 m³) valorisable en remblais terrestre (sous réserve autorisation Préfectoral).
- ✓ **Réhabilitation du quai existant** (pour assurer sa stabilité et sa résistance à 5 t/m²).
- ✓ **Aménagement de la plateforme de stockage :**
 - ❑ Environ 1 ha à créer dont un bâtiment de 700 m² pour le stockage des conteneurs et des marchandises conventionnelles.
 - ❑ La location à un opérateur privé d'environ 7 000 m² de terrain pour le stockage et transformation de vrac solide (Minoterie).
- ✓ **Acquisition d'outillages de manutention.**
- ✓ **Montée en compétences de l'équipe portuaire pour réaliser l'ensemble des manutentions et la maintenance de l'outillage.**
- ✓ **Déploiement d'équipements type photovoltaïque.**

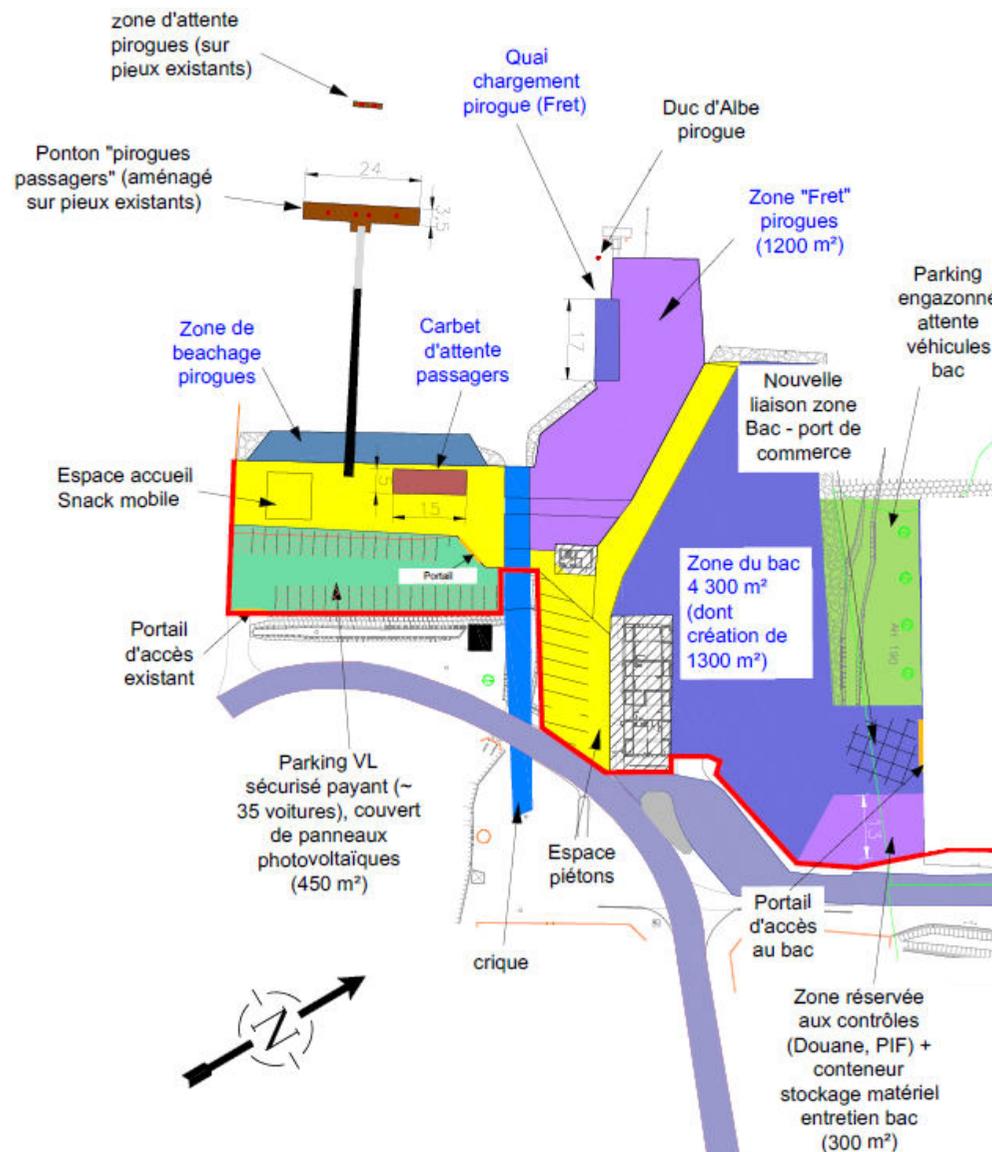
Projet d'aménagement – Plan de masse port de commerce



