



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet stratégique du grand port maritime de la Martinique (972)**

**n°Ae: 2015-76**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 2 décembre 2015, à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique du grand port maritime de la Martinique (972).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Clément, Ledenic, 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.*

*Était absent ou excusé : M. Galibert.*

*N'a 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 monsieur le président du directoire du grand port maritime de la Martinique, le dossier ayant été reçu complet le 8 septembre 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.*

*L'Ae a consulté par courrier en date du 9 septembre 2015 :*

- le préfet de la région et du département de la Martinique,*
- la ministre chargée de la santé,*
- la direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Martinique, et a pris en compte sa réponse en date du 6 novembre 2015,*
- la direction de la mer de la Martinique, et a pris en compte sa réponse du 12 octobre 2015.*

*Sur le rapport de Sarah Tessé 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).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

L'Ae a été saisie pour avis sur le premier projet stratégique du grand port maritime de la Martinique (GPMLM), qui couvre la période 2014–2018. Son quatrième volet (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 avis de l'Ae.

L'un des principaux projets porté par le GPMLM est l'extension du terminal à conteneurs de la Pointe des Grives. Il est actuellement en travaux comme d'autres projets cités, ce qui réduit la portée du document stratégique.

La stratégie environnementale du GPMLM vise essentiellement à limiter la création de nouvelles infrastructures et à réhabiliter les bâtiments et entrepôts existants pour réorganiser les activités portuaires. Elle a également pour objectif de mieux intégrer le port dans la ville de Fort-de-France, de réguler les trafics au sein de la circonscription du port, et de mettre en place un système de management environnemental des activités portuaires.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae sont :

- la préservation du milieu littoral et marin de la baie de Fort-de-France, notamment du fait des dragages et des clapages qui pourraient être réalisés à l'occasion des travaux d'extension du terminal de la Pointe des Grives, mais aussi notamment du fait des pressions qui s'exercent sur la mangrove de la baie de Fort-de-France,
- les effets sur la qualité de l'eau et de l'air des rejets d'effluents et les émissions atmosphériques, ainsi que la gestion des eaux pluviales et des déchets dans le périmètre portuaire.

L'Ae souligne que le développement d'un éventuel port secondaire au Robert ou d'un port aux anses d'Arlet, qui est évoqué comme faisant l'objet d'études d'opportunité, serait susceptible de présenter des enjeux environnementaux considérables.

L'Ae recommande :

- d'accompagner la présentation des perspectives envisagées de développement des activités de transbordement par une analyse des effets sur l'économie de l'île ;
- d'affiner et d'actualiser les données relatives aux trafics du GPMLM ;
- de préciser clairement dans toutes les pièces du dossier, et notamment dans les synthèses et le résumé non technique, la part des actions déjà réalisées ou en cours ;
- de fonder le prochain projet stratégique sur un état initial solide issu des études d'ores et déjà engagées par le GPMLM, et de le présenter largement en amont de la programmation détaillée des projets qu'il envisagera ;

- de préciser si la coordination mise en œuvre entre les grands ports maritimes de la Martinique et de la Guadeloupe a permis de limiter effectivement les impacts environnementaux probables de leurs projets stratégiques respectifs et comment elle permet d'assurer la cohérence et d'éviter la redondance des projets ;
- de mettre en cohérence les volets 1 et 4 du projet stratégique concernant le projet d'extension domaniale du Robert et de lever toute ambiguïté en précisant que la décision de développer un port secondaire au Robert n'est pas actée et que le présent projet stratégique ne prévoit que la réalisation des études préalables au projet ;
- d'assurer au plus vite la conformité de ses installations aux réglementations relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement et à la loi sur l'eau, et de préparer d'ores et déjà les projets qui lui permettront de compléter rapidement ses engagements notamment dans le domaine des déchets et des eaux pluviales ;
- d'analyser les effets (notamment de dérangement) de l'augmentation du trafic induit par le développement du trafic des conteneurs et des croisières sur les mammifères marins.

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

# Avis détaillé

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

L'Ae a été saisie pour avis du projet stratégique 2014–2018 du grand port maritime de la Martinique (GPMLM). 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 politiques en faveur de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale, conformément à l'article R. 122–17 du code de l'environnement.

### 1.1 Contexte du projet stratégique

Le port commercial de Fort-de-France est devenu le grand port maritime de La Martinique (GPMLM) le 1<sup>er</sup> janvier 2013<sup>2</sup>. Il était antérieurement port d'intérêt national, concédé à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Martinique.



Figure 1 : plan général du port de Fort-de-France (source : projet stratégique du GPMLM, p.11)

<sup>2</sup> Cet établissement public a été créé par le décret n°2012–1105 du 1<sup>er</sup> octobre 2012, pris en application de la loi n°2012–260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'Outre-mer, et par le décret n°2012–1102 du 1<sup>er</sup> 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.

Les limites administratives du GPMLM ont été établies à sa création comme celles du site de Fort-de-France (Figure 1), où se concentre l'essentiel de l'activité industrialo-portuaire de la Martinique.

Présentant un linéaire de quais de 2 400 mètres, le port se caractérise par une insertion directe dans la ville de Fort-de-France, ce qui limite sa surface foncière à 55 ha. Le foncier portuaire a été principalement (80 %) gagné sur la mer, notamment avec la création en 2003 du terminal à conteneurs de la Pointe des Grives de 25 ha, à l'est du port. L'extension du port et la création d'un arrière-port est fortement contrainte par la proximité de la ville et celle des terrains de la zone industrialo-portuaire et des zones commerciales acquises par des entreprises privées. Ainsi, les projets liés à la logistique du port sont essentiellement situés en dehors du périmètre portuaire et portés par des entreprises privées.

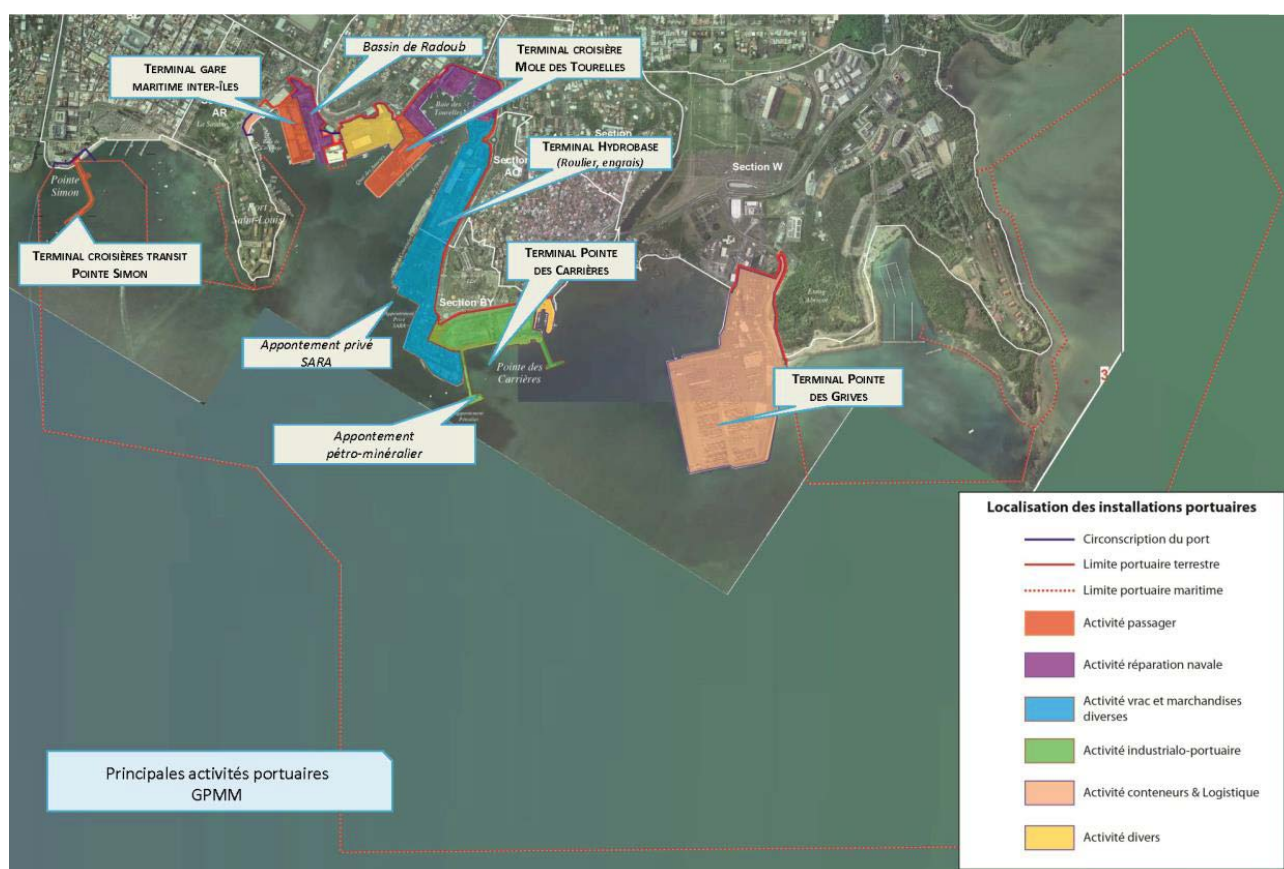


Figure 2 : les principales activités portuaires du grand port maritime de Martinique  
(source : projet stratégique du GPMLM, p.77)

