



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le
projet stratégique 2014-2018 du grand port
maritime de la Guadeloupe (971)**

n°Ae: 2015-56

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 septembre 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique du grand port maritime de la Guadeloupe (971).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Guth, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Ledevic, Lefebvre, Letourneux, Muller, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 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.

Étaient absents ou excusés : Mme Fonquernie, Hubert, M. Galibert

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Orizet

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le grand port maritime de la Guadeloupe, le dossier ayant été reçu complet le 7 juillet 2015.

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.

Par courriers en date du 7 juillet 2015, l'Ae a consulté :

- le préfet de la région et du département de la Guadeloupe,
- la ministre chargée de la santé,
- la direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL), dont elle reçut une réponse le 11 septembre 2015,
- et la direction de la Mer de la Guadeloupe, dont elle a reçu une réponse le 14 août 2015.

Sur le rapport de Frédéric Cauvin et Pierre-Alain Roche, après en avoir délibéré, l'Ae 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. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 122-8 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'Ae a été saisie pour avis du projet stratégique 2014-2018 du Grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG). Il s'agit du premier projet stratégique adopté par le conseil de surveillance du port. Le quatrième volet de ce projet (politique d'aménagement et de développement durable du port) ainsi que le cinquième (dessertes du port et politique en faveur de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale et à avis de l'Ae.

Le GPMG comprend plusieurs sites : principalement le port de Jarry sur la commune de Baie-Mahault, pour les marchandises, et celui de Pointe-à-Pitre, pour l'accueil de passagers, mais aussi celui de Folle Anse, sur l'île de Marie-Galante, pour les échanges avec cette île et pour le cabotage², celui de Basse-Terre à vocations diverses, et la marina du Bas du Fort consacrée au nautisme. Le GPMG concentre près de 95 % des échanges de marchandises de l'archipel guadeloupéen avec l'extérieur et représente, à ce titre, la principale plate-forme logistique sur laquelle s'appuie l'économie locale. Il permet, d'une part, l'approvisionnement énergétique, l'importation des matières premières, des produits intermédiaires et de la plupart des biens de consommation et, d'autre part, pour de moindres volumes, l'exportation des productions guadeloupéennes (essentiellement bananes et sucre).

Le site de Jarry / Baie-Mahault fait actuellement l'objet de travaux importants dans le cadre de la phase 1 du « grand projet de port » du GPMG, dont la première tranche a fait l'objet d'un avis de l'Ae le 23 octobre 2013. Les principales actions comportant des travaux significatifs envisagées dans ce projet stratégique sont déjà réalisées ou en cours de travaux, ce qui réduit très sensiblement la portée de celui-ci.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique sont :

- les modalités de restauration, de gestion ou de mise en valeur des espaces naturels identifiés dans le projet stratégique, notamment ceux du Morne à Savon, à Jarry,
- les dragages et les clapages occasionnés par les travaux d'extension du port de Jarry,
- la gestion de l'assainissement, des effluents et des déchets dans le périmètre d'étude ainsi que l'approvisionnement en eau,
- la prise en compte des effets du changement climatique, notamment vis-à-vis du risque de submersion marine.

L'Ae recommande principalement au GPMG de :

- préciser clairement la part des actions prévues qui n'est pas déjà réalisée ou en travaux, et veiller, pour les projets stratégiques des périodes ultérieures, à ce que ceux-ci se situent bien en amont des principaux travaux de la période qu'ils couvrent ;
- préciser l'articulation des différentes actions prévues dans le projet stratégique avec le schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe et son volet littoral ainsi qu'avec les différents documents d'urbanisme qui s'appliquent, en particulier sur la commune de Baie-Mahault ;
- préciser si la coordination mise en oeuvre entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe et de la Martinique a permis de limiter effectivement les impacts environnementaux probables de leurs projet stratégiques respectifs et comment elle permettra dans l'avenir d'éviter la redondance des projets ;
- conduire une analyse plus précise des enjeux relatifs au traitement des déchets et effluents et aux besoins en eau potable générés par les activités portuaires, en prenant en compte les évolutions prévues dans le cadre du projet stratégique ;
- préciser sa stratégie vis-à-vis du risque de submersion marine, notamment dans un contexte de changement climatique ;
- clarifier les modalités de gestion des espaces naturels identifiés au Morne à Savon, en prenant des engagements précis quant à leur devenir ;
- préciser les modalités de mise en oeuvre des mesures compensatoires présentées, et détailler les modalités de suivi des effets du projet stratégique et des mesures proposées.

Elle a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Le terme de cabotage sera utilisé dans le présent avis pour parler du transport par mer entre des ports rapprochés.

Avis détaillé

L'Ae a été saisie pour avis du projet stratégique 2014-2018 du grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG). Il s'agit du premier projet stratégique adopté par le conseil de surveillance du port. Son contenu, fixé par les articles L. 5312-13, R. 5312-63 et R. 5312-64 du code des transports, se répartit en cinq volets, dont le quatrième (politique d'aménagement et de développement durable du port) et le cinquième (dessertes du port et politique en faveur de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation environnementale fait l'objet du présent avis de l'Ae du CGEDD, conformément à l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

1 Contexte, présentation du projet stratégique et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet stratégique

Le grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG) est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par le décret n° 2012-1105 du 1^{er} octobre 2012 pris en application de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'Outre-mer, et le décret n°2012-1102 du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion.