Projet d'aménagement – Plan de masse port de commerce



Projet d'aménagement – Plan de masse zone bac / port piroguier



Projet d'aménagement – Coûts estimatifs

Pour le port de commerce, estimations des différents aménagements (investissement sur 2024 à 2026 incluant les études et l'accompagnement technique) :

Désignation	Prix total € HT
Acquisition du foncier	810 500 €
Infrastructures	16 864 500 €
Superstructures	4 617 500 €
Equipements	1 647 500 €
TOTAL	23 940 000 €

Pour la zone du bac et du port piroguier, estimations des différents aménagements (investissement sur 2024 à 2026 incluant les études et l'accompagnement technique) :

Désignation	Prix total € HT
Infrastructures	586 000 €
Superstructures et équipements	409 000 €
TOTAL	995 000 €

Projet d'aménagement – Analyse financière pour le port de commerce

- ✓ Avec un volume d'investissement global nécessaire de 24 M€ (à terme, pour le port de commerce), l'exploitation du POG ne peut être viable financièrement sans un apport important de subventions.
- ✓ Dans le cas d'une exploitation du POG en régie qui assure les opérations de manutention, le niveau de subvention nécessaire pour garantir sa viabilité économique et financière s'élève à 75% de l'investissement global, soit 17,9 M€ correspondant :
 - ❑ à 100% du dragage (10,7 M€)
 - ❑ + 60% du montant des infrastructures, superstructures et équipements (7,2 M€).
- ✓ La charge d'investissement résiduel pour le POG à est à hauteur de 6 M€.