Les infrastructures du GPMLM sur le site de Fort-de-France (Figure 2) lui permettent de concentrer les activités de :

- trafic de marchandises (terminal conteneurs de la pointe des Grives mis en service en 2003, vrac à l'hydrobase<sup>3</sup> et sur la pointe des carrières) ;
- trafic de passagers (croisiéristes à la Pointe Simon et au quai des Tourelles, trafic inter-îles à la gare maritime au quai ouest, mise en service en 2010) ;

<sup>3</sup> Quai et installations d'accueil des hydroglisseurs

- réparation navale (bassin de radoub et baie des tourelles), notamment des navires militaires basés à Fort-Saint-Louis ;
- vrac énergétique (appontement privé de la raffinerie SARA, située sur le domaine portuaire, appontement pétro-minéralier au sud de la pointe des carrières), vrac céréalier (sur un appontement spécifique).

La circonscription portuaire du GPMLM est définie par l'arrêté préfectoral du 24 juin 2014 et s'étend sur la partie terrestre de l'île et sur un domaine maritime<sup>4</sup> relativement étendu. Le dossier présente cinq sites, appartenant à cette circonscription portuaire, qui pourraient faire l'objet d'une extension du domaine portuaire ou d'actions de développement (Figure 3) :

- **le site de Saint-Pierre**, qui dispose d'infrastructures privées permettant le transport par barge de produits carriers et d'une liaison maritime à destination des îles de la Guadeloupe et de la Dominique ;
- **le site de Bellefontaine**, qui dispose d'un appontement permettant d'alimenter en fuel lourd la principale centrale de production d'énergie électrique d'EDF. Avec 50 à 60 escales de pétroliers, le trafic atteint près de 150 000 tonnes/an d'hydrocarbures provenant de la raffinerie (SARA) établie sur Fort-de-France et le Lamentin, et de la raffinerie de Sainte-Croix (USVI) ;
- **le site du Robert**, qui dispose d'un appontement exploité par des entreprises implantées sur la zone d'activité, transportant de la ferraille en vrac, des produits carriers, des marchandises ;
- **le site des Anses d'Arlet et le site du Marin**, qui sont exploités comme points de départ de croisières en voilier (le Marin) et comme zones de mouillage organisé fréquentées par les plaisanciers (Anses d'Arlet).

---

<sup>4</sup> Le domaine public portuaire correspond à l'ensemble des espaces appartenant au port, alors que la circonscription portuaire « comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès » (article L111-4 du code des ports maritimes). C'est la zone où le GPM exerce ses activités, y compris les activités de police portuaire incluant l'organisation des entrées, sorties et mouvements de navires, bateaux ou engins flottants et la police des marchandises dangereuses.



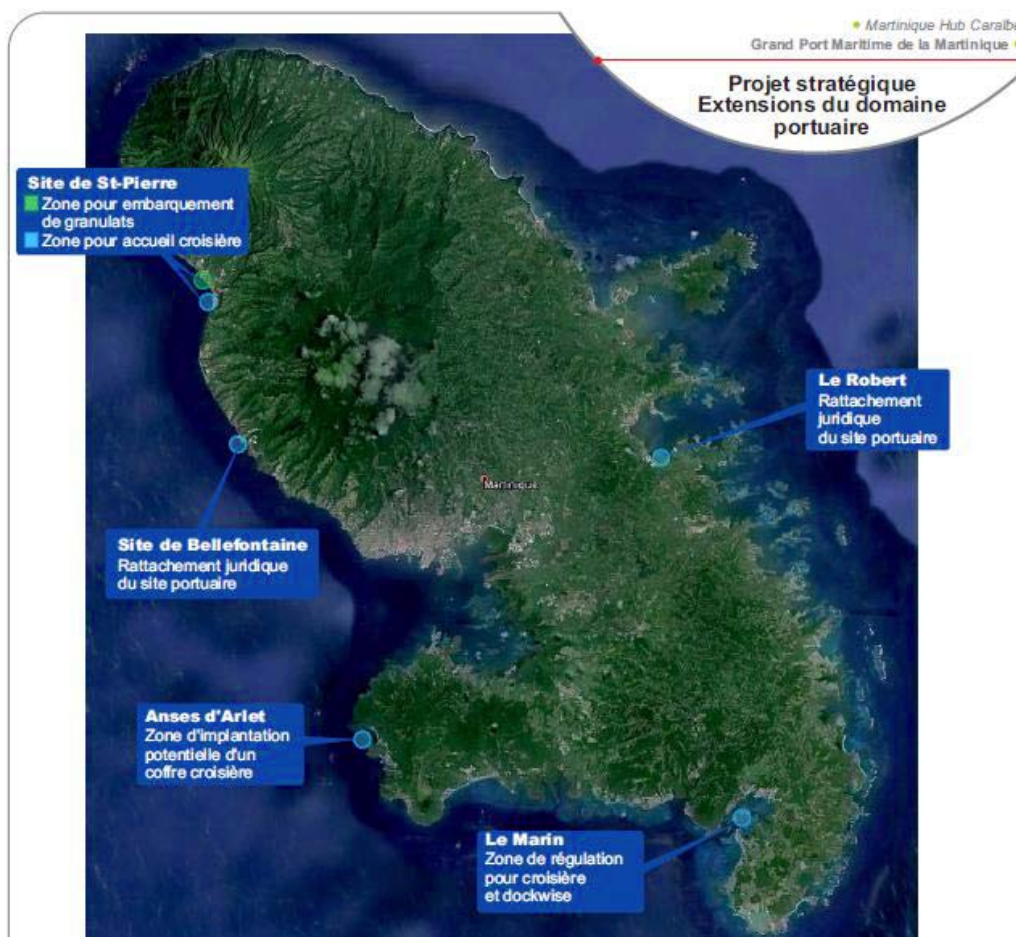


Figure 3: sites identifiés comme pouvant faire l'objet d'une extension du domaine portuaire  
(Source: projet stratégique p. 98)

Le trafic de marchandises est modeste et s'élève en 2013 à 2,9 millions de tonnes/an. L'essentiel (92 %) de ce trafic concerne l'import/export de conteneurs (45,3 %), l'import de pétrole brut (22,5 %), et l'import/export de produits pétroliers raffinés (24,3 %) à destination de la Guadeloupe et de la Guyane du fait de la présence de la raffinerie SARA dans l'enceinte portuaire. D'autres trafics (céréales, engrais, clinker<sup>5</sup>, roulier,...) sont présents, pour des flux faibles.

Les échanges de marchandises sont en grande majorité en provenance ou à destination des ports antillais, brésiliens et européens<sup>6</sup>. Les porte-conteneurs provenant d'Europe touchent successivement le port de Pointe-à-Pitre et celui de Fort-de-France puis, sur le chemin de retour, repassent à Pointe-à-Pitre.

<sup>5</sup> Constituant du ciment.

