

La Guyane maritime

La Guyane située à plus de 7 000 km de Paris, est la seule collectivité territoriale française d'Outre-Mer à la fois département et région non-insulaire, située en Amérique du Sud, limitrophe du Brésil au Sud-Est et au Sud et du Suriname à l'Ouest. C'est le territoire le plus boisé de France, avec 97 % du territoire couverts d'une forêt équatoriale qui reste parmi les plus riches et les moins écologiquement fragmentées du monde. Son littoral atlantique de 350 km ouvre sur une zone économique exclusive (ZEE) de 130 000 km², une côte naturelle caractérisée par la présence d'une mangrove sur 80% de son linéaire. La frontière des ZEE brésilienne et française à l'Est a fait l'objet d'un accord le 30 janvier 1981, celle avec le Suriname à l'Ouest a abouti en 2017. Tour d'horizon du visage maritime de la Guyane dans ses différentes dimensions : maritime, portuaire, halieutique, offshore.

Éléments de contexte

La population de la Guyane est en forte augmentation. C'est la région de France hors Mayotte où la croissance démographique est la plus forte (croissance de 1,6% entre 2015 et 2021). Selon l'INSEE, en 2021, la population était estimée à un peu plus de 286 600 habitants avec un enjeu migratoire fort et complexe à réguler. Comme d'autres collectivités d'Outre-Mer, la Guyane accuse un retard de développement conséquent et la population en subit les frais. 53% de la population guyanaise vivent sous le seuil de pauvreté (avec moins de 1010€/mois) contre 14% en France hexagonale, 18% de la population sont au chômage. Les disparités sociales et économiques dans l'ensemble national se creusent alors que le nombre d'habitants explose.

L'économie de la Guyane est fortement dépendante de l'Hexagone et de l'industrie aérospatiale de Kourou. Il existe peu de lignes aériennes directes à destination des autres pays de l'Amérique du Sud, mis à part et de manière parfois aléatoire avec le Suriname et le Brésil. La Guyane est l'un des 1^{ers} départements criminogènes de France en termes de délinquance du quotidien et de forte criminalité avec le trafic d'armes et de stupéfiants, l'orpaillage et la pêche illégaux. Le contexte sud-américain explique en majeure partie cet ensemble de problématiques auquel l'État doit faire face, phénomènes exogènes qui constituent une menace intérieure pour un territoire qui reste fragile économiquement.

L'organisation portuaire de la Guyane

Si l'on excepte, d'une part le port fluvio-maritime de Saint-Laurent-du-Maroni dont l'activité est fortement limitée par

le chenal fluvial (non dragué) du fleuve Maroni, d'autre part le port de Pariacabo de Kourou dont l'activité est portée par le Centre Spatial Guyanais (CSG) et l'importation de produits pétroliers raffinés, et enfin la marginalité du fret aérien international via l'aéroport Félix-Eboué, le port de Dégrad-des-Cannes à Rémire-Montjoly constitue la quasi-unique porte d'entrée et sortie de l'essentiel des produits importés ou exportés de la Guyane française.

Le grand port maritime (GPM) de la Guyane est le 23^e port français en tonnage de marchandises. Il est un acteur majeur et stratégique de l'économie guyanaise, au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement d'un territoire de 84 000 km² (soit plus de 16% du territoire national et plus de 700 km de frontières terrestres avec le Brésil et de 520 km avec le Suriname), ce qui correspond à la superficie du Portugal.

Le site de Dégrad-des-Cannes jouxte le parc d'activités économiques du même nom. Les entreprises (67) qui y sont implantées bénéficient de la proximité des infrastructures du complexe industrialo-portuaire (CIP) guyanais. Ensemble, elles emploient 1 180 salariés, soit 2% de l'emploi salarié de la Guyane en 2021 (57 900 emplois salariés ETP) et créent 2,3% du Produit intérieur Brut (PIB) guyanais. Avec 105,3 M€, le secteur maritime et portuaire génère également 3,9 % de la richesse dégagée du secteur marchand de la Guyane (2,7 Mds€).

En plus des emplois directement générés par l'activité économique du port, des emplois induits sont également créés par effet d'entraînement. Environ 750 emplois sont ainsi induits par les revenus versés aux salariés du CIP.