Projet d'aménagement – Points de vigilance

✓ **Adaptation du PLU**

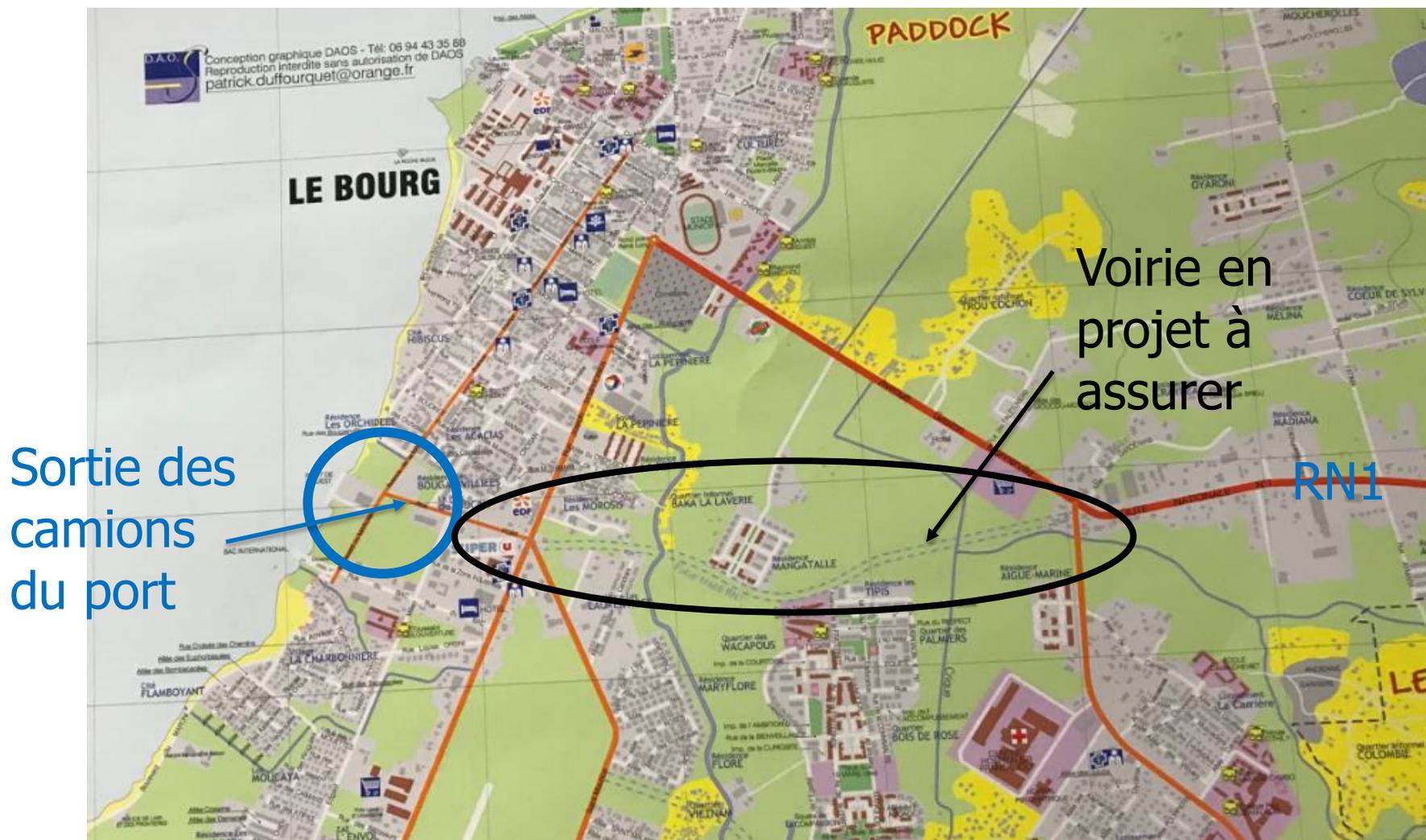
Pour permettre l'implantation d'une unité industrielle de vrac sur la parcelle AH183 (Minoterie), il est nécessaire de mettre à jour le PLU. Une erreur dans le plan de zonage le rend aujourd'hui incohérent avec ce type d'implantation, pourtant dans le périmètre portuaire.

✓ **Sécurisation de l'accès routier au port**

Le projet d'aménagement des accès de la ville de Saint-Laurent du Maroni a prévu une liaison directe depuis la RN1 jusqu'au port, en créant une voie entre la RN1 et la route du bac.

Cette route d'accès au gabarit camion permettant la liaison entre le port et la RN1 sans passer par le centre-ville doit être garantie pour éviter une gêne importante pour le trafic portuaire / urbain et les habitants de SLM.

Projet d'aménagement – Points de vigilance



Projet d'aménagement – Points de vigilance

- Bleu - Constructible avec prescriptions
- Rouge - Inconstructible
- /// Aléa fort

Plan de prévention des risques inondation de Saint-Laurent du Maroni

Zonage réglementaire -- Version zonage base -- Secteur Port



Zone à
aménager
inclus dans
le PPRi

Projet d'aménagement – Points de vigilance

✓ **Cohérence avec le PPRi de Saint-Laurent du Maroni :**

Une partie des terrains à aménager (notamment sur la parcelle AH190) se situe en zone rouge du PPRi.

Toutefois les activités et installations nécessitant fondamentalement la proximité de l'eau (cf.3.1.3-g du règlement du PPRi), sont autorisées;

A savoir les activités portuaires telles que les quais de déchargement, les docks, les plate-formes et hangars de transit, les installations liées à la sécurité-police-douane-armée, aires de stockage provisoire, cales de mise à l'eau, cales sèches, chantiers navals, capitaineries, bureaux du port, installations d'accueil des passagers (billetterie, salons, filtrage...) .