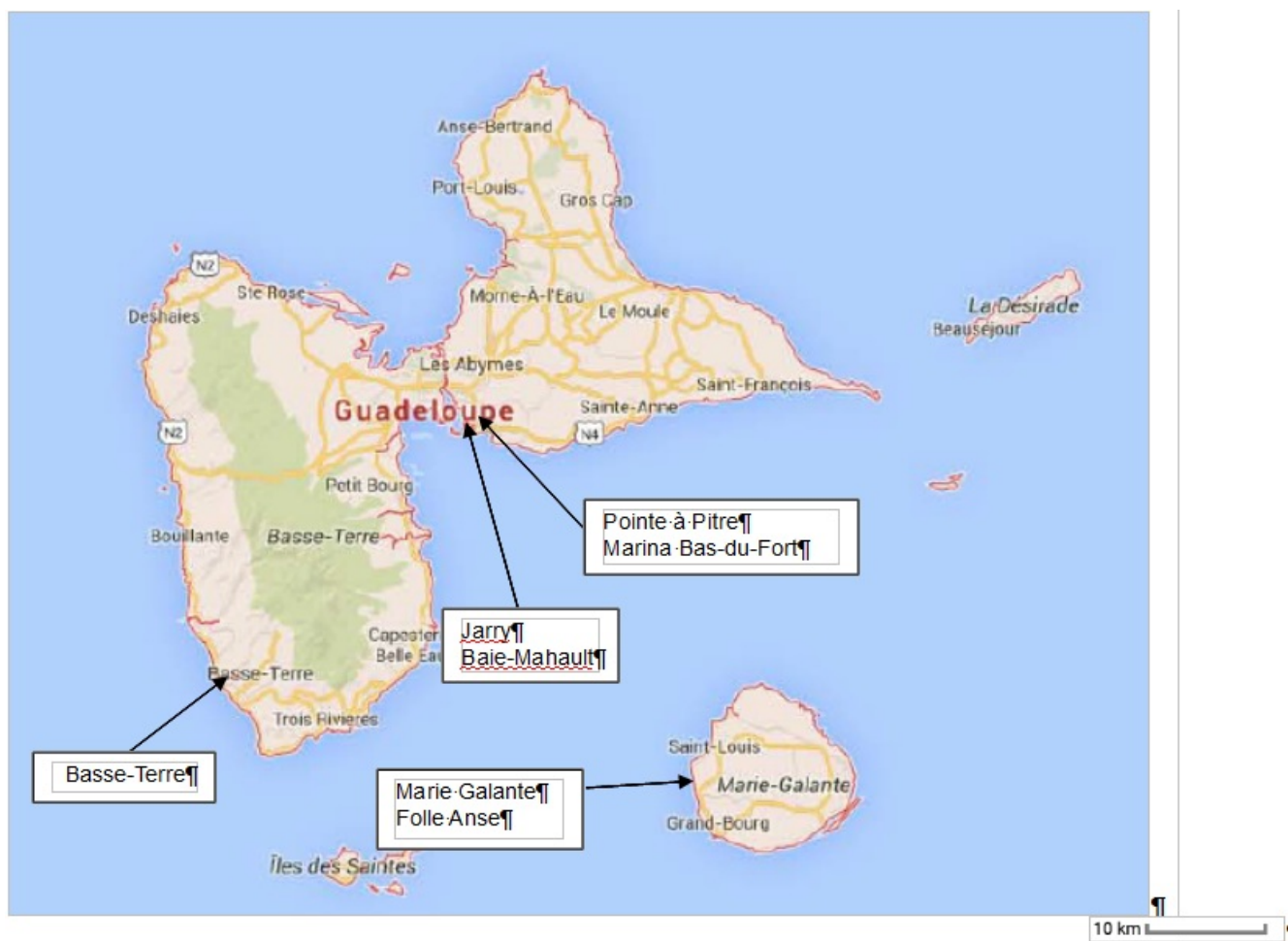


Figure 1 : localisation des sites du grand port maritime de Guadeloupe (fond de carte : googlemap)

Il comprend (Figure 1) les sites de :

- **Jarry** sur la commune de Baie-Mahault : c'est le premier site de l'archipel pour les échanges de marchandises entre la Caraïbe, l'Europe et le continent américain. Il constitue le cœur logistique de la Guadeloupe avec la présence des principales industries et de nombreuses implantations de services logistiques et de transport ; il est contigu avec une très grande zone d'activités ;
- **Pointe-à-Pitre** : c'est le premier site pour le trafic de passagers de la Guadeloupe³ ;
- **Folle-Anse**, sur l'île de Marie-Galante : c'est un outil essentiel pour le désenclavement économique de cette île pour les trafics domestiques de marchandises et du cabotage⁴ ; il dispose d'un quai en eau ;
- **Basse-Terre** : il accueille aussi bien des trafics de fret que de transport de passagers (ligne régulière avec l'archipel des Saintes) ; il peut aussi accueillir des croisiéristes ;
- **la marina du Bas du Fort** : consacrée au nautisme, elle compte plus de 1 086 places ainsi que 45 postes de mouillage sur bouées et un secteur consacré aux yachts de plus de 23 mètres.

Le GPMG concentre près de 95 % des échanges de marchandises de l'archipel guadeloupéen avec l'extérieur et constitue la principale plate-forme logistique sur laquelle s'appuie l'économie locale. Il permet d'une part l'approvisionnement énergétique, l'importation des matières premières, des produits intermédiaires et de la plupart des biens de consommation et, d'autre part, l'exportation des productions guadeloupéennes (essentiellement la banane et le sucre)⁵, les flux sortant étant environ cinq fois inférieurs aux flux entrants.

Le trafic total de marchandises (3,3 millions de tonnes traitées en 2014 : 66 % en entrée, 13 % en sortie et 21 % en transbordement⁶) a augmenté en moyenne de 1,1 % par an de 2004 à 2014, l'année 2014 représentant une diminution de l'ordre 10 % par rapport au maximum enregistré en 2012. Les marchandises diverses conteneurisées en représentent 52 %, le vrac solide 23 %, le vrac liquide 19 % et les divers non conteneurisés 5 %. Les échanges sont en grande majorité en provenance ou à destination des ports français.

Les trafics passagers (980 424 passagers en 2014) peuvent varier fortement d'une année à l'autre (supérieur en 2014 de 10 % par rapport à 2013) tant pour la croisière que pour la desserte de l'archipel (Marie-Galante et Les Saintes), mais restent globalement stables sur des périodes plus longues (-0,18 %/an en moyenne sur 10 ans). La desserte de l'archipel constitue le trafic dominant, la croisière ne représente que 15 % environ. Cette faible part de la croisière et cette stagnation contrastent avec l'ensemble des Caraïbes : la Guadeloupe est restée relativement en marge du développement de la croisière dite « de masse » caribéenne depuis les années 1980 et sa fréquentation est inférieure à celle de la Martinique.

Si les évolutions moyennes de ces trafics sur les dix dernières sont bien fournies dans le dossier, les données annuelles ne sont présentées qu'à partir de 2009. Une telle présentation ne permet pas de mettre en évidence les impacts éventuels d'événements qui ont pu avoir des conséquences sur les trafics portuaires (et qui pourraient expliquer la baisse moyenne des trafics passagers enregistrée sur la dernière décennie en dépit de la croissance mise en évidence depuis 2009).

Le site de Jarry / Baie-Mahault fait actuellement l'objet de travaux importants dans le cadre de la phase 1 du « **grand projet de port** » du GPMG. Selon le projet stratégique, ce projet a pour objectif de permettre l'accueil de navires de 3500 EVP⁷ en 2015 et de 6500 EVP à l'horizon 2020. La première tranche du projet comprend notamment l'optimisation des quais 12 et 13 du terminal conteneurs actuel de Jarry, le dragage du plan d'eau intérieur (chenal, cercle d'évitage⁸) et la réali-

³ Les terminaux de croisière récemment rénovés ont accueilli 234 304 passagers en 2014. Aussi la zone du terminal croisière dédiée aux liaisons internes à l'archipel a reçu plus 635 755 passagers. Enfin, la gare maritime de Bergevin qui reçoit du trafic de passagers entre la Guadeloupe et les autres îles de la Caraïbe a accueilli 110 365 passagers.

⁴ Le terme de cabotage sera utilisé dans le présent avis pour parler du transport par mer entre des ports rapprochés.

⁵ Il convient d'ajouter un trafic récent (depuis moins de cinq ans) : l'exportation de ferraille.

⁶ Action de transférer un chargement d'un navire à un autre, éventuellement avec mise à quai intermédiaire.

⁷ Équivalent Vingt Pieds : unité de mesure de conteneurs. 1 EVP représente environ 38,5 m³.

⁸ Zone portuaire large permettant la rotation des navires.

sation de 10 ha de terre-plein au sud du terminal actuel. Ce projet nécessite le dragage d'un volume très important de matériaux, environ 7 000 000 de m³ de sédiments.

La première tranche de ce projet a fait l'objet d'un avis de l'Ae le 23 octobre 2013. Le projet stratégique et son évaluation environnementale ne mentionnent pas cet avis, qui recommandait notamment des améliorations concernant les dragages et clapages des sédiments. Il ne reprend pas non plus les conséquences que le maître d'ouvrage en a tirées, bien que lors de la visite et à la lecture du présent dossier les rapporteurs aient pu constater que nombre de points soulevés semblaient avoir trouvé réponse. Les échéances de réalisation du « grand projet » présentées en 2013 ont notamment été révisées dans le cadre du présent projet stratégique⁹. Ce projet a fait l'objet de plusieurs arrêtés préfectoraux d'autorisation¹⁰ et d'une demande de dérogation à la protection stricte des espèces protégées est prévue¹¹.