Les importations et les exportations de la Guyane transitent presque intégralement par le GPM. En effet, 99 % du fret annuel régional concernent le fret maritime. Entre 2011 et 2021, le trafic maritime en tonnage progresse de 35% tandis que la population guyanaise augmente de 21%. Le dynamisme démographique ainsi que les besoins en logements et autres constructions qui en découlent favorisent l'augmentation des importations et par conséquent la hausse des échanges maritimes. En 2024, le GPM de la Guyane a dépassé la barre symbolique des 1Mt (trafic en hausse de + 8,9% par rapport à 2023).

La Guyane affiche une balance commerciale déficitaire. En 2021, les importations s'élevaient à 771 885 T, (+4% par rapport à 2020) soit 1,8 Mds€. Elles constituent 89% du trafic portuaire. Les exportations en recul de 3,1% par rapport à 2020 s'élevaient à 93 368 T. En 2021, la Guyane importe plus de 8 fois plus qu'elle exporte. Les importations se caractérisent à 61% de marchandises diverses (conteneurs, fret spatial, fret de l'armée), puis pour 27% de vrac liquides (hydrocarbures, méthanol), les vrac solides

(clinker, gypse) s'affichent à 10%, tandis que le fret roulier est à 2% du trafic global du GPM. En 2024, lors du dernier projet stratégique, le GPM a budgétisé une enveloppe de 15 M€ d'investissements pour la création d'un terminal roulier dédié et l'agrandissement de la zone de stockage des conteneurs (+1ha).

La France métropolitaine reste le partenaire commercial privilégié de la Guyane (en 2021, hors produits pétroliers, 67% des importations). Hors produits pétroliers, les échanges avec les autres départements français d'Amérique (Martinique, Guadeloupe) restent faibles (2% du montant des importations et 8% de celui des exportations). Les échanges avec le Brésil et le Suriname sont peu développés, 0,8 % du montant des importations et 0,6% de celui des exportations. Enfin, les importations de produits pétroliers proviennent principalement de Martinique, de Guadeloupe et des États-Unis.

Les installations du port de Pariacabo, qui présentent des contraintes nautiques telles une faible profondeur ainsi que l'étroitesse de la rivière Kourou, sont spécifiquement dédiées à la réception du matériel consacré à la base spatiale et au déchargement des hydrocarbures. Le GPM confie la gestion de cette installation portuaire au Centre Spatial Guyanais (CSG), exploité par le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES), Arianespace et l'Agence spatiale européenne (ESA). Suite à l'indépendance de l'Algérie en 1962, le général de Gaulle décide de construire une base spatiale en Guyane en 1964.

Ces dernières années l'activité spatiale était en souffrance. Les reports de mise en service d'Ariane 6, les difficultés liées au lanceur Véga C et la fin du partenariat russo-européen depuis la guerre en Ukraine en février 2022 (le lanceur Soyouz n'opère plus depuis Kourou) ont pesé sur l'activité, pénalisant une partie significative de l'économie, un emploi salarié du secteur privé sur six étant en lien avec le spatial en Guyane. Environ 13% de la valeur ajoutée sont créés par l'activité spatiale. En 2023, seuls 3 lancements ont été opérés depuis le CSG, soit son niveau le plus bas depuis 2004. Les perspectives semblent s'éclaircir pour 2025, Ariane 6, a effectué son premier lancement commercial en mars avec à son bord le satellite d'observation CSO-3, quatre vols sont prévus pour Vega-C, ainsi que le lancement de la constellation Amazon par Ariane 6, pouvant engager jusqu'à 14 lancements par an ...

L'enjeu de la desserte maritime

La Guyane, avec le Suriname et le Guyana, s'inscrit dans une sous-région de l'Amérique latine baptisée le Plateau des Guyanes qui, du point de vue maritime, a des connections avec les Petites Antilles et le Nord du Brésil. Pour les marchandises diverses et colis lourds, Marfret intègre les îles françaises des Antilles et la Guyane. Les liaisons pour le CSG se font avec des contrats spécifiques notamment avec le roulier à voile *Canopée* de Zéphyr et Borée et Jifmar Offshore Services. Pour la desserte propre de la Guyane par la ligne régulière conteneurisée, elle est

assurée pour l'instant via deux services, NEFGUI qui relie avec l'Europe et Kalinago avec les Petites Antilles.