Conclusion

- Projet à impact environnemental positif (avec un report modal RN1 > maritime, **permettant d'éviter l'émission plus 12 000 tonnes de CO2e / par an**).
- Bien que conséquent, le cout du projet pour le port de commerce (~ 24 M€) correspond pour moitié **à un rattrapage de travaux** (dragage d'entretien du chenal, désordre entraînant une sous-capacité du quai).
- **Projet mesuré, adaptable et polyvalent** (pas de poste à quai dédié) afin de s'adapter facilement aux évolutions des trafics, aux besoins des clients et de
 - ❑ Le programme d'investissements retient la mise œuvre d'ouvrages au fur et à mesures des besoins réels d'espaces liés aux trafics réels, permettant de limiter les risques financiers.
 - ❑ Les simulations financières ont été établi avec un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) sur 4 ans mais seules la réalisation des dragages, la réhabilitation du quai existant et l'acquisition de la parcelle AH 190 sont nécessaires dans un premier temps.

3) PRÉSENTATION DE DOSSIERS D'ACTUALITÉ

Présentation GPMG

- Projet stratégique du Grand port maritime

**Projet Stratégique 2024-2028 :
Pour la Guyane, une plateforme
portuaire performante, durable et
résiliente**

Senk lannen pou nou paré



Contextualisation

Le 1^{er} Projet stratégique 2014-2018 a permis de lancer la modernisation de l'ensemble des composantes portuaires (*infra et superstructures, équipements, savoir-faire*) et de retrouver une activité portuaire performante.

Le 2nd Projet stratégique 2019-2023 a poursuivi la modernisation de l'offre portuaire et a lancé les actions favorables à l'intégration régionale du territoire et du port, du plateau des Guyanes à la Caraïbe.

Le GPM Guyane lance **son 3^{ème} Projet Stratégique pour la période 2024-2028** en se donnant comme ambitions de décarboner la plateforme portuaire conformément aux évolutions réglementaires en vigueur, et en poursuivant les actions de modernisations et de développement des infrastructures et équipements au service du territoire.

A cette fin, ce Projet stratégique définit :

- **les grandes orientations d'évolution et de développement de l'établissement ;**
- **les actions à poursuivre ou à mettre en œuvre ;**
- **la priorisation nécessaire au regard des contraintes inhérentes à la trajectoire financière.**

Il s'agit donc de créer un modèle portuaire énergétique durable

Un bilan décennal très positif

En 10 ans la plate-forme portuaire de Dégrad-des-Cannes se métamorphose sous l'impulsion des investissements réalisés et leur mise en service permettra:

- **rendements améliorés** avec réduction des temps d'escale des navires après mise en service des grues ;
- **économies d'énergie** (*carburants*), **d'entretien et de réparation** du matériel ;
- **gains de temps et de productivité** ;
- **amélioration de la sécurité des personnels** ;
- **réduction des impacts sur l'environnement** (*rejets et émissions, production d'énergie, réduction bilan carbone...*) ;
- **sécurisation de la plateforme portuaire** en général, des **accès** terrestres et maritimes ainsi que de **l'alimentation électrique** en particulier ;

Pour autant, de nombreuses étapes restent à franchir pour préparer l'avenir

Chiffres-clés 2022 et perspectives

Un trafic en progression régulière qui approche le million de tonnes.

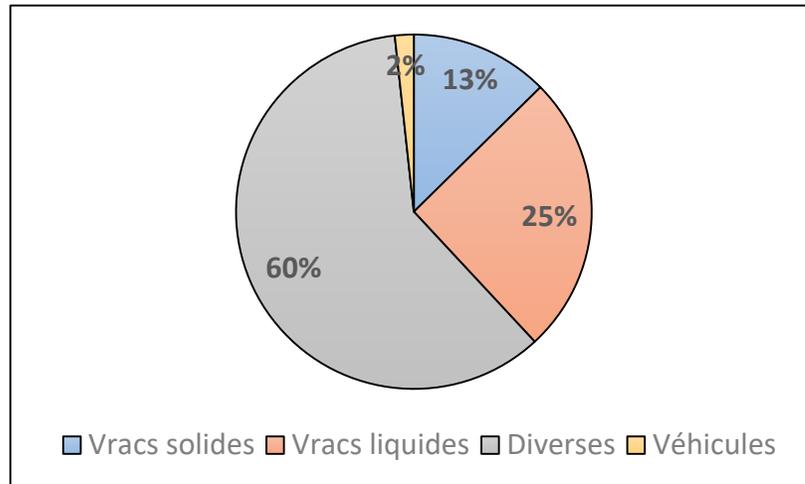
72 420 EVP dont 60% pleins imports.