L'Ae recommande de :

- **rappeler les principales recommandations de l'avis de l'Ae n°2013-95 du 23 octobre 2013 relatif au grand projet de port du GPMG et indiquer la façon dont elles ont été prises en compte par le pétitionnaire ;**
- **préciser les évolutions du projet, notamment en termes de calendrier, qui sont intervenues depuis l'enquête publique,**
- **présenter le contexte réglementaire dans lequel il s'insère.**

1.2 Présentation du projet stratégique

Le présent projet stratégique est le premier document de pilotage stratégique de l'activité du GPMG et de son développement destiné à être rendu public. Il repose sur quatre ambitions :

- *« saisir l'opportunité du développement du transbordement dans les Caraïbes pour maîtriser le risque de « feederisation »¹² de la Guadeloupe et développer les trafics du port »,*
- *« renforcer la place du port dans l'île par un soutien accru aux filières à fort impact pour le territoire »,*
- *« poursuivre les efforts de gestion et mobiliser les équipes pour répondre aux enjeux identifiés dans le projet du GPM »,*
- *« accompagner les évolutions de l'activité du port par une optimisation de l'allocation des espaces et des aménagements ciblés ».*

Le projet stratégique est présenté en sept axes, chacun d'entre eux se déclinant en actions détaillées :

1. ***se positionner comme le port de transbordement de niveau régional dans la Caraïbe***¹³ : le GPMG considère que l'ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama constitue un enjeu majeur pour les ports des Antilles françaises, que l'augmentation de la taille des navires s'accélère, que ce contexte fragilise les services maritimes aujourd'hui dédiés aux Antilles françaises et que, pour relever ce défi, les ports

⁹ Dans le dossier soumis à l'avis de l'Ae en 2013, les travaux devant permettre l'accès des navires de 6500 EVP auraient dû être terminés en mars 2015 (page 9 du résumé non technique).

¹⁰ Arrêté préfectoral du 16 juillet 2014 portant autorisation de la tranche 1 du projet au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, arrêtés du 31 décembre 2014 portant prescriptions complémentaires à l'arrêté du 16/07/2014 relatifs à la transplantation de coraux et la transplantation d'herbiers et arrêté du 28 janvier 2015 modifiant l'arrêté du 31 décembre relatif à la transplantation de coraux.

¹¹ Ce point est notamment confirmé par un courrier en date du 13 juillet 2015 de la direction de l'eau et de la biodiversité à l'attention du service en charge des demandes de dérogation à la protection stricte des espèces protégées de la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL).

¹² Transbordement entre grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de ports, et les plus petits navires (navires nourriciers) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe

¹³ Les actions envisagées pour cet axe dans le cadre du présent projet stratégique sont de poursuivre la modernisation des installations portuaires existantes, dégager de nouveaux espaces à Jarry pour le développement d'activités, permettre l'accueil des navires de 3500 EVP à 4500 EVP sur le terminal existant, étudier la possibilité de mettre en place un opérateur unique pour l'exploitation du terminal à conteneurs et préparer la réalisation de la seconde tranche du grand projet de port.

dédiés aux Antilles françaises et que, pour relever ce défi, les ports de Guadeloupe et de Martinique doivent moderniser leurs installations et adopter une « *stratégie coordonnée d'investissement* » ;

2. ***se renforcer comme port d'escale majeur de la croisière basée et de transit***¹⁴ : la Guadeloupe dispose dans ce domaine de marges de progression importantes ; l'objectif affiché est d'arriver à environ 400 000 croisiéristes en 2020 ;
3. ***encourager l'essor du nautisme***¹⁵ : cette activité est moins développée que dans d'autres îles proches (Martinique, Saint-Martin) ; le GPMG souhaite être un acteur moteur pour faire de la Guadeloupe un véritable chef de file nautique dans la région ;
4. ***développer les capacités d'accueil des filières vracs***¹⁶ : le GPMG souhaite apporter une réponse adaptée et optimisée aux besoins de ces filières vracs sur un espace portuaire dédié sur le site de Jarry ; c'est dans cette optique qu'un projet de terminal multi-vracs a été étudié à Jarry. Les contraintes techniques et financières du projet de nouveau terminal à conteneurs ont conduit à le reporter, la priorité est donc donnée à l'optimisation des installations existantes à l'échéance du présent projet stratégique ;
5. ***être l'aménageur du domaine portuaire et le conservateur des espaces naturels***¹⁷ : le GPMG s'est engagé depuis 2009 dans un programme de développement durable (annexé au projet stratégique) ; des projets d'aménagement et de gestion des différents espaces de la circonscription portuaire (voire au-delà de celle-ci) sont prévus en lien avec ce programme ;
6. ***moderniser la manutention portuaire***¹⁸ : selon le projet stratégique, avec un nombre limité d'opérateurs, (OPERA, AREMA et TECHNIKA, sociétés et groupements en charge de la manutention portuaire) la place portuaire est soumise à des risques de pratiques anti-concurrentielles (concentration, monopole, abus de position dominante, ententes, etc.) ; l'objectif du GPMG est de réguler et de moderniser l'activité telle qu'elle existe ;
7. ***développer le fonctionnement en réseau avec les ports des Antilles Guyane***¹⁹ : la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer a institué un conseil de coordination interportuaire entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Martinique et de Guyane, qui adoptera un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements et de promotion des ports avec possibilité de mutualisation des moyens, afin de mieux répondre aux exigences de compétitivité.

Le volet « dessertes et intermodalités » du projet stratégique est développé sur une unique page.

- Le GPMG rappelle qu'il n'est pas concerné par le développement du transport ferroviaire ou fluvial, étant donné l'absence de telles voies de communication sur le territoire. Néanmoins, des réflexions sur l'organisation de liaisons maritimes offrant une alternative au mode routier tant pour le fret, les déchets que les passagers ont été menées. Outre le développement des liaisons maritimes entre les îles, l'organisation d'un cabotage sur Grande

¹⁴ Développement de l'offre croisière Guadeloupe, aménagement du port de Basse-Terre, aménagement de l'Interface Ville Port de Pointe à Pitre et poursuite de cet aménagement au delà du projet stratégique,

¹⁵ Base de services yachts sur le port de Pointe-à-Pitre, marina dans le secteur de la Pointe À Donne, pôle nautique de Port-Louis, aménagement du quartier de la marina du Bas du Fort, élaboration de dossiers d'aménagement et environnements du projet de développement du potentiel nautique de Morne à Savon et, au delà de la période du projet stratégique, l'aménagement de Morne à Savon et l'aménagement d'une zone dédiée à la construction/réparation navale à Jarry.

¹⁶ L'intégration du vrac sur le quai 11 dans les conditions d'exploitation du terminal actuel et la préparation des actions au-delà de la période du projet stratégique.

¹⁷ Plan d'aménagement des sites et projets d'aménagements, préservation, gestion et mise en valeur des espaces naturels et projets d'aménagement futur au delà de 2018.

¹⁸ Contrôle et régulation de l'activité par le GPMG, établissement de nouvelles autorisations d'occupation temporaire (AOT) aux structures intermédiaires de gestion (SIG) et remise de titres d'occupation aux sociétés de manutention.

¹⁹ Analyse des stratégies de développement économique et orientations stratégiques ayant un impact sur le développement des ports en réalisant des études socio-économiques et en développant des outils d'observation qui les sous-tendent, harmonisation des structures tarifaires des ports, harmonisation des procédures/contrats de relation avec les clients, identification et mise en place d'actions ou services mutualisés.

Terre et Basse Terre, constituant une alternative au transport routier, est notamment un des objectifs du schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) qui décline le projet du schéma d'aménagement régional (SAR) de la Guadeloupe sur son périmètre (cf. partie 2.1 du présent avis). Par exemple, une étude a été conduite en 2015 par l'observatoire régional des transports concernant le développement du cabotage maritime dans la Rivière-Salée et les deux Culs de Sac Marin²⁰.