La desserte transatlantique (NEFGUI) se fait avec 7 navires (1 Marfret, 5 CMA CGM, 1 affrété) de type "Guyamax" (7 m de tirant d'eau) pour la liaison hebdomadaire directe avec l'Europe du Nord (18 jours pour Le Havre), via la Caraïbe (Philipsburg, Port of Spain) et qui continue jusqu'au Nord du Brésil (Vila do Conde, Fortaleza). De son côté, le grand feeder Antilles – Guyanes met en connexion avec Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Port-of-Spain à Trinité-et-Tobago.

Pour répondre à ses objectifs de réduction des émissions polluantes, notamment GES, CMA CGM va faire évoluer la desserte régionale Antilles et Amérique du Sud proche. Le service NEFWI (PCRF) avec les Antilles devrait être assuré par 7 navires de 7 300 / 7 900 evp utilisant du GNL et permettant un classement IMO 2023 CII de B (Indicateur d'Intensité Carbone) contre E avec les PCRF actuels. La modernisation de la ligne va se faire aux dépens de la ligne directe vers les ports du Plateau des Guyanes. Ils seront donc traités en *feeder* depuis des ports antillais avec les navires type Guyamax et offrant un classement IMO 2023 CII de B (contre E pour le *feeder* actuel).

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

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. C'est le long de cet axe que se concentre l'activité économique de la Guyane. En dehors, le fluvial reste le moyen privilégié pour desservir les populations de l'intérieur.

Saint Laurent du Maroni est une ville-fleuve en pleine mutation avec une démographie très dynamique (50 250 habitants en 2021, source INSEE) et multiculturelle, située le long du fleuve Maroni en face de la ville Surinamaise d'Albina. Les enjeux démographiques, fonciers, sécuritaires, économiques et environnementaux sont considérables. À projection 2030, cette population surpassera celle de Cayenne (63 468 habitants en 2021, source INSEE). D'où la nécessité d'y investir afin de donner des perspectives d'avenir. Des projets de création d'une citée judiciaire, d'un complexe industrialo-portuaire avec des opérations de dragage sont à l'étude.

Les coopérations régionales

Parmi les différents modes de transports, seuls les modes maritime et routier sont aujourd'hui développés en Guyane. Les réflexions sur l'opportunité d'un cabotage maritime entre Guyanes n'ont pas démontré la soutenabilité d'un tel mode de desserte du territoire, surtout sur le plan

économique. Il s'agit de pays certes voisins mais très différents : niveaux de vie, ressources internes, bases des économies, culture, réglementation et normes...

Chacun des pays a des échanges privilégiés avec son ancienne puissance coloniale : Guyana avec le Royaume-Uni (Commonwealth) et les Etats-Unis, Suriname avec les Pays-Bas, Guyane avec la France, enfin l'Amapá et le Para avec le reste du Brésil. Pour autant, une instance de dialogue sur les enjeux portuaires et maritimes existe la "Conférence des ports du plateau des Guyanes", qui se réunit tous les deux ans.

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. 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. Cette étude estimait la présence d'un potentiel de 100 000 T de marchandises diverses (produits alimentaires et agro-alimentaires, intrants agricoles, produits forestiers, matériaux de construction...). 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'État de l'Amapá au Brésil. Cependant, les ruptures de charge imposées par la réglementation routière contraignent beaucoup le niveau des échanges.

En 2022, le GPM a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour identifier un opérateur maritime en charge d'implanter et de développer la ligne de cabotage. C'est l'entreprise nantaise Zéphyr & Borée qui a été retenue. À terme, la compagnie devrait mettre en ligne un navire de cabotage "bas carbone" essentiellement propulsé par des voiles. À court terme, pour lancer la ligne et tester la réactivité des marchés, la compagnie prévoit la mise en service d'un navire multipurpose. Actuellement, ce projet est en pause.