<sup>6</sup> Selon une note de l'institut d'émission des départements d'outre mer de 2007



Les flux de conteneurs (150 000 EVP<sup>7</sup> en 2013) sont dominés par les importations (70 %). Les conteneurs entrant sont principalement destinés à la consommation locale : près de 70 % des marchandises traitées en entrée au port sont consommées en Martinique (produits agro-alimentaires, vrac énergétique, vrac de construction). Les conteneurs destinés à l'exportation concernent principalement des bananes produites en Martinique (55 % des conteneurs pleins), du rhum et des déchets. Une part des conteneurs de retour bénéficie d'activités de transbordement, notamment de poisson, en provenance d'Amérique du sud, à destination essentiellement de l'Europe continentale et notamment des ports français métropolitains (en 2013 : environ 14 000 EVP). Plus de la moitié des conteneurs exportés sont vides<sup>8</sup>. En permettant de mieux rentabiliser les retours en Europe continentale des porte-conteneurs, ces trafics transbordés contribuent sans doute à la maîtrise des coûts de transport des marchandises nécessaires à la consommation domestique de l'île. Inversement, ils ont été parfois compris comme susceptibles de favoriser la concurrence d'activités implantées en Martinique.

Ce trafic de marchandises, dominé par les évolutions de la consommation domestique de l'île, qui ne connaît pas de croissance démographique, est assez stable : il a enregistré une baisse brutale de 12 % entre 2010 et 2011, pour augmenter de 10 % entre 2011 et 2012 et revenir au niveau de 2005 cette dernière année. Les données postérieures à 2012 ne sont pas fournies dans le dossier et ne permettent pas d'évaluer le trafic récent.

Le projet stratégique prévoit une hausse sensible du trafic de marchandises à partir de la fin des travaux d'extension du terminal de la Pointe des Grives, en 2015 (croissance de +4,3 %/an sur la période 2014-2018), essentiellement soutenue par la hausse du trafic de transbordement (+15 000 EVP transbordés par an prévus de 2016 à 2018). Pour un dossier qui sera présenté début 2016 au public, ces prévisions mériteraient d'être étayées ou ajustées pour tenir compte des trafics constatés en 2014 et si possible en 2015.

Le projet stratégique n'explicite pas les effets du développement des activités de transbordement sur l'économie de l'île, que ce soient les économies produites par les trafics d'approvisionnement de l'île par une meilleure rentabilité des trajets retours des porte-conteneurs, ou les éventuelles difficultés que ces transbordements seraient susceptibles d'occasionner pour les activités martiniquaises, s'ils venaient faciliter l'accès vers l'Europe continentale de produits étrangers concurrents de produits exportés par l'île.

---

<sup>7</sup> EVP : équivalent vingt pieds : unité de mesure approximative des conteneurs. Un conteneur standard d'un EVP mesure 2,591 mètres (8,5 pieds) de haut sur 2,438 m de large (8 pieds) et 6,096 m (20 pieds) de long ; cela représente environ 38,5 mètres cubes. Un conteneur « *high cube* » est lui aussi équivalent à 1 EVP. La mesure est approximative : les conteneurs high cube (« hauts ») (hauteur : 10 pieds, volume : 43,0 mètres cubes) et les demi-conteneurs (hauteur : 4,25 pieds, volume : 19,3 mètres cubes), moins utilisés, sont aussi comptabilisés comme 1 EVP. Les conteneurs 40 pieds sont comptés comme 2 EVP.

<sup>8</sup> Selon une note de l'institut d'émission des départements d'outre mer de 2007

Il n'expose pas non plus les perspectives de moyen et long termes concernant les trafics de produits pétroliers liés à l'évolution des sources d'approvisionnement énergétique, dans le cadre de l'application de la loi pour la transition énergétique.

Le trafic de passagers (270 000 passagers en 2013) se compose de passages inter-îles (Martinique, Dominique, Guadeloupe) et de croisiéristes. Le trafic de passagers inter-îles est en constante diminution (116 000 passagers en 2013). Celui des croisiéristes a connu une forte baisse pendant une dizaine d'années jusqu'à atteindre 41 000 croisiéristes en 2011, avant de se relever ces dernières années (en 2013, 145 000 passagers). Là encore, le dossier ne présente pas les données de 2014.

***L'Ae recommande d'affiner et d'actualiser les données relatives au trafic du GPMLM tant pour les marchandises que pour les passagers, en incluant au moins l'année 2014 et si possible 2015 afin de conforter les hypothèses d'évolution du trafic entre 2015 et 2018.***

***L'Ae recommande en outre de compléter le projet par une vision à moyen et long terme de l'évolution des moyens d'approvisionnement en charbon et produits pétroliers, afin de prendre en compte l'évolution de l'approvisionnement énergétique de l'île.***

## ***1.2 Présentation du projet stratégique***

Le GPMLM prévoit que l'augmentation de la taille des porte-conteneurs se poursuivra et que les liaisons Caraïbes-Europe continentale s'effectueront dès que les infrastructures le permettront par des navires de 4 000 à 8 000 EVP, non par les effets directs de l'ouverture du canal de Panama comme cela a pu être dit, mais par effet de cascade dans la montée en taille des flottes des armateurs<sup>9</sup>. Ce changement de taille a motivé les adaptations conjointes des terminaux à conteneurs des ports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France, qui sont les deux escales principales de ces liaisons. L'ouverture du nouveau canal de Panama devrait augmenter le transbordement dans le nord de la Caraïbe et créer le besoin d'une ou plusieurs plate-formes secondaires dans le sud de la Caraïbe. Le GPMLM vise à se positionner comme plate-forme secondaire.

Le présent projet stratégique est le premier document de pilotage stratégique de l'activité du GPMLM et de son développement destiné à être rendu public. Il porte sur la période 2014-2018. Du fait de sa saisine tardive (septembre 2015), l'Ae a connaissance d'un projet stratégique dont les projets les plus significatifs sont déjà réalisés ou en cours de travaux, ce qui en réduit sensiblement la portée. Ainsi défini, il est même d'une durée

---

<sup>9</sup> Les nouveaux navires d'une capacité pouvant aller jusqu'à 19.000 EVP.

cf. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_plus\\_grands\\_porte-conteneurs](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grands_porte-conteneurs)

Ils seront utilisés pour relier l'Asie, la côte est des États-Unis et l'Europe en passant par le canal de Panama. Les navires un peu plus anciens qui étaient utilisés sur cette ligne seront utilisés pour des lignes secondaires. Les plus petits, moins compétitifs, seront progressivement désarmés.

plus courte que les contrats CPERD<sup>10</sup> et FEDER<sup>11</sup> qui sont aujourd'hui établis pour la période 2015–2020.

***L'Ae recommande, pour une complète information du public, de préciser clairement dans toutes les pièces du dossier, et notamment dans les synthèses et le résumé non technique, la part des actions déjà réalisées ou en cours.***

Ce rétrécissement des perspectives temporelles retire d'autant plus toute perspective véritablement stratégique à ce dossier que de nombreuses réflexions ont été lancées par le GPMLM avec son conseil de développement et ne sont pas abouties à ce jour. Le dossier liste donc un certain nombre de pistes de réflexions, sans pour autant à ce stade, les considérer comme des stratégies arrêtées.

L'Ae comprend bien que le caractère récent de cette nouvelle gouvernance du port, ainsi que les urgences tenant à ses équilibres économiques dans un contexte difficile aient conduit le GPMLM à cette grande prudence, et apprécie que des projets ne soient pas engagés sans que l'ensemble des dimensions environnementales et économiques en aient été préalablement analysées.

Dans la mesure où l'échéance du présent projet stratégique sera presque atteinte lorsque ces réflexions auront abouti, l'Ae estime que, plutôt que de proposer une nouvelle révision de ce document qui interviendrait au mieux fin 2016, il serait adéquat d'engager dès fin 2016 les concertations autour d'un nouveau projet stratégique, dressant une perspective au moins à échéance de dix ans et explicitant de façon plus précise les variantes possibles de stratégie pour une période minimale 2018–2022 couvrant l'achèvement du contrat de plan et ouvrant des perspectives pour la période ultérieure, contribuant ainsi en amont aux programmations financières.

***L'Ae recommande, pour donner tout son sens au prochain projet stratégique, de le fonder sur un état initial solide issu des études d'ores et déjà engagées par le GPMLM, et l'asseoir sur une analyse prospective au minimum de dix années. Elle recommande également que le prochain projet stratégique comprenne une proposition détaillée des projets qu'il envisagera, la programmation définitive n'ayant vocation à être fixée qu'après son adoption.***

#### *Aspects généraux*

Les principales orientations sont les suivantes :

- Conteneurs : sécuriser la qualité de desserte du territoire, développer l'offre maritime et conquérir du trafic de transbordement ;

---

<sup>10</sup> Contrat de plan Etat-région-département.

<sup>11</sup> Fonds européen de développement régional.