- Ce volet insiste sur l'importance de la gare routière et maritime de Bergevin (sur le site de Pointe-à-Pitre). La gare routière dessert toutes les autres communes de Guadeloupe et est à proximité immédiate de la gare maritime régionale, facilitant ainsi l'accès des passagers qui veulent se rendre dans les îles de l'archipel et au-delà (environ 700 000 passagers annuels). L'aménagement à Bergevin d'un pôle de course à la voile laisse par ailleurs envisager la possibilité d'une halte pour des bus de mer, qui est à l'étude par le syndicat des transports de l'agglomération pour la desserte des communes du Petit Cul de Sac Marin.
- Les réflexions en cours concernant le projet « TRAM'Excellence » ne sont évoquées que via la proximité d'une station et de la gare de Bergevin. Or des informations supplémentaires sont disponibles concernant ce projet qui a notamment fait l'objet d'une subvention de l'Etat d'un montant d'environ 28 M€ dans le cadre de l'appel à projet « Transports en commun et mobilité durable ».
- Pour l'Ae, les liaisons entre le port et l'aéroport auraient pu faire l'objet d'une analyse plus poussée, certains croisiéristes arrivant dans la Caraïbe ou en repartant via l'aéroport.
- Le dossier ne mentionne pas la réalisation du « Mémorial ACTe » ou « Centre caribéen d'expressions et de mémoire de la Traite et de l'Esclavage » inauguré le 10 mai 2015 et très proche, par voie maritime, du site de Pointe-à-Pitre (moins de 500 m du siège actuel du GPMG)²¹.

L'Ae recommande de préciser l'articulation du volet « dessertes et intermodalités » du projet stratégique avec l'ensemble des projets et réflexions en cours concernant ces enjeux en lien avec les activités du port, notamment pour ce qui concerne le projet « TRAM'Excellence ».

La réalisation éventuelle de certains de ces projets étant prévue après la période couverte par le présent projet stratégique (2014-2018), il conviendra de la prendre en compte dans le cadre des projets stratégiques ultérieurs.

Le projet stratégique implique un effort d'investissement de 131 M€ à l'horizon 2018 dont 61 M€ qui ne seraient pas financés par le GPMG. Le dossier renvoie sur ce point à une annexe consacrée au plan pluriannuel d'investissement, mais cette annexe n'est pas jointe.

Pour chaque site portuaire, quand des projets et actions sont prévus, ils sont présentés sur des plans relativement clairs (repris en partie en fin du présent avis). Le site de la marina du Bas du Fort n'étant concerné par aucune action spécifique mentionnée dans le projet stratégique, il ne fait l'objet d'aucune description.

L'Ae recommande de préciser sur un plan clair les projets prévus sur le site de la marina du Bas du Fort même si ceux-ci ne sont pas considérés par le GPMG comme faisant partie intégrante du projet stratégique.

L'Ae constate un certain déséquilibre entre les parties consacrées aux différentes actions.

- L'action 21 (préservation, gestion et mise en valeur des espaces naturels) est présentée en détail, alors que le projet nautique de la zone de Bergevin est tout juste cité.
- Des détails supplémentaires seraient utiles pour les actions mentionnées sous l'appellation « interface ville-port ». Sur le territoire de Pointe-à-Pitre la définition de cette interface reste

²⁰ Le Petit Cul-de-sac Marin est la baie située entre la côte Sud de la Grande-Terre et la Côte Est de la Basse-Terre, au sud de la ville de Pointe-à-Pitre. Le Grand Cul-de-sac marin est la baie située entre la côte Nord de Basse-Terre et la côte Ouest de la Grande-Terre. Les deux culs de sac sont reliés par la Rivière Salée.

²¹ Par exemple, une brochure disponible que le site Internet de la région (http://www.regionguadeloupe.fr/fileadmin/user_upload/3_-8._Memorial_ACTe_-_dossier_presentation.pdf) évoque des travaux de réalisation de quais pour 3 M€ sans pour autant que cet aspect ne soit abordé dans le projet stratégique.

très générale sauf pour le parking localisé à l'entrée du site et qui a déjà été réalisé. L'interface entre le port et la ville de Pointe-à-Pitre, notamment sur le secteur de Bergevin dont le paysage et le fonctionnement pourraient être fortement modifiés dans les années à venir, constitue un enjeu important du projet stratégique, qui nécessite une mobilisation accrue de tous les acteurs (collectivités, services de l'Etat, etc.). Les projets sont plus précis pour Basse-Terre où les aménagements ont déjà été en grande partie réalisés.

L'Ae recommande au grand port maritime de préciser, en concertation avec les autres acteurs concernés (ville, services de l'Etat, communauté d'agglomération, acteurs privés, etc.), les grandes orientations retenues pour les actions intitulées « interface ville-port » à Pointe-à-Pitre.

L'articulation et les synergies entre les ports de la Guadeloupe et de la Martinique font l'objet de chapitres spécifiques, notamment compte tenu du fait qu'ils prévoient tous les deux des projets d'extension ayant des caractéristiques proches. Le conseil de coordination interportuaire entre les ports de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane a été créé par décret n° 2014-383 du 28 mars 2014²². Les différentes démarches en cours sont rappelées (harmonisation des structures tarifaires et des procédures notamment) et des éléments de réponse au rapport de la Cour des comptes de février 2013²³ sont présentés. Les objectifs affichés sont notamment de renforcer la résilience des économies guadeloupéenne et martiniquaise en offrant une alternative concertée en cas de cyclone, séisme ou tout autre sinistre affectant l'un des ports et de permettre également une stratégie concertée des ports face au risque de position dominante d'un armateur. Une présentation des principaux projets de développement du grand port maritime de la Martinique aurait pu être utile (son projet stratégique et son évaluation environnementale n'ayant toutefois pas encore fait l'objet d'un avis de l'Ae).

L'Ae recommande de préciser si la coordination mise en oeuvre entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe et de la Martinique a permis de limiter effectivement les impacts environnementaux probables de leurs projets stratégiques respectifs et comment elle permettra dans l'avenir d'éviter la redondance des projets.

Les principales actions du projet stratégique comportant des travaux significatifs sont déjà réalisées ou en cours de travaux, ce qui réduit très sensiblement la portée de celui-ci. Le processus d'élaboration du prochain projet stratégique, de son évaluation environnementale et de saisine de l'Ae devra être anticipé afin d'assurer une information adaptée du public en amont de son approbation et de la mise en oeuvre de ses actions.

L'Ae, pour une complète information du public, recommande au GPMG de préciser clairement à tous les niveaux du projet stratégique, et notamment dans les synthèses et le résumé non technique, la part des actions d'ores et déjà réalisées ou en cours de chantier, en particulier pour les travaux.

L'Ae recommande pour donner tout leur sens et leur portée aux projets stratégiques des périodes ultérieures, que ceux-ci se situent réellement en amont des travaux qu'ils envisagent.

1.3 Procédures

En application de l'article R. 5312-64 du code des transports, « le projet stratégique est présenté par le directoire au conseil de surveillance accompagné de l'avis du conseil de développement (...). Il est transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, après approbation du conseil de surveillance²⁴ ».

²² Ce conseil associe des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables.

²³ Ce rapport précisant notamment : « il revient à l'Etat, en lien avec les directions générales de ces deux ports, de veiller en outre à leur [celle des deux projets] cohérence d'ensemble ».

²⁴ Cet article précise : « A l'exception des 4° et 5° de l'article R.5312-63, il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Les sections correspondant aux 4° et 5° de l'article R.5312-63 sont révisées lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite ».

L'article R. 5312-63 du même code prévoit que : « *Le projet stratégique traite notamment : 4° de la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ; 5° des dessertes du port et de la politique du GPM en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial* ».

Les volets 4° et 5° du projet stratégique entrent dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement, énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (rubrique 33°), devant faire l'objet d'une évaluation environnementale soumise, suivant le même article, à l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Une fois approuvé par le conseil de surveillance du GPMG, en application de l'article L. 122-8 du code de l'environnement, le projet est mis à la disposition du public accompagné de son rapport environnemental et de l'avis de l'Ae. Les observations et propositions du public sont prises en considération par le GPMG. Dès l'adoption du projet stratégique, le GPMG informe le public des modalités de publication du projet et de la déclaration mentionnée au 2° du I de l'article L.122-10 du même code²⁵.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique sont :

- les modalités de restauration, de gestion ou de mise en valeur des espaces naturels identifiés dans le projet stratégique, notamment ceux de la mangrove du Morne à Savon, à Jarry,
- les dragages et les clapages occasionnés notamment par les travaux d'extension du port de Jarry,
- la gestion de l'assainissement, des effluents et des déchets dans le périmètre d'étude ainsi que l'approvisionnement en eau,
- la prise en compte des effets du changement climatique, notamment vis-à-vis du risque de submersion marine.