Le GPM a identifié le secteur des céréales, flux qui part actuellement du Brésil pour aller au Havre pour revenir en conteneur à Dégrad-des-Cannes. L'objectif est, avec la mise en service en 2024 d'un Poste de Contrôle Frontalier (PCF)¹ à Dégrad-des-Cannes, de créer une économie régionale en circuit court, sans passer par l'Hexagone et le triangle : Brésil - Le Havre-Antilles / Guyane. Parallèlement à ce projet de cabotage, un terminal céréalier est à l'étude ce qui permettrait une augmentation des capacités de stockage.

À noter la création depuis 2014, d'un Conseil de coordination interportuaire Antilles Guyane (CCIAG). Cette disposition législative, issue de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'Outre-Mer, a institué entre les grands ports maritimes (GPM) de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés, ainsi que des personnalités qualifiées. Il a pour objectif de favoriser l'émergence d'une coopération et de synergies ainsi que la recherche de mutualisations possibles entre les GPM de la Guadeloupe, Guyane et Martinique afin d'accroître leur compétitivité dans un bassin régional concurrentiel. Au programme du document de coordination 2025-2029, les sujets sont nombreux :

- La coordination du développement : orientations stratégiques coordonnées sur des marchés communs (promotion commune pour la croisière, transbordement de conteneurs, refit de yachts), du co-développement sur de nouvelles activités (cabotage fret intra Caraïbes).
- 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 : des procédures type sûreté, sécurité, exploitation, création de réseaux métiers /partager les compétences.
- La mutualisation de certains outils et fonctions : observatoire économique commun, agent comptable.

La pêche

La pêche est le 3^{ème} secteur économique de Guyane avec 10,2 M de chiffre d'affaires annuel. Contrairement à d'autres grands ports maritimes français, le GPM de Guyane n'accueille pas de grosses unités de pêche et d'usines de transformation de produits de la mer pour lesquelles le port du Larivot (situé sur la rive droite de la rivière de Cayenne), géré par la CACL (Communauté d'Agglomération du Centre Littoral) est dédié. Sur l'ensemble de la Guyane, 11 communes ont un point de débarquement. Le marché des produits de la pêche concerne essentiellement les crevettes, le vivaneau et le "poisson blanc". Le chiffre estimé du tonnage global débarqué avoisinait les 3 270 T en 2023. Le secteur de la pêche est le troisième secteur de production et d'exportation derrière le secteur spatial et le secteur minier, occupant ainsi une place prépondérante dans l'économie de la Guyane. Les activités de pêche ont par ailleurs un lien avec d'autres enjeux, comme ceux intéressant la souveraineté nationale avec la préservation des intérêts

¹ Le PCF permet de contrôler les produits non-européens destinés à l'alimentation humaine ou animale, ou lorsque ce sont des végétaux.

français dans la zone située dans sa juridiction par la délivrance de licences de pêche ou le contrôle des activités de pêche qui s'y déroulent (lutte contre la pêche illégale et l'économie informelle). La pêche illégale pratiquée par certains pêcheurs brésiliens à l'Est et à l'Ouest par des braconniers du Suriname ou du Guyana, représenterait entre 0,7 et 3 fois l'effort de pêche légal local. Rattachées aux Forces Armées en Guyane (FAG), les unités de la Marine Nationale, conjointement avec la Gendarmerie, les Affaires Maritimes et la Douane, mènent des opérations de police des pêches afin de contrer ces pillages de la ressource halieutique guyanaise. En 2023, la mission Polpêche des FAG a saisi 202 km de filets ainsi que 229 400 kg de poissons.

Le secteur de la pêche a été particulièrement florissant en Guyane, dans les années 1970 à 1990. L'exploitation industrielle des ressources halieutiques guyanaises a commencé en 1959 et a donné lieu à une exploitation par des armements des Etats-Unis, de Corée, du Japon, de la Barbade, du Suriname et de Cuba. Si la pêche de la crevette a été moindre dans les années 80 en raison d'une diminution de la ressource, en 1995, la pêche restait la première filière économique en Guyane, pratiquée par des crevettiers (jusqu'à 70 unités) et des pirogues ou canots pontés. Le port du Larivot, situé à Matoury était alors le troisième port de pêche français. Jusqu'aux années 2000-2005, le nombre de chalutiers/crevettiers est resté stable. Depuis, l'activité a fortement diminué. Le tonnage des débarquements est passé de 5 688 T (année record en 1981) à 152 T en 2023.