- Vrac énergétiques : maintenir les installations, maîtriser les risques sur les flux hors Fort-de-France, accompagner la transition énergétique ;
- Vrac solides : réguler la concurrence, développer les pré- et post-acheminements massifiés ;
- Passagers : appuyer le développement de la filière tourisme et conquête de trafic ;
- Trafic roulier : soutenir le développement des échanges Martinique-Guadeloupe ;
- Autres activités (réparation navale, carénage, plaisance et pêche).

Un tableau excessivement synthétique situé à la fin du volet 1 permet de comprendre quelles sont les priorités stratégiques en hiérarchisant le développement des activités portuaires en fonction des perspectives de marché, de l'intérêt économique pour le port et des enjeux socio-économiques pour le territoire. Du point de vue du GPMLM, les trafics d'hydrocarbures et de conteneurs domestiques sont les plus intéressants à développer, ainsi que la biomasse et les granulats, qui sont encore peu développés. L'Ae note que la compatibilité du développement du trafic d'hydrocarbure avec la loi pour la transition énergétique reste à démontrer. Selon le GPMLM, le trafic croisière présente des perspectives fortes et un intérêt pour le territoire martiniquais mais, pour l'instant, une faible rentabilité pour le port qui n'incite pas aux investissements dans ce domaine.

***L'Ae recommande de présenter de façon complète et argumentée la hiérarchisation des enjeux identifiés dans le projet stratégique.***

Après avoir noté une croissance régulière du trafic de transbordement dans la zone des petites Antilles, qui s'est élevé à environ 18 millions d'EVP en 2012, le dossier précise que les ports de la Guadeloupe et de la Martinique envisagent de capter chacun de 150 000 à 200 000 EVP afin d'assurer une rentabilité satisfaisante de leurs investissements. Il ne précise pas en quoi cette stratégie permet par ailleurs de maîtriser les coûts d'importation en équilibrant les échanges transatlantiques.

Le projet stratégique affirme qu'une alliance entre les ports de la Martinique et de la Guadeloupe « *paraît indispensable pour assurer le succès de (ces) opérations* », notamment car ils cherchent tous les deux à éviter un scénario de « *feederisation* »<sup>12</sup> de ces régions ultrapériphériques si les projets d'adaptation des ports aux exigences des nouveaux porte-conteneurs ne sont pas menés à terme dans un délai court.

Le projet s'appuie sur ces arguments économiques et sur la création d'un conseil de coordination interportuaire entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane institué par la loi portant sur la réforme des ports d'Outre-mer du 22 février 2012, pour expliciter la solidité de la coopération entre les deux ports. Cependant, le dossier ne comporte pas de mise à jour des informations concernant les activités de ce conseil (il est écrit p. 59 du dossier que le décret de création devrait être finalisé en 2013 ; celui-ci a été créé par décret n°2014-383 du 28

<sup>12</sup> Si les ports des Antilles françaises n'étaient plus adaptés aux porte-conteneurs assurant les échanges transatlantiques (navires dits « navires-mères »), ceux-ci aborderaient d'autres ports et leurs marchandises, qui y seraient alors transbordées, seraient acheminées dans les îles par des porte-conteneurs de plus faible capacité (navires dits « nourriciers » ou *feeder* en anglais), qui assureraient la redistribution interne aux Petites Antilles.

mars 2014) et ne présente pas le document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements et de promotion des ports que celui-ci avait prévu de produire.

Par ailleurs, le projet stratégique du grand port maritime de la Guadeloupe, qui a été récemment soumis à une évaluation environnementale de l'Ae (avis délibéré n°2015-56 publié le 23 septembre 2015) n'est pas présenté dans le dossier, pas plus que lui-même ne se réfère à la stratégie du GPMLM : ces présentations parallèles peuvent susciter quelques doutes sur l'objectif de coopération interportuaire affiché. Il aurait été utile de préciser, *a minima*, les principaux projets de développement du GPM de la Guadeloupe et d'explicitier notamment la cohérence des mises à niveau des deux ports, où font escale les mêmes lignes transatlantiques, pour être en mesure d'accueillir dans les deux ports les mêmes navires sans que l'un se trouve « feederisé » par rapport à l'autre, créant un handicap économique supplémentaire pour l'une des deux îles.

***L'Ae recommande de démontrer dans quelle mesure la coordination mise en œuvre entre les grands ports maritimes de la Martinique et de la Guadeloupe permet d'assurer la cohérence et d'éviter la redondance des projets, de limiter effectivement les impacts environnementaux probables de leurs projets stratégiques respectifs et les impacts environnementaux cumulés.***

#### *Volet 4 du projet stratégique dédié à l'aménagement et au développement durable*

Le volet 4 du projet stratégique, intitulé « inscrire les projets du port dans une démarche de préservation de l'environnement de la Martinique au sens large » doit porter sur l'aménagement et le développement durable.

Après avoir présenté succinctement la situation du foncier et des installations portuaires, le volet 4 présente les orientations stratégiques en matière d'aménagement et d'environnement, puis les principaux projets. Un tableau à double entrée (pp. 121-122 du projet stratégique) permet de situer les différents projets engagés ou prévus par le GPMLM, à la fois dans les orientations du volet 1 et dans celles du volet 4. On constate ainsi que la grande majorité des projets prévus dans le premier volet sont intégrés dans le volet 4, qui ne fait qu'en souligner l'intérêt écologique par une nouvelle présentation.

La stratégie environnementale est déclinée selon les axes suivants :

**1) "Création de nouvelles infrastructures, une artificialisation limitée"** : cet axe est en totale cohérence avec le souci de retour à l'équilibre financier clairement affirmé et justifié dans le projet stratégique. Le projet ne prévoit que deux projets d'infrastructures majeures sur la période jusqu'en 2018 : l'extension du terminal à conteneurs de la Pointe des Grives (projet déjà engagé)<sup>13</sup> et l'aménagement d'une plate-forme pour le contrôle des croisiéristes au niveau de la Pointe Simon. Les autres projets prévus visent à valoriser

---

<sup>13</sup> L'Ae avait rendu un avis Ae n°2012-70 sur les extensions du terminal conteneurs de la Pointe des Grives le 9 janvier 2013, avant les évolutions depuis ce projet.

le bâti et les infrastructures existantes. Le projet d'extension Nord de la Pointe des Grives reste à engager. La version qui en a été exposée aux rapporteurs lors de leurs visites sur place résulte d'une nouvelle optimisation, pour en réduire les emprises, depuis la production du dossier du projet stratégique. Il convient d'actualiser la présentation de cette extension, et notamment de remplacer les figures des pages 96, 124 et 125 par des plans mis à jour. L'Ae avait lors de son avis sur le projet initial rappelé l'attention qu'il convenait de porter à la sensibilité environnementale des récifs coralliens et de l'ensemble de la biodiversité de la baie de Fort-de-France. Une délibération de l'Initiative française pour les récifs coralliens (IFRECOR) renforce cette analyse. L'évitement de toute atteinte à ces milieux est bien entendu pour l'Ae une priorité qui semble désormais intégrée pour ce projet par le GPMLM et qui pourrait être plus explicitement mise en avant dans le projet stratégique.

2) "**Aménagement d'infrastructures : intégrer systématiquement la problématique environnementale**". Dans la continuité du premier axe, le GPMLM affirme sa volonté de réutiliser ou de transformer l'existant pour rationaliser les activités logistiques du port : réhabilitation de bâtiments sur le secteur de l'« hydrobase » en entrepôts logistiques destinés au trafic inter-îles, prévision de l'implantation d'une unité de traitement de biomasse (qui serait importée du Brésil et destinée à une nouvelle centrale électrique qui pourrait être située au Galion, la biomasse produite sur l'île n'étant pas suffisante pour permettre le fonctionnement durant toute l'année de cette centrale), reconditionnement d'anciens hangars existants pour le réaménagement d'une gare croisière, réhabilitation du chantier naval. Le projet le plus important (20 millions d'euros) reste le volet 3 de l'aménagement de la Pointe des Grives : il consiste à développer une zone arrière de la Pointe des Grives pour implanter de nouvelles opérations logistiques. Il n'est pas précisé en quoi ce projet réhabilite ou transforme les équipements existants, si ce n'est qu'il est installé sur des surfaces d'ores et déjà largement imperméabilisées servant notamment de stockage, peu optimisé, des voitures importées dans l'île.