2 Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale respecte le cadre imposé par l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Il conviendrait néanmoins de s'assurer que toutes les cartes sont lisibles (figure 33 notamment) et qu'elles disposent toutes d'une légende adaptée (figures 20 et 24 par exemple).

Des développements importants sont consacrés au site de Jarry (de nombreuses études ont été réalisées dans le cadre du « grand projet » et de son étude d'impact, et il s'agit du site qui connaîtra les plus fortes évolutions dans les années à venir). Les parties consacrées aux autres sites sont moins développées (pour la marina du Bas du Fort en particulier qui n'est concernée par aucun aménagement prévu dans le projet stratégique).

Concernant le projet de marina à la Pointe à Donne, le projet stratégique évoque l'accompagnement d'un projet d'investissement privé pour un début des travaux en 2015 et une livraison après 2018, mais l'évaluation environnementale ne l'évoque que sous la forme d'un projet en réflexion (page 11).

L'Ae recommande de clarifier la place du projet privé de marina à la Pointe à Donne au regard du projet stratégique.

²⁵ Cette déclaration résume : la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé ; les motifs qui ont fondé les choix opérés par le projet stratégique, compte tenu des diverses solutions envisagées ; les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du projet stratégique.

L'évaluation environnementale d'un projet stratégique suppose de comparer les effets sur l'environnement prévisibles de la mise en œuvre de ce projet stratégique et ceux qui surviendraient en son absence, dans une situation de référence ou « au fil de l'eau ». La présente évaluation environnementale analyse, pour chaque enjeu environnemental, les impacts spécifiques de chaque action selon une hiérarchisation allant de « *valorise positivement l'enjeu environnemental* » à « *a des effets négatifs sur l'enjeu concerné* ». Cette démarche ne permet pas d'évaluer les effets du projet stratégique dans son ensemble et de sa mise oeuvre.

En outre, plusieurs actions analysées étaient en fait déjà engagées à la date de la rédaction du projet stratégique et de son évaluation environnementale et seront réalisées ou en cours lors de l'enquête publique.

L'Ae recommande de présenter l'évaluation des impacts du projet stratégique par rapport à une situation de référence ou au fil de l'eau. Elle recommande d'analyser les effets d'ensemble du projet stratégique et les distinguant le cas échéant de ceux des actions engagées antérieurement.

2.1 Articulation du projet stratégique avec les autres plans, documents et programmes

Conformément à la réglementation, l'évaluation environnementale présente un chapitre dédié à l'articulation du projet stratégique avec d'autres plans et documents visés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.

Cette analyse traite dans un premier temps de la compatibilité du projet avec le schéma d'aménagement régional (SAR) et notamment son volet littoral, le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)²⁶. La conclusion de cette partie est « *que les actions du projet stratégique du grand port maritime de Guadeloupe sont parfaitement intégrées dans le SAR/SMVM de la Guadeloupe à hauteur de l'importance et de la complexité des opérations projetées* ». Néanmoins, alors que certaines installations de nautisme sont bien identifiées dans le SAR, le projet de marina à la Pointe à Donne figurant au projet stratégique n'y est pas inscrit²⁷. Il semblerait en outre que cette marina soit prévue en zone naturelle identifiée dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Baie-Mahault²⁸. Le projet d'aménagement du site de Morne à Savon est aussi concerné par un tel zonage du PLU.

L'Ae recommande de préciser l'articulation des différentes actions prévues dans le projet stratégique avec le schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe et notamment son volet littoral ainsi que les différents documents d'urbanisme qui s'appliquent, en particulier sur la commune de Baie-Mahault pour les sites de la Pointe à Donne et de Morne à Savon.

Il conviendra, le moment venu, de s'assurer de la compatibilité effective de chaque projet avec ces documents.

Cette partie traite également de la compatibilité du projet stratégique avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) de la Guadeloupe. L'analyse conclut à l'absence d'incompatibilité entre le projet stratégique et ces orientations. Une analyse

²⁶ Il fixe les grandes orientations de la politique d'aménagement régionale en déterminant les espaces à protéger, à mettre en valeur et à réserver en vue du développement urbain et économique. Le nouveau SAR/SMVM de Guadeloupe a été approuvé par le décret n°2011-1610 du 22/11/11.

²⁷ Le SAR précise en outre que « *en dehors des marinas existantes, les ports retenus pour assurer le développement des activités de plaisance sont les suivants : Sainte Anne, Deshaies, Goyave, Petit-Bourg, Bouillante, Baie Mahault et Port Louis* ». Un projet de halte de plaisance est bien identifié dans le SMVM sur la commune de Baie-Mahault mais sur son littoral nord.

²⁸ « *La zone N correspond aux zones naturelles non équipés qu'il convient de protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une installation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels* » (source : règlement du PLU de Baie-Mahault). Le secteur concerné semble tout particulièrement concerné par les zones NL et NM, ce qui interdit certaines occupations et utilisations des sols et en soumettent d'autres à des prescriptions spéciales.

plus poussée du schéma au regard des dispositions du SDAGE serait néanmoins utile, et notamment de sa disposition 55 concernant la réduction des pollutions portuaires²⁹.

Cette disposition est également reprise dans le projet de SDAGE 2016-2021 et son programme de mesures actuellement en cours de consultation publique³⁰. Le projet stratégique et son évaluation environnementale ne mentionnent pas ces documents.

L'Ae recommande de préciser l'articulation du projet stratégique avec les dispositions du SDAGE en vigueur et mesures du projet de SDAGE 2016-2021 pouvant concerner les activités du port.

L'évaluation environnementale présente une analyse de la compatibilité du projet stratégique avec la charte du parc national³¹ de la Guadeloupe (PNG). La commune de Basse-Terre est notamment localisée dans l'aire optimale d'adhésion du PNG. Cette analyse conclut que les actions du projet stratégique sont compatibles avec cette charte.

2.2 Analyse de l'état initial

2.2.1 Biodiversité et milieux naturels

L'évaluation environnementale fournit des informations utiles sur l'état des milieux aquatiques au niveau de chaque site. Ces sites, notamment le Petit Cul de Sac Marin (PCSM), comprennent de nombreux espaces occupés par des coraux, des herbiers ou encore des mangroves protégés.

La faune aquatique, en particulier la faune protégée, n'est toutefois que partiellement évoquée. Alors que la présence de cétacés dans le Petit Cul de Sac marin fait l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre du « grand projet de port » et de l'étude de ses impacts, aucune précision n'est apportée quant au nombre d'observations ou aux espèces identifiées.

L'Ae recommande de compléter l'état initial en matière de faune aquatique, et de présenter les résultats du suivi des cétacés mis en oeuvre dans le Petit Cul de Sac Marin.

L'Ae relève l'intérêt écologique du site de Folle Anse, à Marie-Galante : la plage de Folle Anse (située directement au sud des installations portuaires) est un des principaux sites de la Guadeloupe pour la ponte des tortues marines et la zone est un secteur de concentration des groupes reproducteurs de baleines à bosse. Les espaces terrestres voisins du site de Folle Anse sont concernés par des arrêtés de protection de biotope : ils sont considérés dans le SAR comme des espaces naturels à forte protection et font l'objet d'un projet de réserve³². La partie maritime est considérée comme « à forte protection » et « à forte valeur patrimoniale ».