Un CA de 20,4 M€, en progression.

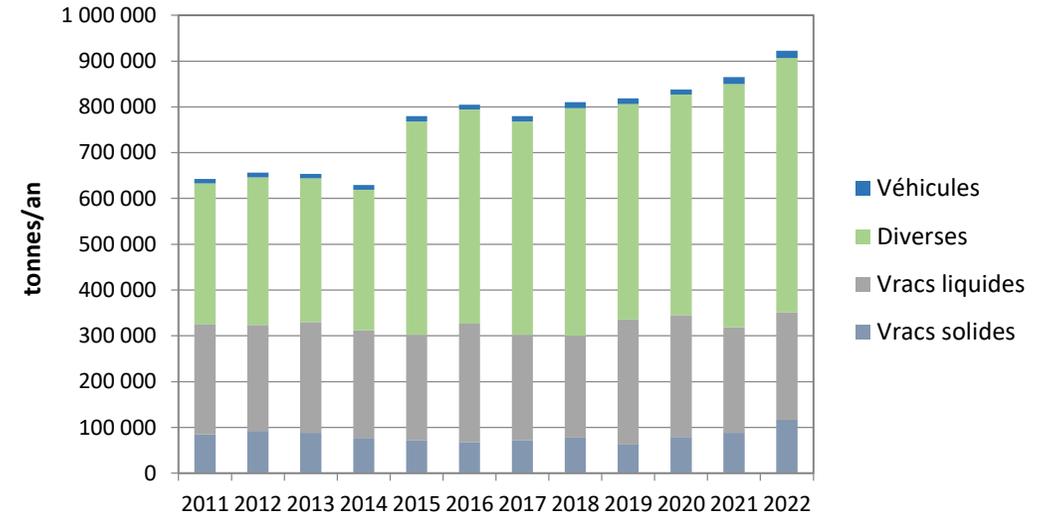
56,3 M€ d'investissements dont 70% exécutés.

Une circonscription de 1 750 ha sur 5 sites

Une maîtrise foncière de 23ha à 48ha sur DDC



Evolution du trafic portuaire - GPM de la Guyane

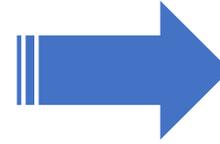


40% du trafic traités sur 2 postes spécialisés.

60% du trafic (*quasi tout conteneurisé*) traités sur les 3 quais du terminal de Dégrad-des-Cannes.

⇒ **importance de disposer d'infra/équip/savoir-faire performants pour assurer un trafic de +/- 100 000 EVP au terme du 3^{ème} PS et 120/140 000 EVP à 2040 = 1,2 à 1,5 Mt.**

Une évolution annoncée des lignes conteneurisées



Une évolution structurelle à venir 2024-2025, qui doit être prise en compte :

- ligne transatlantique directe Europe - Antilles avec de plus gros navires (7 900 EVP) ;
- feederisation de la Guyane au départ des Antilles avec 4 des navires actuels de type Guyamax (2 200 EVP) ;
- desserte hebdomadaire inbound de Guadeloupe et outbound sur Martinique ;
- attente du maintien de la qualité de service en termes de transit time, de coûts... par les compagnies maritimes CMA CGM et MARFRET.