3) "**Intégrer le port dans la ville et la ville dans le port**" : il s'agit de rendre les activités du port plus lisibles aux foyolais<sup>14</sup> par des cheminements reliant le port et le centre de la ville, et de rationaliser les flux et déplacements des croisiéristes notamment par l'accès au site par un transport en commun en site propre (TCSP)<sup>15</sup> en cours de travaux et la création d'une gare de passagers dans le secteur centre. Cet axe dépend fortement de la concertation avec les collectivités locales.

4) "**Sécuriser et réguler les trafics**" : il s'agit d'intégrer certains sites et activités disséminées sur le territoire de la Martinique au domaine du GPMLM, si les études programmées en montrent l'opportunité, afin de sécuriser l'exploitation de ces zones. Il s'agit principalement du site de Bellefontaine, qui reçoit les pétroliers destinés à la

---

<sup>14</sup> Habitants de Fort-de-France

<sup>15</sup> Il s'agit d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) assurant notamment la liaison de la ville avec l'aéroport.



centrale EDF et est inclus dans la circonscription portuaire sans être inclus dans le domaine du port.

L'Ae constate que la démarche de protection de l'environnement est intégrée par le GPMLM au sein d'une démarche prioritaire de sécurisation des sites. Il convient ~~en effet~~ de saisir l'opportunité de ces réflexions pour que le cadre réglementaire, notamment en matière environnementale (rejets d'eaux pluviales, traitement des eaux et des déchets, etc.), soit dès lors strictement appliqué.

Le projet concerne également le site du Robert sur lequel existe actuellement un trafic international non réglementé, faisant peser un risque sur l'environnement du site (il est situé dans une ZNIEFF<sup>16</sup> marine et une mangrove<sup>17</sup>). Le projet stratégique prévoit dans un premier temps d'étudier quel serait le meilleur périmètre portuaire pour assurer le contrôle réglementaire de ce trafic, et de mener une étude de rentabilité économique examinant l'intérêt pour la Martinique de développer ce port afin qu'il devienne le port secondaire de la Martinique, comme cela est prévu dans le CPERD. Le projet d'extension domaniale du Robert, pour lequel il est prévu dans le volet 4 un budget de six millions d'euros, n'est pas évoqué dans le volet 1, qui doit pourtant présenter l'ensemble des projets d'aménagement du GPMLM.

***L'Ae recommande de :***

***– mettre en cohérence les volets 1 et 4 du projet stratégique concernant le projet d'extension domaniale du Robert,***

***– lever toute ambiguïté qui pourrait subsister à la lecture des documents en précisant que la décision de développer un port secondaire au Robert n'est pas actée et que le présent projet stratégique ne prévoit que la réalisation d'études préalables.***

Le projet de développer un site d'accueil des navires de croisière à Saint-Pierre relève de la même démarche de contrôle, de régulation et de sécurisation ainsi que d'étude d'opportunité de développement. L'Ae estime que cette démarche, qui consiste aujourd'hui à procéder aux études préliminaires sans préjuger des décisions mais pour permettre d'éclairer celles-ci le moment venu, apparaît raisonnable.

***L'Ae recommande de s'appuyer sur une analyse approfondie de l'état initial de l'environnement avant d'élaborer la stratégie de développement des sites de Saint-Pierre et du Robert dans le cadre du deuxième projet stratégique à venir.***

---

<sup>16</sup> Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique : lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant un fort intérêt biologique et un bon état de conservation. 2 types de zones sont définis :  
Zones de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable.  
Zones de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

<sup>17</sup> La mangrove est un écosystème qui se développe le long des côtes des zones tropicales et subtropicales.

**5) "Un engagement environnemental global" :** cet axe transversal vise à dépasser le cadre des projets. Il s'agit de développer la connaissance des enjeux environnementaux du port (études sur la création de mangroves artificielles, étude sur les enjeux des espaces naturels au sein du port). Étant donné le caractère novateur du premier et le manque de connaissance des seconds, les objets d'étude sont pertinents. L'Ae rappelle que ces études font partie des mesures d'accompagnement prévues pour le projet d'extension de la Pointe des Grives en cours et ne constituent donc pas un projet nouveau. Le GPMLM prévoit également la « mise en place d'un système de management environnemental », qui consiste essentiellement, en un premier temps, à mettre en conformité le port ou les exploitants qu'il héberge avec la réglementation relative aux installations classées pour l'environnement et avec la loi sur l'eau. Les actions concernant le traitement des déchets, en particulier des nombreuses épaves de bateaux présentes dans le périmètre maritime du port, et le traitement des eaux pluviales de l'ensemble du périmètre portuaire restent à développer pour que le GPMLM puisse prétendre à l'exemplarité. L'Ae a conscience que cette démarche de management environnemental est progressive, et que la priorité est bien donnée aux mises aux normes réglementaires, mais elle constate que le projet stratégique ne prévoit pas d'échéances précises pour le traitement de l'ensemble de ces mises en conformité, et ne garantit pas que celui-ci sera réalisé avant l'échéance de 2018.

***L'Ae recommande au GPMLM de traiter au plus vite les premières étapes de son système de management environnemental destiné, en première priorité, à assurer la conformité à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et à la loi sur l'eau des installations présentes dans sa circonscription .***

***L'Ae recommande au GPMLM de préparer d'ores et déjà les projets qui lui permettront de compléter rapidement ses engagements notamment dans le domaine des déchets et des eaux pluviales.***

#### ***Volet 5 du projet stratégique dédié à la desserte et à l'intermodalité***

Ce volet très court (6 pages) est intitulé « optimiser la desserte territoriale tout en développant les conditions du report modal ». Il porte sur l'optimisation de la desserte territoriale et du report modal en traitant les zones logistiques de l'arrière port. Il présente également les projets de cabotage maritime entre Saint Pierre et Fort-de-France, qu'il estime légitimement devoir être étudiés.

L'Ae constate que, dans ce domaine comme dans les autres, ce premier projet stratégique du GPMLM est l'occasion de dresser un état des lieux et de prévoir de le compléter sur les questions les plus sensibles, afin de définir un projet véritablement stratégique lors du deuxième exercice.

***L'Ae recommande de consolider l'analyse de la situation existante et de l'état initial du deuxième projet stratégique du GPMLM grâce aux conclusions des études programmées***

*dans le présent projet stratégique, et de s'appuyer sur cette analyse pour définir des orientations stratégiques de court, moyen et long termes, dès que les conclusions de ces études seront rendues.*

### **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 surveillance*<sup>18</sup> ».

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 ».*

Conformément à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, les volets 4° et 5° du projet stratégique des grands ports font l'objet d'une évaluation environnementale, et l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement devant être consultée est l'Ae.

Une fois approuvé par le conseil de surveillance du GPMLM, 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 GPMLM. Dès l'adoption du projet stratégique, le GPMLM 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 code<sup>19</sup>.

### **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

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

- La préservation du milieu littoral et marin de la baie de Fort-de-France,
- Les effets sur le milieu marin dragages et des clapages qui pourraient être réalisés à l'occasion des travaux d'extension du terminal de la Pointe des Grives, mais aussi notamment du fait des pressions qui s'exercent sur la mangrove de la baie de Fort-de-France,

---

<sup>18</sup> « à 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.

<sup>19</sup> 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.

- Les effets sur la qualité de l'eau et de l'air des rejets d'effluents et les émissions atmosphériques, ainsi que la gestion des eaux pluviales et des déchets dans le périmètre portuaire.

L'Ae rappelle que le développement d'un éventuel port secondaire au Robert et d'un port aux Anses d'Arlet, qui sont aujourd'hui évoqués comme faisant l'objet d'une étude d'opportunité, sont susceptibles, si ces projets étaient finalement envisagés sur ce site, de présenter des enjeux environnementaux considérables.

## 2 Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale respecte le cadre imposé par l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Cependant, les figures 27, 29, 33, 36, 38, 40 portant sur les cartes des principaux enjeux environnementaux des sites sont manquantes.