2.2.2 Qualité des sédiments

Dans le Petit Cul de Sac Marin, la qualité physico-chimique des sédiments est présentée comme bonne. Néanmoins, les études citées font état de la présence de traces de cuivre et de zinc. Les analyses menées à l'occasion de l'étude d'impact du Grand Projet de Port ont également révélé la présence d'arsenic, et ponctuellement de mercure. Les niveaux constatés se situent parfois entre

²⁹ « Conformément à l'arrêté interministériel du 21 juillet 2004 fixant le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation, issu de l'annexe I de la directive 2000/59/CE, les dossiers de demandes d'autorisation d'extension ou de réaménagement des installations portuaires au titre des articles L214-1 à 6 du Code de l'Environnement intègrent un volet consacré à la réduction des effluents toxiques et des déchets comprenant notamment un diagnostic des flux de substances dangereuses générés par leur activité et des substances toxiques stockées dans les sédiments. Les aménagements doivent comprendre : - Un dispositif de collecte et de traitement des effluents toxiques issus des infrastructures du port (carénage, avitaillement, eaux de ballast,...), - La collecte des déchets spéciaux (huiles, batteries, etc.) ».

³⁰ http://www.comite-de-bassin-guadeloupe.fr/consultation-publique_2014.php

³¹ Et non pas « régional », comme indiqué en page 146.

³² « Le SMVM retient également le projet de réserve nationale à La Désirade (réserve géologique) et celui de réserve terrestre et marine de Marie Galante. Ces projets sont figurés par un simple losange orangé afin de ne pas figer un périmètre qui n'est pas encore totalement défini » (page 72 des annexes technique du SAR).

les seuils N1 et N2³³. Par ailleurs, l'arrêté préfectoral autorisant la réalisation de la première phase du « grand projet de port » précise des niveaux de pollutions et de turbidité pour lesquels des dispositions spécifiques doivent être mises en oeuvre (saisine d'un groupe technique *ad hoc*, arrêt éventuel des travaux, etc.) et les modalités de suivi de ces paramètres.

Aucune mesure de la qualité des sédiments à Folle Anse ou Basse-Terre n'est présentée. Compte tenu de l'absence d'action pouvant nécessiter des manipulations de sédiments dans ces secteurs, cette absence n'apparaît pas rédhibitoire pour la présente évaluation. Néanmoins, cette lacune devrait être corrigée, en particulier dans l'hypothèse où des travaux seraient entrepris dans ces secteurs par un autre acteur que le GPMG (un concessionnaire de marina par exemple³⁴) ou au delà du projet stratégique.

2.2.3 Gestion des eaux et des déchets

La zone d'activité de Jarry s'étend au delà de la seule circonscription portuaire. Une partie des eaux de ruissellement qui en proviennent est recueillie dans la circonscription portuaire, au niveau du domaine industriel et commercial (DIC) Ouest considéré, au moins en partie, comme naturel³⁵. Or l'état initial présenté dans le dossier ne décrit pas l'état de ce secteur³⁶ qui semble présenter des fonctionnalités très importantes et est situé en amont d'un des secteurs identifiés comme naturels du Morne à Savon. Une étude détaillée des caractéristiques physiques et biologiques et des fonctionnalités du DIC Ouest apparaît nécessaire à l'élaboration d'une stratégie cohérente de gestion de ce secteur.

L'Ae recommande de réaliser une analyse détaillée des fonctionnalités écologiques du domaine industriel et commercial (DIC) Ouest, et d'établir une stratégie adaptée de gestion de ce secteur.

La situation de l'alimentation en eau potable³⁷, de la gestion des eaux résiduaires³⁸ et des déchets solides générés par les activités portuaires n'est pas décrite de manière exhaustive : quels sont les flux ? Les installations existantes sont-elles suffisantes et en bon état ? Quels réseaux et quelles filières de traitement sont employés ? Une analyse quantifiée des besoins en eau, des déchets et effluents produits et des évolutions induites sur ces flux par les différentes actions du projet stratégique apparaît nécessaire.

L'Ae recommande de conduire une analyse plus précise des enjeux relatifs aux besoins en eau potable et au traitement des eaux résiduaires et des déchets solides générés par les activités portuaires, et d'examiner l'impact des évolutions prévues dans le cadre du projet stratégique. Elle recommande d'appuyer cette analyse sur des données quantitatives afin de s'assurer d'une prise en compte adaptée de ces enjeux.

Des dépôts sauvages de déchets ont lieu à proximité directe de la circonscription portuaire du site de Folle Anse, site qui présente néanmoins de grandes qualités sur le plan écologique. Une analyse plus détaillée aurait pu être utile, afin d'en évaluer l'ampleur. Il serait intéressant que le plan stratégique inclue les actions pouvant être conduites par le port (au-delà des contrôles qu'il réalise

³³ Voir l'arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement.

³⁴ Selon le dossier, la qualité physico-chimique des sédiments de la marina du Bas du Fort est davantage dégradée.

³⁵ « Les zones naturelles du DIC Ouest jouent un important rôle de tampon dans le réseau hydraulique de l'ensemble de la presqu'île, notamment en cas de crue. Elles se trouvent juste en amont d'un ouvrage hydraulique (canal aménagé sous la RN10) adapté aux crues décennales dans l'état actuel des aménagements, mais sous adapté en cas de crue centennale. Les zones vertes se situent dans le fond d'une cuvette qui correspond au bassin versant contrôlé par l'ouvrage de la RN10. Elles jouent donc le rôle de bassin de rétention, avant évacuation des eaux via l'ouvrage et jusqu'à la mer. Cette zone possède une flore variée : de la végétation patrimoniale de mangrove à la végétation banale des milieux dégradés. Il s'agit de protéger ce milieu et de développer ses connexions avec le reste de la trame bleue de la presqu'île » (source : projet stratégique du GPMG).

³⁶ Au cours de sa visite sur place, l'un des rapporteurs a pu constater qu'en dépit de la présence de végétation le site faisait l'objet de dépôts sauvages de déchets en tout genre.

³⁷ Différents secteurs de la Guadeloupe font l'objet de coupures programmées certaines périodes de l'année.

³⁸ Un retard important dans la mise en conformité des systèmes d'assainissement de nombreuses collectivités, au regard des objectifs de la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines, est mis en évidence en Guadeloupe (http://www.comite-de-bassin-guadeloupe.fr/gestion_sources-pollution.php).

actuellement à l'intérieur de sa circonscription) et d'aborder les solutions pouvant être envisagées par les acteurs concernés, notamment la communauté de communes et le conseil départemental.

2.2.4 Risques naturels

Des données relatives au risque d'inondation par submersion marine (amplitude des marées, niveaux de houle, notamment cyclonique) sont fournies. Les cartes et les zonages des différents plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) sur les sites portuaires sont présentés. Une partie relativement importante de ces sites, à Jarry et à Pointe à Pitre notamment, est concernée et est de plus localisée le long d'un littoral fortement urbanisé (la zone économique de Jarry par exemple) et peuplé (le centre de Pointe à Pitre). L'évaluation environnementale indique que les actions du projet stratégique ont pris en compte cet aléa en proposant des aménagements qui ne s'opposent pas à l'écoulement des eaux et des équipements et bâtiments qui respectent scrupuleusement les dispositions des plans de prévention, mais il n'est pas rappelé en quoi consistent ces dispositions. L'évaluation environnementale ne traite pas le risque de tsunami ni de séisme. Le projet stratégique indique uniquement que le nouveau terminal du projet de Guadeloupe est dimensionné pour des cyclones de type Hugo et des séismes de classe IV (la plus élevée).

Le port ne présente pas de stratégie particulière concernant des mesures d'adaptation aux effets du changement climatique. Par exemple, les éventuels ouvrages existants de lutte contre la submersion marine et leurs caractéristiques ainsi que les évolutions à prévoir ne sont pas présentés. Pour l'Ae, le risque de submersion marine est un enjeu majeur qui devrait faire l'objet d'une stratégie clairement définie, dans un contexte où les caractéristiques de phénomènes extrêmes tels que les cyclones sont susceptibles d'être modifiées du fait notamment de l'élévation possible du niveau de la mer³⁹.