Un territoire avec des potentiels à libérer

- Un territoire européen tourné vers l'Europe avec des voisins encore peu interactifs à ce stade : Suriname & Guyana tournés vers le CARICOM, et Brésil vers le MERCOSUR et l'international.
 - Un territoire encore trop intégré au marché européen : surcoûts économiques et environnementaux de l'éloignement des sources d'approvisionnement, et d'un cadre normatif et réglementaire en décalage régional.
 - La valorisation des potentiels des richesses naturelles de la Guyane ne sera pas de nature à modifier profondément les flux de trafics à court terme : en tout état de cause, l'impact restera faible à modéré pour le GPM sur la période du PS.
 - Un commerce extérieur qui restera fortement lié à l'Europe : balance commerciale structurellement déficitaire et faible probabilité d'inversion de la tendance à court/moyen terme, compte tenu d'un potentiel exportateur limité et d'une prévision de croissance soutenue de la population => la Guyane devrait continuer d'être fortement dépendante des flux import par voie maritime.
- Dans un tel contexte → nécessité de s'ouvrir plus vers le Plateau des Guyanes pour réduire les distances et diversifier les sources, assurer une souveraineté alimentaire, permettre une réduction impact carbone et environnemental du maritime.
- Les projets de cabotage régional, ou encore le terminal céréalier, s'inscrivent résolument dans la libération de ces potentiels : à ce titre, **le GPM représentera encore davantage demain un élément clef dans la desserte du territoire, et la libération progressive de ses potentiels de développement. Sa capacité à pouvoir répondre à une demande croissante sera fondamentale au regard des scénarios de croissance prévue pour le territoire.**

Les objectifs et ambitions du Projet stratégique 2024-2028

Suite au Conseil de Développement de juillet 2023, la gouvernance du GPM de la Guyane a souhaité prioriser 4 axes majeurs sur lesquels s'appuiera le Projet stratégique 2024-2028 :

- ❖ **Axe 1** – Finaliser la modernisation de l'exploitation et de l'outillage portuaire, tout en démarrant les réflexions pour les évolutions à venir sur le plus long terme ;
- ❖ **Axe 2** – Poursuivre l'amélioration des infrastructures portuaires permettant un accès sécurisé et performant au port par la construction d'un nouveau poste RoRo ;
- ❖ **Axe 3** – Contribuer à la sécurisation de l'approvisionnement global de la Guyane, et plus particulièrement la souveraineté alimentaire du territoire, dans le cadre de l'intégration régionale au plateau des Guyanes ;
- ❖ **Axe 4** – Faire face aux enjeux de développement durable du territoire et accompagner la transition énergétique de la Guyane → être une plateforme portuaire durable et résiliente.



➤ **Poursuite de l'investissement de modernisation, ouverture et intégration régionale, décarbonation et plate-forme d'innovation pour la transition énergétique.**

Synthèse des projets

D- Projet de Terminal industriel et commercial de l'Ouest

D- POMU Quai en eau profonde/EMR

B- Phase 2 - Aménagement secteur 4 pour logistique cabotage maritime et transfert atelier maintenance

C- Phase3- Aménagement zone 4 pour logistique cabotage maritime et transfert atelier maintenance

B- Phase 1 - Acquisition foncier secteur 4

B-Mise à niveau sûreté

B-Mise à niveau sûreté

A-Mise en service du PCF

B-Aménagement zone logistique Est route crique Pavé (poste Roro)

A-Aménagement zone ouest route crique Bardeau

C- Phase1- Aménagement Port Sec de l'Oyapock

A-Phase1 études préalables secteur 3

C- Phase 2 études R&D (démonstrateurs) secteur 3

D- Phase 3 aménagement Secteur 3 : plate-forme d'innovation et transition énergétique

C- Phase 1 Projet de Terminal céréalier

D- Phase 2 Projet de Terminal céréalier

B-Aménagement TP pétrolier

D-Alignement Quai 3

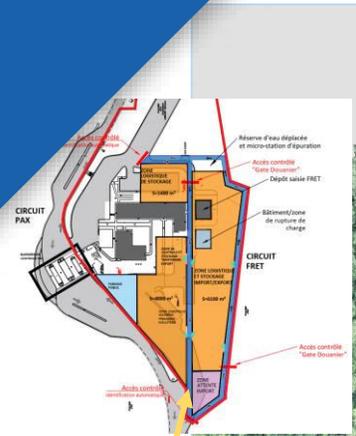
B-Démolition atelier ex-DGTM intégration TP