***L'Ae recommande de réintégrer les figures 27, 29, 33, 36, 38, 40 dans l'évaluation environnementale.***

L'Ae note que le GPMLM a mené une démarche intéressante et originale, s'appuyant sur un guide du ministère de l'environnement britannique<sup>20</sup>, visant à étudier la cohérence interne des orientations et des objectifs du projet stratégique. Il s'agit d'examiner la cohérence des orientations du projet stratégique entre elles et au regard des objectifs de protection de l'environnement. L'évaluation environnementale déduit, par cette méthode, que trois des six axes stratégiques sont compatibles avec l'intégration et la valorisation environnementale, et que deux d'entre eux (axe 2 sur les vracs énergétiques et axe 3 sur les vracs solides) sont mêmes conformes à ces objectifs, au sens où leurs actions se renforcent mutuellement. Cependant, l'axe 1, portant sur le développement du trafic de transbordement, est jugé « peu compatible » avec les objectifs environnementaux. L'Ae note que cet axe correspond au projet d'extension du terminal de la Pointe des Grives. Les dispositions initialement prévues pour cet aménagement, reposant sur le prélèvement de granulats marins dans un secteur corallien ont été corrigées du fait de leur impact environnemental sur les milieux naturels de la baie de Fort-de-France. La solution retenue finalement évite la totalité de ces prélèvements ; elle a reposé sur de nouvelles études de sols permettant de montrer que les caractéristiques des matériaux sur place permettaient leur réemploi pour l'agrandissement de la plateforme avec uniquement des apports d'enrochements complémentaires limités issus de carrières de roches massives terrestres, alors que les études initiales avaient considéré ce réemploi inadapté.

La compatibilité ou non des axes stratégiques avec les objectifs environnementaux est présentée dans le « tableau de compatibilité » présenté en page 18 de l'évaluation environnementale, sans être argumentée. Or, la compatibilité affichée, lorsque c'est le cas, mériterait d'être justifiée, notamment sur les axes « vrac énergétique » et « autres activités » : les installations énergétiques liées au trafic pétrolier, ainsi que le

---

<sup>20</sup> *Environmental Appraisal of Development Plans*, 1993.

développement de l'activité de carénage, par exemple, ne sont *a priori* compatibles avec la préservation de l'environnement que moyennant des précautions particulières qu'il convient que le projet stratégique soit l'occasion d'explicitier.

*L'Ae recommande au GPMLM de mieux justifier la compatibilité ou la conformité des orientations du plan stratégique avec les objectifs environnementaux affichés dans la « matrice de compatibilité ».*

## ***2.1 Articulation du projet 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 programmes 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 est réalisée sous une forme simplifiée et à partir d'une liste réduite de documents.

En effet, la liste de documents de planification étudiés est sélectionnée dans la liste des plans et programmes et des documents d'urbanisme cités plus haut, en fonction de leur « statut en Martinique » (existant ou non, identifié ou non, applicable ou non) et leur pertinence. Cette sélection est présentée en annexe 1, mais les critères de pertinence ne sont pas expliqués.

Cette liste ne semble pas avoir été actualisée à l'occasion du présent dossier. Ainsi, les plans de prévention des risques naturels (PPRN) ont été révisés en novembre-décembre 2013, à l'exception de celui de Rivière Salée. Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA 2005-2015) est arrivé à échéance et sera remplacé par le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PDPGDND) approuvé en juin 2015. L'analyse de la compatibilité du projet stratégique avec le plan national santé environnement (PNSE3) 2015-2019, et avec le plan de protection de l'atmosphère de la Martinique (PPA) approuvé en août 2014 aurait également été utile.

L'analyse des autres plans et programmes ne permet pas toujours de déterminer les complémentarités et éventuelles incompatibilités entre ces derniers et le plan visé. Ainsi, l'évaluation environnementale du projet stratégique n'analyse pas précisément l'incidence potentielle des éventuels projets à l'étude d'extension portuaire des sites du Robert et de Saint Pierre sur les espaces naturels visés dans le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) intégré du schéma d'aménagement régional (SAR)<sup>21</sup>. Bien entendu, le projet stratégique ne présentant pas d'intention de réaliser cet aménagement, il n'est pas le lieu

---

<sup>21</sup> Dans les départements Outre-Mer, le schéma d'aménagement régional (SAR) vaut schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)

d'une analyse détaillée de cette compatibilité. Mais il aurait été utile à l'inverse de prendre acte des enjeux auxquels tout projet à l'étude devra s'adapter. La compatibilité des projets du GPMLM avec le SMVM pourrait être davantage justifiée, à partir d'une référence précise aux mesures prévues dans ce schéma.

Enfin, le contrat de baie de Fort-de-France est cité mais n'est pas présenté.

***L'Ae recommande de présenter le contrat de baie de Fort-de-France et de justifier la compatibilité du projet stratégique avec ce document, ainsi qu'avec le volet maritime du SAR . Elle recommande de décrire comment la compatibilité avec ces divers documents sera prise en compte dans la conduite des études des projets, dont l'opportunité est examinée dans le cadre du présent projet stratégique.***

## ***2.2 Analyse de l'état initial***

Le principal document de référence étant le « profil environnemental régional » datant de 2008, les données environnementales produites ne sont pas toujours actualisées, notamment en ce qui concerne les zones naturelles présentant un intérêt particulier en matière de biodiversité.

L'analyse de l'état initial porte d'abord sur l'ensemble de l'île et reste donc sommaire. Les enjeux environnementaux de chacun des sites concernés par le projet stratégique sont présentés de façon peu approfondie : le dossier établit surtout une liste des obligations réglementaires (PLU, ICPE, site naturel classé, parc naturel régional, réserve naturelle, arrêté de protection du biotope). On ne trouve aucun inventaire (bibliographique ou issu d'une investigation du terrain) de la faune et de la flore locales, mis à part la liste des ZNIEFF, et pratiquement pas d'analyse des habitats. En ce sens, l'état initial des milieux naturels est sous documenté. .

***L'Ae recommande d'établir un état initial complet des milieux naturels.***

### **2.2.1 Milieu naturel**

#### **2.2.1.1 Milieu littoral**

La mangrove couvre près de 40 km du littoral de l'île, dont 17 km dans la baie de Fort-de-France et 4,5 km au Robert. Filtre épurateur naturel des particules et des matières dissoutes, habitat pour de nombreuses espèces marines, la mangrove est capitale pour le fonctionnement écologique du milieu marin littoral. Le projet de SDAGE<sup>22</sup> 2016-2021 classe les mangroves de la baie de Fort-de-France à un niveau de vulnérabilité élevée et celle du Robert à un niveau assez élevé. Le dossier rappelle que la mangrove relictuelle de la baie de Fort-de-France fait l'objet d'un projet de classement en réserve naturelle régionale.

---

<sup>22</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.



Il est indiqué dans l'état initial que « *plusieurs zones naturelles marines et terrestres sont réglementées par différents types de statuts de protection (réserve naturelle, réserve biologique intégrale, arrêté préfectoral de protection du biotope, site naturel classé, site naturel inscrit...)* » sans plus de précision. Une carte (fig. 14), trop petite et dont la légende est illisible en format papier, identifie certains d'entre eux à l'échelle de l'île. Les sites naturels classés ou inscrits ne sont pas identifiés.

***L'Ae recommande de rendre lisible la figure 14, et de présenter de façon exhaustive et détaillée les sites naturels classés et inscrits qui concernent le périmètre portuaire.***

#### 2.2.1.2 Milieu marin

La baie de Fort-de-France est couverte par deux écosystèmes remarquables : les récifs coralliens et les herbiers de phanérogames marines<sup>23</sup>. Ces derniers sont, comme la mangrove, un écosystème fixateur de sédiments et de CO<sub>2</sub> dont la capacité de production d'oxygène est comparable aux forêts tropicales. Les zones coralliennes jouent un rôle d'habitat et de source de nourriture important pour la faune et la flore associées. Elles constituent l'essentiel des zones de pêche côtière et de plongée. Ces écosystèmes sont particulièrement sensibles à la qualité des eaux et à l'envasement.

Le développement concernant le site de Fort-de-France souligne que les écosystèmes marins de la baie de Fort-de-France sont soumis à une forte dégradation en raison de l'augmentation de la turbidité, de la sédimentation, des apports de matière organique et de polluants chimiques associés à l'extension des activités anthropiques.

Il résume de façon très synthétique les études environnementales menées depuis 2011 dans le cadre du projet d'extension du terminal de la Pointe des Grives, et indique qu'elles ont mis en évidence un état très détérioré et l'existence ponctuelle de biodiversité dotée d'un patrimoine génétique lui ayant permis de résister et de s'adapter à ces pressions. Dans la mesure où le projet d'extension du terminal de la Pointe des Grives est un élément majeur du projet stratégique, l'Ae regrette que ces investigations approfondies n'aient pas été présentées plus en détail dans l'état initial et que ne soient pas présentées de façon claire les précautions, y compris en phase de travaux, que le GPMLM compte prendre pour préserver ces milieux rendus particulièrement fragiles par les pressions anthropiques auxquelles ils sont par ailleurs déjà soumis. Par ailleurs, les études disponibles d'évaluation économique des services écosystémiques remplis par ces milieux mériteraient d'être citées et prises en compte.