L'Ae recommande au grand port maritime de préciser sa stratégie vis à vis du risque de submersion marine, notamment dans un contexte de changement climatique.

2.2.5 Risques industriels

Le territoire de Baie-Mahault est concerné par les risques technologiques. Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la Pointe-Jarry, approuvé par arrêté préfectoral du 5 septembre 2011, valant servitude d'utilité publique, s'impose à toute occupation du sol. La carte correspondant à cette thématique ne présente pas de légende et les prescriptions particulières découlant de ce PPRT ne sont pas rappelées.

L'Ae recommande de préciser les prescriptions particulières découlant du plan de prévention des risques technologiques de la Pointe-Jarry.

2.2.6 Continuités écologiques

La seule continuité écologique clairement identifiée dans l'évaluation environnementale est la Rivière Salée qui relie les deux culs de sac marins. Or les milieux littoraux (en particulier les espaces littoraux constitués de mangrove à Jarry) pourraient également être considérés comme des continuités importantes à préserver, voire à restaurer, notamment dans un contexte d'artificialisation de plus en plus marquée du littoral. A ce titre, il pourrait être considéré que les espaces naturels du Morne à Savon représentent un enjeu vis à vis des continuités écologiques, et les connexions avec d'autres espaces (DIC Ouest ou zones de mangroves à l'intérieur des terres par exemple) mériteraient de faire l'objet d'une attention particulière.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des continuités écologiques en précisant notamment le rôle des milieux littoraux identifiés et du secteur du Morne à Savon ainsi que les modalités de gestion de ces espaces.

³⁹ <http://www.la1ere.fr/2013/09/25/la-montee-de-la-mer-revue-la-hausse-par-les-climatologues-72433.html>

2.2.7 Energie et émissions de gaz à effet de serre

Un bilan des émissions de gaz à effet de serre du port est fourni dans le projet stratégique. Son principal poste d'émission concerne les consommations d'électricité, avec 72 % des émissions, du fait de la part importantes de sources d'énergies thermiques fossiles pour la production d'électricité de l'archipel (86,4 %). Néanmoins, les questions relatives à la production d'énergies renouvelables ne font pas l'objet de développements spécifiques et l'articulation du projet avec le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) et avec la programmation pluriannuelle de l'énergie de la Guadeloupe, actuellement en cours d'élaboration, n'est pas évoquée. Au cours de sa visite, l'un des rapporteurs a pu observer certaines installations existantes et il a été informé de projets d'implantation de panneaux photovoltaïques, dans la circonscription portuaire, par exemple sur le toit de certains bâtiments.

L'Ae recommande au grand port maritime de préciser sa stratégie concernant le développement des énergies renouvelables et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en lien notamment avec les orientations du schéma régional climat-air-énergie.

2.2.8 Espèces exotiques envahissantes

La problématique des espèces exotiques envahissantes n'est pas abordée. Or, le port constitue la principale porte d'entrée de marchandises et de matériaux de la Guadeloupe, et donc éventuellement d'espèces végétales ou animales non indigènes. Les navires peuvent également apporter des organismes présents dans leurs eaux de ballast. En tant que territoire insulaire, la Guadeloupe est particulièrement concernée par cet enjeu⁴⁰.

L'Ae recommande au grand port maritime de fournir une analyse de la problématique des espèces exotiques envahissantes en Guadeloupe, en particulier en lien avec les activités portuaires, et de préciser sa stratégie vis à vis de cet enjeu.

En outre, la problématique de la prolifération des Sargasses (*Sargassum*⁴¹) aurait utilement pu faire l'objet d'une analyse spécifique.

2.3 Scénario de référence, solutions de substitution raisonnables et description des raisons des choix du projet stratégique

Le code de l'environnement prévoit (article R. 122-20) que l'évaluation environnementale du projet stratégique présente :

- « les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du [projet stratégique] dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard [de ses objectifs et de l'état initial] ».
- « l'exposé des motifs pour lesquels le projet [stratégique] a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ».

Les principaux enjeux liés à l'activité portuaire en Guadeloupe sont rappelés (nécessité d'un accès maritime sécurisé en permanence, maintien des liens avec les autres îles de l'archipel, etc.) et des variantes, à grande échelle, d'aménagement sont évoquées (possibilité d'aménagements portuaires

⁴⁰ « Actuellement la problématique se focalise sur le cas particulier des systèmes insulaires isolés, dont la résilience est faible au regard de l'introduction massive d'organismes exotiques sur leurs territoires.

L'archipel de la Guadeloupe n'échappe pas à cette réalité, d'autant que la biodiversité y est extrêmement riche, avec un fort taux d'endémisme, et les échanges commerciaux avec le reste du monde importants qui servent de passerelle à ces espèces envahissantes.

La DEAL Guadeloupe s'est engagée dans la définition d'une stratégie de prévention et de lutte contre les espèces exotiques envahissantes qui fera une large place à la coopération régionale, en particulier avec la Martinique.

Elle met d'ores et déjà en œuvre des stratégies et plans d'actions sectoriels pour des espèces identifiées (stratégie de lutte contre le Poisson lion aux Antilles françaises) ou des espaces particulièrement vulnérables (réserves naturelles, îlets) » (<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/la-problematiques-des-especes-exotiques-a837.html>).

« Après la destruction des habitats naturels par l'homme, les espèces invasives sont en effet la seconde cause de disparition des espèces dans le monde, et peut-être même la première dans les îles » (<http://www.guadeloupe-parcnational.fr/?Especes-envahissantes,124->).

⁴¹ <http://www.guadeloupe-parcnational.fr/?Sargasses-causes-et-consequences>

dans le Grand Cul de Sac Marin, création d'un nouveau port en mer par création de nouveaux terre-pleins, par exemple). L'évaluation environnementale en conclut que « *les alternatives envisagées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique traitant de l'aménagement et du développement des filières du port sont particulièrement restreintes* ». L'Ae constate que la plupart des projets présentés sont déjà en cours ou achevés (grand projet de port, aménagement de l'interface ville port à Basse-Terre, etc.), ce qui laisse effectivement peu de place à des alternatives.

Pour l'information du public, une présentation des principales solutions de substitution envisagées pour les différents travaux et aménagements prévus et des raisons des choix opérés resterait utile. A titre d'exemple, les variantes étudiées dans le cadre du grand projet de port, et sur lesquelles l'Ae a fait plusieurs remarques (voir avis Ae n°2013-95) ne sont pas présentées.

L'Ae recommande de présenter les principales solutions de substitution raisonnables pour les différentes actions inscrites au projet stratégique qui permettraient ou auraient permis de répondre aux objectifs affichés. Elle recommande de justifier les choix effectués, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

2.4 Analyse des effets probables du projet stratégique

Les effets potentiels du projet stratégique sont analysés pour les principales thématiques de l'environnement (milieux aquatiques, biodiversité terrestre et marine, activités humaines, cadre de vie, qualité de l'air). Aucun impact négatif majeur n'est mis en évidence.

L'analyse conduite dépend de la bonne mise en oeuvre des mesures proposées et des dispositifs de suivi et de contrôle (cf. parties 2.5 et 2.6 du présent avis).

Par ailleurs, si les impacts des projets inscrits dans le projet stratégique sont étudiés, les impacts des activités et projets mis en oeuvre par les concessionnaires et partenaires présents dans la circonscription portuaire ne sont pas traités (production de déchets et d'effluents, bruit, circulation, etc.). Un rappel des différents cahiers des charges, prescriptions et contrôles qui s'y appliquent serait nécessaire. Par exemple, une évaluation des impacts des activités de carénage ou commerciales au sein de la marina du Bas du Fort et sur le site de Jarry apparaît nécessaire.

L'Ae recommande de fournir une évaluation des impacts de l'ensemble des activités et projets localisés dans la circonscription portuaire et de préciser les mesures mises en oeuvre ou prévues pour les éviter, les réduire et, si nécessaire, les compenser.