À partir de la fin des années 2000, l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), observe que les débarquements de pêche côtière deviennent plus importants que ceux de la pêche à la crevette dont les stocks s'effondrent depuis les années 1990. En termes de tonnages, le poisson blanc prend plus d'importance que la crevette. C'est à cette même période que certains capitaines de crevettiers ont choisi de se reconvertir dans la pêche côtière renforçant ainsi cette filière en Guyane. La pêche guyanaise doit faire face à de nombreux défis, dont celui de la pêche illégale, mais également à des prix de vente très bas, pouvant aller jusqu'à 2,7 €/kg en 2022.

Les axes de travail se concentrent sur une plus forte régulation de la pêche illégale, la création d'une labellisation en 2024 de la pêche côtière pour proposer un prix de vente plus élevé et donc augmenter la rentabilité, le recours à des subventions (compensation des surcoûts, aide au carburant, subventions ponctuelles, plan de renouvellement de la flotte...), une mise à niveau des infrastructures, un meilleur suivi social des marins et une formation avec la création d'un CAP maritime en 2024, dont l'objectif est de donner des perspectives d'avenir aux jeunes guyanais et de relancer l'économie de la pêche.

L'exploration et l'exploitation offshore

Les nouveaux projets de recherche d'hydrocarbures sont interdits en France depuis la Loi Hulot de 2017. Pourtant, le Ministre chargé des Outre-Mer Manuel Valls, en février 2025, a relancé le débat concernant la Guyane. En effet, l'ensemble de la population guyanaise et de ses élus, de droite comme de gauche, réclame une exception pour accélérer le développement du territoire. Au sein du gouvernement, les avis divergent.

En Amérique du Sud, de nombreux pays s'enrichissent grâce au pétrole. Le Guyana voisin, qualifié de "petit Qatar", exporte des centaines de milliers de barils par jour, principalement vers l'Europe, l'Asie et les USA. Au Suriname, TotalEnergies va bientôt lancer l'exploitation de gisements récemment découverts près de ses côtes. Lula, le président du Brésil, accélère les recherches d'hydrocarbures et devrait bientôt accorder de nouvelles autorisations pour scruter les fonds marins de l'embouchure de l'Amazone. Rappelons qu'en fin d'année 2025, il accueillera la COP30.

La question qui se pose en Guyane est l'existence réelle ou non de gisements d'hydrocarbures. En effet, les campagnes d'exploration menées depuis les années 70 n'ont pas été probantes. En 2011, un espoir est né, mais les forages suivants n'ont pas confirmé ce potentiel. En 2019, TotalEnergies a abandonné ses projets, concluant qu'il n'y a pas d'hydrocarbures économiquement accessibles en Guyane.

La pression politique est forte pour trouver un levier de croissance, certains élus estimant qu'il ne faut pas abandonner les campagnes d'exploration. Relancer les permis d'exploration n'est pas simple et nécessiterait de modifier la loi Hulot. Agnès Pannier-Runacher, Ministre de la transition écologique, est totalement opposée à la réouverture de ce débat. Un choix doit être fait entre économie et écologie. D'un côté, les hydrocarbures pourraient être un levier de développement dans un territoire qui en a grand besoin et, de l'autre, ils constituent une menace pour l'environnement et s'inscrivent à contre-courant de la lutte contre le changement climatique et l'engagement de la France, lors de la COP28 pour une sortie progressive des énergies fossiles.

Quoi qu'il en soit, les temps politique et économique ne sont pas les mêmes et entre les recherches et la potentielle exploitation d'un gisement, des années sont nécessaires. La France n'est qu'un petit producteur de pétrole. Elle ne produit sur son sol que 1% du pétrole qu'elle consomme. Cependant, le contexte géopolitique actuel très mouvant aura peut-être un impact sur notre stratégie énergétique. Les défis auxquels est confrontée la Guyane sont grands et nécessitent une réelle stratégie de l'État à la fois sur le plan de la sécurité, mais également au niveau économique, afin d'en assurer son développement.

Camille Valero