---

<sup>23</sup> Ces herbes marines appartiennent au groupe des Spermatophytes (ou spermatophytes ou phanérogames) angiospermes, monocotylédones. Ce groupe se caractérise par ses organes reproducteurs (étamines et pistils) dans des fleurs, même si celles-ci sont peu colorées et plus ou moins visibles, qui se transforment en fruits portant les graines. Ils se distinguent du groupe des Gymnospermes qui n'ont pas de fleurs mais portent leurs graines dans des cônes. Ils font partie des Monocotylédones en raison de leur graine à 1 seul cotylédon les opposant aux Dicotylédones. L'appareil végétatif des phanérogames marines est évidemment bien différent de celui des "algues" puisqu'il se compose de vraies racines, tiges et feuilles vascularisées. Ces végétaux sont, pour la plupart, organisés selon le schéma suivant : une tige rampante généralement souterraine (rhizome), terminée par des bouquets (faisceaux) de feuilles linéaires, longues et étroites, avec des nervures parallèles.

***L'Ae recommande d'intégrer les principales conclusions des études environnementales conduites relatives à la baie de Fort-de-France élaborées dans le cadre du projet d'extension du terminal de la Pointe des Grives, et de compléter et actualiser ces données avec celles issues du suivi environnemental que le GPM s'est engagé à mettre en place à l'occasion de ce projet d'extension.***

L'évaluation environnementale présente de façon trop synthétique les espèces marines sensibles présentes en Martinique (avifaune marine, reptiles, tortues marines), mammifères marins) sans établir d'inventaire faunistique et floristique précis et exhaustif dans les zones concernées par le projet stratégique.

Une carte présentant les sites de ponte des tortues marines permet d'identifier parmi ceux-ci la plage des Anses d'Arlet. Une étude plus approfondie sera utile en cas de développement d'un projet d'extension du port sur ce site.

La création, le 5 octobre 2010, du sanctuaire Agoa<sup>24</sup>, couvrant la totalité des zones économiques exclusives des Antilles françaises vise à créer une zone où la chasse des mammifères marins est interdite et où la conservation des cétacés et de leurs habitats est optimisée. L'évaluation environnementale n'apporte pas de précision complémentaire sur la population des mammifères marins qui pourrait être concernée par les travaux ou l'augmentation du trafic prévus par le projet stratégique, ni ne prévoit d'étude portant sur les mesures susceptibles d'être prises pour limiter les perturbations possibles (collisions, dérangement, pollutions) liées au trafic maritime à proximité des espaces fréquentés par ces mammifères marins.

***L'Ae recommande d'approfondir l'analyse de l'état initial relatif aux habitats des espèces faunistiques sensibles.***

L'évaluation environnementale souligne que l'ensemble de la baie du Robert se trouve dans la ZNIEFF marine 0034 « le Havre du Robert ». La baie du Robert est une zone concentrant un grand nombre d'habitats, correspondant à une biodiversité marine élevée.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial concernant les habitats des espèces sensibles en s'appuyant sur un état initial actualisé.***

### 2.2.2 Eau et déchets

Le suivi de la qualité des eaux de la baie de Fort-de-France révèle un milieu riche notamment en nitrates et souligne un risque d'eutrophisation de celles-ci. Cela tient essentiellement aux rejets domestiques (issus des réseaux d'assainissement collectif ou provenant d'un défaut de collecte par ceux-ci dans les zones d'assainissement collectif,

---

<sup>24</sup> Ce sanctuaire est un des trois désignés au plan international par la Commission baleinière internationale (CIB) avec ceux de l'océan indien et de l'océan austral. Il constitue règlementairement une aire marine protégée. Il est reconnu depuis le 25 octobre 2012 comme « aire spécialement protégée d'importance caribéenne » au titre de la convention internationale de mer régionale de Carthagène de 1983.

ou provenant de secteurs en assainissement autonome pour certains quartiers de Fort-de-France dont les études conduites par l'Office de l'eau de Martinique ont montré que le taux de non-conformité était très élevé) et aux pollutions agricoles diffuses apportés par les cours d'eau. Les sédiments de la baie de Fort-de-France sont également sujets aux contaminations chimiques dont une source réside dans les usages et installations portuaires. Les principaux facteurs de contamination sont l'usage de peinture antisalissure, les trafics maritimes denses et à vitesse lente.

Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) a été établi autour des établissements de la raffinerie la SARA sur la commune de Fort-de-France. Cependant, le périmètre du PPRT de la raffinerie, voisine du port et possédant un appontement privé au sein du périmètre portuaire, n'est pas cartographié. Les éléments du règlement du PPRT pouvant concerner les activités du port ne sont pas fournis.

***L'Ae recommande d'identifier le périmètre du PPRT, la zone de dangers et fournir son règlement intérieur applicable aux activités portuaires de la raffinerie de la SARA.***

L'état des lieux concernant les déchets se limite à une présentation du plan départemental d'élimination des déchets ménagers. Il ne précise pas comment sont traités les déchets produits par les activités portuaires, ni les épaves.

***L'Ae recommande de présenter la nature et la gestion actuelle des déchets sur le périmètre portuaire, qu'il s'agisse de ceux générés par les activités portuaires ou des épaves, et d'étudier une gestion durable de ces déchets.***

La question de la production énergétique est très brièvement traitée (deux paragraphes). Le projet de centrale biomasse n'est pas présenté en détail.

### 2.2.3 Paysages et patrimoine

Les monuments historiques classés ou inscrits ne sont pas présentés. Il n'est pas non plus fait mention du projet de classement de site au patrimoine mondial<sup>25</sup> de l'humanité par l'Organisation des Nations-Unies pour l'éducation, la science et la culture concernant les communes des Anses d'Arlet et du Robert.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial par la présentation des sites classés et inscrits et des monuments historiques classés ou inscrits, ainsi que par le projet de classement au patrimoine mondial par l'UNESCO concernant les communes des Anses d'Arlet et du Robert.***

---

<sup>25</sup> Classement des sites ayant une valeur exceptionnelle pour l'humanité en application de la convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, adoptée par l'Unesco en 1972.

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

L'évaluation environnementale propose la définition d'un « scénario au fil de l'eau » correspondant aux dynamiques actuellement observées concernant les différentes thématiques environnementales abordées dans l'état initial (espaces naturels terrestres, mangrove, espèces sensibles, masses d'eau littorales)<sup>26</sup>. Même si la comparaison avec un scénario « projet » est présentée, la définition de ce scénario et des impacts potentiels du projet stratégique reste sommaire et presque toujours qualitative.

De même, des solutions de substitution envisageables aux principaux projets, soit faisant partie du projet du GPMLM soit mis à l'étude à l'occasion de celui-ci, sont présentées, mais cet exercice apparaît artificiel pour les projets qui sont en fait déjà largement en cours de réalisation et prématuré pour ceux qui inversement n'en sont qu'au stade d'une étude d'opportunité très préliminaire. Les atouts et faiblesses des solutions de substitution et de la solution choisie ne sont pas exposés avec clarté, ce qui ne permet pas de saisir avec évidence les raisons des choix opérés, notamment pour des motifs environnementaux.

***L'Ae recommande de comparer clairement les atouts et les faiblesses, au regard de leurs impacts sur l'environnement, des solutions de substitution envisagées et de la solution choisie, notamment lorsque le choix est encore possible.***

### ***2.4 Analyse des effets probables du projet stratégique***

L'évaluation environnementale présente longuement la méthode utilisée pour analyser les effets probables, directs et indirects, du projet stratégique sur l'environnement.

La première étape consiste à classer les opérations du projet stratégique par catégorie d'effets, directs et indirects, sur l'environnement (de « potentiellement défavorable » à l'environnement à « dédié à la protection ou à la valorisation de l'environnement et qui ne présente *a priori* aucun effet négatif significatif »). Ce classement est affiché dans un tableau, et ne comporte aucun élément explicatif. Pourtant, certaines appréciations apparaissent discutables, comme par exemple la qualification de l'aménagement du bassin de radoub, qui va de pair avec le développement de l'activité de carénage, comme une action « *qui ne présente a priori aucun impact négatif significatif* ». Les effets indirects des actions, comme l'augmentation du trafic de transbordement et de croisière, ne sont pas évalués.