En outre, l'Ae note que les impacts, en fonctionnement, des activités portuaires ne sont pas analysés (effets de l'augmentation prévue du nombre de navires ou de leur taille sur les mammifères marins, éventuels dragages d'entretien, etc.). Les activités de plaisance peuvent également avoir des impacts environnementaux, par exemple sur les mammifères marins, impacts qui mériteraient d'être évalués.

L'Ae recommande de présenter les impacts générés par le projet stratégique du fait des évolutions induites dans le fonctionnement et la fréquentation du port. Elle recommande de préciser les mesures qui seront mises en oeuvre pour les éviter, les réduire et, si nécessaire, les compenser.

Concernant la biodiversité marine, l'évaluation environnementale mentionne des effets négatifs du déroctage de certaines parties du littoral des îlets à Cochon et de la Caye sans Nom qui sont considérés comme des zones à enjeux importants avec la présence de peuplements benthiques à fort intérêt écologique (présence de gorgones et de colonies coralliennes). La construction du terre-plein pour les conteneurs engendrera également le comblement du banc Provençal sur environ 10 ha, contribuant à la destruction des herbiers et espèces associées.

Le projet stratégique identifie les secteurs du Morne à Savon comme des espaces naturels (ils sont principalement constitués de mangroves) et l'évaluation environnementale (page 129) évoque le « *gel* » d'espaces naturels remarquables. Ces sites font l'objet de fortes pressions du fait leur implantation à proximité directe de la plus grande zone d'activité de l'archipel et une politique claire visant à les préserver et en assurer une gestion adaptée semble indispensable afin d'en maintenir

le caractère naturel⁴². Or la politique de gestion, voire de mise en valeur, de ces espaces n'apparaît pas clairement dans le projet stratégique (un projet de plan de gestion des espaces naturels est évoqué sans plus de détail). La réalisation d'un projet nautique qui interviendrait après 2018 est abordée dans le dossier.

L'Ae recommande au GPMG de préciser sa stratégie de gestion des espaces naturels, en particulier au Morne à Savon et de prendre des engagements clairs quant à leur devenir. Cette stratégie devra être précisément établie via le plan de gestion évoqué dans le projet stratégique.

Concernant la santé et le cadre de vie (qualité de l'air, bruit, etc.), les effets cumulés de l'ensemble des projets et activités portuaires ne sont pas évalués. Des modélisations qualitatives, voire quantitatives, de l'état final auraient pu être présentés. En effet, ce document est l'occasion de mettre en lumière les impacts cumulés sur la santé de l'ensemble des projets, alors que les évaluations de chaque projet se limitent souvent aux seuls effets du projet étudié⁴³.

L'Ae recommande au GPMG d'entreprendre une étude des enjeux de santé publique, notamment en termes de pollution de l'air ou de bruit, au moins en vue de l'élaboration du prochain projet stratégique.

2.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

L'évaluation environnementale liste de nombreuses mesures visant à éviter, réduire et compenser les impacts négatifs du projet stratégique et de ses actions sur l'environnement et la santé humaine. Les mesures d'évitement devront en partie être intégrées dans la mise en oeuvre des actions du projet stratégique (évitement des secteurs de plus grand intérêt écologique, phasage des opérations, etc.). Les mesures de réduction affichées apparaissent adaptées même si des détails supplémentaires sur leurs modalités de mise en oeuvre pourraient être utiles.

Par exemples, les prescriptions qui seront imposées concernant les niveaux de pollutions des sédiments pouvant être immergés auraient pu être mentionnés. Des éléments plus précis sur la façon de gérer et traiter ces sédiments dans le cadre des travaux de dragage en cours ou à venir gagneraient à être développés dans le dossier. En particulier, une réflexion concernant le mode de traitement des sédiments dragués, leur valorisation et leur réutilisation devrait être conduite.

L'Ae recommande de préciser les modalités de gestion et de traitement des matériaux générés par les activités portuaires et de conduire une réflexion portant sur leur réutilisation et leur valorisation.

Concernant les mesures de compensation, une liste de mesures de plus de deux pages est fournie. La plupart de ces mesures apparaissent intéressantes mais, en l'absence d'élément plus précis que leur seul intitulé, des interrogations peuvent se poser quant à leur modalité de mise oeuvre, leur ampleur, leur calendrier, etc.

Enfin, des mesures en faveur de la pêche professionnelle (mise en place de dispositifs de concentration des poissons par exemple, réalisation d'équipements pour la vente de poissons dans la darse de Pointe à Pitre, etc.) sont affichées en tant que mesures compensatoires. Sans remettre en cause la pertinence de l'ensemble des mesures proposées, il conviendrait de faire une distinction plus claire entre celles qui relèvent de mesures compensatoires au titre de la protection de l'environnement de celles qui relèvent d'autres politiques ou stratégies.

L'Ae recommande de préciser les modalités de mise en oeuvre des mesures compensatoires présentées, et de distinguer les mesures compensatoires environnementales des mesures d'autres natures.

⁴² Ces sites, notamment celui le plus au sud, font notamment l'objet d'aménagements, en particulier nautiques, peu organisés.

⁴³ A ce titre, une évaluation d'impact sur la santé aurait pu être réalisée (<http://www.inpes.sante.fr/evaluation-impact-en-sante/>)

2.6 Suivi

Le rapport d'évaluation environnementale fournit une liste de plus de 20 indicateurs destinés à assurer le suivi de la mise en oeuvre du projet stratégique. Il convient néanmoins de noter que ces indicateurs sont uniquement « *préconisés* » (page 148) et que seuls des intitulés génériques sont fournis (consommation d'eau, surface d'espace naturel valorisé, etc.) sans que les modalités de collecte de ces indicateurs, les paramètres mesurés, la fréquence de collecte et de mise à jour, la valeur initiale de ces indicateurs, soient précisés. Les objectifs quantitatifs ou qualitatifs à atteindre ne sont pas mentionnés. Par ailleurs, aucune information n'est fournie quant au dispositif de publication de ces informations⁴⁴. Il conviendrait en outre de définir dès à présent des indicateurs permettant de mesurer les effets des mesures prises par le GPMG en faveur de l'environnement⁴⁵.

L'Ae recommande de préciser les modalités de suivi des indicateurs proposés et de publication des résultats de ce suivi. Elle recommande de préciser comment les effets des mesures environnementales prévues seront suivis, au regard d'objectifs qui devront être précisés, et d'envisager, dans le cas où ces objectifs ne seraient pas atteints, des mesures correctrices.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et synthétise de manière satisfaisante l'évaluation environnementale dont il partage néanmoins les lacunes. L'Ae note néanmoins qu'il ne reprend pas la mesure consistant à replanter et à créer de nouvelles zones de mangroves (seule la restauration est évoquée) et que les indicateurs retenus pour suivre la mise en oeuvre du projet stratégique ne sont pas rappelés.

L'Ae recommande au grand port maritime de reprendre, dans le résumé non technique, l'ensemble des mesures prévues dans le cadre du projet stratégique, d'y rappeler les indicateurs de suivi de sa mise en oeuvre. Elle recommande par ailleurs de prendre en compte dans ce résumé les conséquences des recommandations du présent avis.

⁴⁴ Alors même qu'un certain nombre d'entre elles sont d'ores et déjà disponible sur le site Internet destiné au grand projet du GPMG (<http://www.port-nouvelle-generation.com/>) et sont régulièrement mises à jour.

⁴⁵ Au delà du suivi des biocénoses marines, il conviendrait par exemple de mesurer l'efficacité des mesures mises en oeuvre de restauration de récifs coralliens ou encore de mangroves.



Figure 2 : site de Jarry (source : projet stratégique du GPMG)



Figure 3 : site de Pointe à Pitre (source : projet stratégique du GPMG)



Figure 4 : site de Basse-Terre (source : projet stratégique du GPMG)



Figure 5: site de Folle Anse (source : projet stratégique du GPMC)