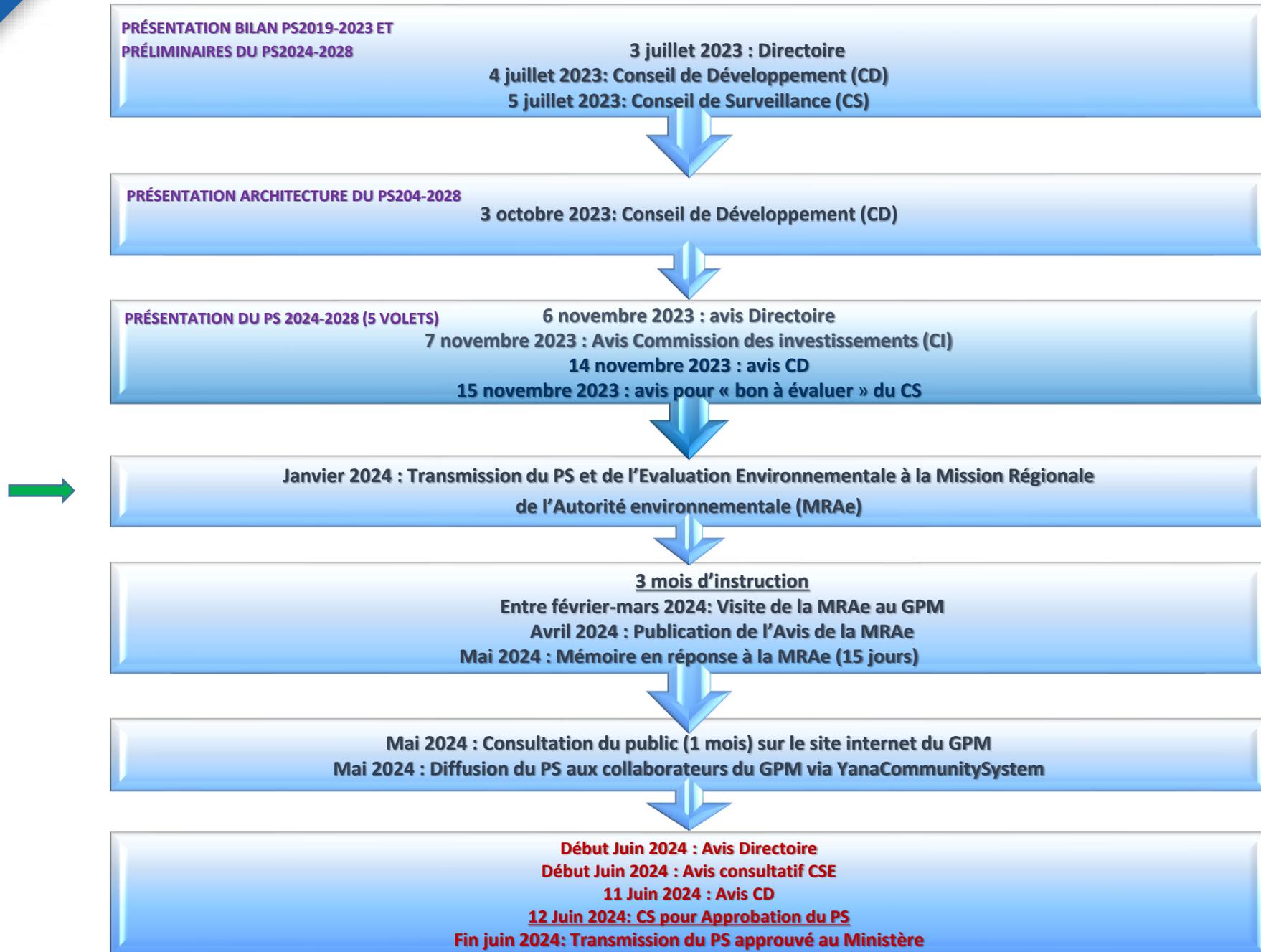
B-Réhabilitation TP et caniveaux arrière Q3

A-Mise en service des grues de quai

C-Réhabilitation siège GPM et bureaux ex-DGTM

B-Reconstruction poste Roro





MERCI DE VOTRE ATTENTION



**DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DEVELOPPEMENT
PÔLE AFFAIRES DOMANIALES ET DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

Site Web : www.portdeguyane.fr

4) POINTS D'INFORMATIONS ET QUESTIONS DIVERSES