La seconde étape consiste à établir la liste des projets considérés comme étant sans impact environnemental significatif, en expliquant cette sélection par un bref commentaire.

---

<sup>26</sup> Le nautisme ou le tourisme figurent cependant aussi parmi les thématiques environnementales ainsi identifiées, ce qui ne semble pas *a priori* adapté.

On aurait pu s'attendre à ce que la troisième étape poursuive cette logique et se concentre sur les projets ayant un impact environnemental significatif pour analyser plus en détail leurs effets. Cependant, au lieu de poursuivre cette méthode d'analyse, le dossier présente une nouvelle méthodologie qui consiste à redéfinir les « projets types » en fonction de leurs « champs d'action » : conservation des milieux naturels, gestion réduction des risques, transition énergétique etc. La définition de ces champs d'action n'est pas fournie. Les rapporteurs ont appris de la part du maître d'ouvrage que ces champs d'action se réfèrent aux catégories présentées dans le tableau pages 121-122 du volet 4 portant sur l'aménagement et le développement durable du projet stratégique. Or si les catégories de ce dernier tableau correspondent clairement aux cinq axes<sup>27</sup> de la stratégie environnementale du volet 4, elles ne correspondent que partiellement aux huit champs d'action présentés dans l'évaluation environnementale et ayant vocation à fournir une grille d'analyse pour étudier les impacts négatifs et significatifs des actions projetées.

La quatrième étape consiste à présenter les effets correspondants aux champs d'action ainsi repérés. La méthodologie est intéressante au sens où elle ne se limite pas aux effets directs, mais tente de repérer les effets « en cascade » : par exemple, la création d'infrastructures entraîne la modification du milieu et l'implantation et le développement d'activités, ce dernier entraîne l'augmentation de la pression urbaine et la création d'infrastructures etc. Une telle méthodologie, bien appliquée, permettrait de dresser un panorama large des effets induits du projet stratégique.

Cependant, le manque de clarté et de définition des catégories permettant de repérer les effets environnementaux rend les choix méthodologiques difficilement compréhensibles au lecteur. Par ailleurs, ces choix aboutissent à une analyse des impacts restant à un niveau de généralité et d'abstraction trop élevée, même pour un projet stratégique (par exemple, le dossier indique que les effets spécifiques recensés du champ d'action « cadrage environnemental » sont : la modification des comportements en faveur de l'environnement, l'adoption de technologies propres et la gestion environnementale).

La cinquième étape consiste à évaluer les effets notables des principaux projets stratégiques au regard des huit principaux enjeux environnementaux relevés dans l'évaluation environnementale, dans un tableau à double entrée assorti d'une page de commentaires sur les projets les plus significatifs.

L'Ae note que le cumul de trois grilles d'évaluation des impacts environnementaux, le manque de définition des catégories d'analyse et des liens entre elles rendent la démarche méthodologique assez obscure, et la méthode peu efficace puisqu'elle ne permet pas d'évaluer précisément les principaux impacts environnementaux des projets, y compris ceux qui sont déjà en cours de réalisation.

---

<sup>27</sup> Création d'infrastructures ; aménagement d'infrastructures, organisation et optimisation ; intégrer la ville dans le port et le port dans la ville ; sécuriser et réguler les trafics ; engagement environnemental plus global.

***L'Ae recommande de simplifier la méthodologie employée, de clarifier les catégories utilisées, et d'utiliser les outils conceptuels ainsi présentés pour conclure sur les effets prévisibles des projets présentés dans le projet stratégique, avec précision et réalisme.***

Parmi les incidences des projets sur l'environnement, l'Ae relève que le GPMLM pourrait plus particulièrement présenter deux impacts :

- *l'impact du trafic sur les mammifères marins du sanctuaire Agoa*

L'évaluation environnementale précise qu'une étude a été réalisée par le grand port maritime de la Guadeloupe, l'Agence des aires marines protégées et l'Université des Antilles et de la Guyane pour la définition du projet « surveillance – anticollision– observation », visant la protection des mammifères marins dans le sanctuaire Agoa, en Guadeloupe. Celle-ci inclut une étude d'impact présentant une analyse des effets du dragage sur ceux-ci, notamment les effets du bruit inhérent. Certains éléments de cette étude auraient pu être présentés dans le dossier, à titre d'analyse des impacts des activités portuaires sur les mammifères marins. Les effets du trafic des conteneurs et des croisières sur les mammifères marins, au regard notamment du bruit qu'ils produisent, auraient dû être analysés.

***L'Ae recommande d'analyser les effets (notamment de dérangement) de l'ensemble des trafics sur les mammifères marins.***

- *l'impact du développement de l'offre maritime projeté par le plan stratégique et des activités d'entretien des bateaux et de carénage sur la qualité des eaux, de l'air et la biodiversité marine*

L'état initial permet d'identifier que les sédiments de la baie de Fort de France sont sujets aux contaminations chimiques dont une source réside notamment dans l'usage de biocides et dans les impacts des trafics maritimes denses et à vitesse lente.

Il précise également que les écosystèmes marins de la baie de Fort-de-France sont soumis à une forte dégradation liée à l'augmentation de la turbidité, de la sédimentation, des apports de matière organique et de polluants chimiques.

L'analyse des effets probables du projet stratégique, qui vise notamment une augmentation du trafic (trafic de transbordement, passagers, accompagnement des activités de plaisance) et un développement des activités portuaires (transbordement, nombre accru de passagers, accompagnement des activités de plaisance) et du chantier naval, n'est pas réalisée avec suffisamment de précision. Or, le développement de ces activités, ainsi que l'ensemble du fonctionnement courant du port (transports, gestion des déchets et des eaux pluviales) pourraient avoir des incidences notables sur la qualité des eaux et de la biodiversité marine de la baie de Fort-de-France, et sur la qualité de l'air. Le dossier indique par exemple que l'accroissement des trafics a pour principaux effets : le rejet de pluvio-lessivats, l'émission de polluants atmosphériques, le risque de



pollution accidentelle, les effets de coupure, les émissions sonores, sans autre précision. Il conviendrait de détailler ces effets.

*L'Ae recommande de détailler les effets de l'activité du port, notamment l'augmentation du trafic maritime et de l'activité du chantier naval prévue par le projet stratégique, sur la qualité de l'eau et la biodiversité marine de la baie de Fort-de-France, ainsi que sur la qualité de l'air.*

## **2.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces effets**

Les mesures d'évitement sont prédominantes : elles sont liées au choix légitime de privilégier le réemploi ou la reconversion de structures et des équipements existants. Cette démarche n'appelle pas de remarque de l'Ae qui ne peut qu'encourager le GPMLM à poursuivre cette recherche de mesures d'évitement dans le cadre des études conduites concernant l'opportunité d'un éventuel projet de développement sur les sites du Robert, de Saint Pierre, des Anses d'Arlet et du Marin. Il s'agira en premier lieu d'éviter d'affecter les secteurs de grand intérêt écologique ou patrimonial.

Les mesures de réduction et de compensation sont limitées par la méthodologie utilisée pour analyser les impacts du projet. Les impacts étant définis de façon trop abstraite et générale, les mesures de réduction et de compensation ne peuvent être précises, contextualisées et opérationnelles.

*L'Ae recommande de définir des mesures de réduction et de compensation opérationnelles avec un niveau de précision adapté, après avoir établi une analyse circonstanciée des impacts du projet.*

## **2.6 Suivi des mesures et de leurs effets**

Les indicateurs de suivi sélectionnés paraissent pertinents et compréhensibles, mais ne sont pas toujours chiffrables et évaluables. Les objectifs quantitatifs et qualitatifs à atteindre ne sont pas mentionnés. Les modalités selon lesquelles ces indicateurs seront renseignés ne sont pas précisées.

*L'Ae recommande au GPMLM de préciser les modalités selon lesquelles les indicateurs de suivi qu'il prévoit, seront gérés et mis à disposition du public. Elle lui recommande de préciser et de définir les modalités des éventuels systèmes de corrections qu'il envisage pour tenir compte de ce suivi dans l'adaptation de ses actions et la préparation du prochain projet stratégique.*

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est synthétique et clair.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*