



Mission régionale d'autorité environnementale

Martinique

Avis de l'autorité environnementale
sur le rapport d'évaluation environnementale stratégique
du projet stratégique 2020-2024 du grand port maritime de la
Martinique

n°MRAe 2021AMAR1

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la Martinique a délibéré le 15 janvier 2021 sur l'avis relatif au projet stratégique 2020-2024 du grand port maritime de la Martinique.

Ont délibéré : Thierry GALIBERT et José NOSEL.

En application 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.

Le président du directoire du grand port maritime de la Martinique a saisi la MRAe via la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Martinique en date du 19 octobre 2020. Cette saisine est conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, s'agissant d'un programme relevant du 31ème alinéa du 1er paragraphe de ce même article. Selon les dispositions de l'article R. 122-21 de ce même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

En application des dispositions du paragraphe II de ce même article, la DEAL a consulté le 25 novembre 2020 l'agence régionale de santé de la Martinique, et a pris en compte son avis en date du 4 janvier 2021.

La MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

L'évaluation environnementale des projets de plans et documents est une démarche d'aide à la décision qui contribue au développement durable des territoires. Elle est diligentée au stade de la planification, en amont des projets opérationnels, et vise à repérer de façon préventive les impacts potentiels des orientations et des règles du plan ou du document sur l'environnement, à un stade où les infléchissements sont plus aisés à mettre en œuvre. Elle doit contribuer à une bonne prise en compte et à une vision partagée des enjeux environnementaux et permettre de rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement.

L'avis de la MRAe, autorité environnementale désignée par la réglementation, porte sur la qualité de l'évaluation environnementale restituée par la personne publique responsable dans le rapport de présentation et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document. Il n'est ni favorable, ni défavorable.

Conformément aux articles L.122-4 et L.122-9 du code de l'environnement, la personne publique responsable de la procédure :

- prend en considération l'avis de l'autorité environnementale, au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter ;
- est tenue de mettre à disposition du public et de l'Autorité environnementale les informations relatives à la manière dont elle a pris en compte ces avis, observations et propositions.

L'avis est publié sur le site des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>) et sur le site de la DEAL (<http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/avis-et-decisions-rendus-par-la-mrae-martinique-a1410.html>)

Synthèse de l'avis

La MRAe a été saisie pour avis du projet stratégique 2020-2024 du grand port maritime de la Martinique (GPMLM). Il s'agit du second projet stratégique présenté par son président de directoire.

Le GPMLM comprend sept sites : Fort-de-France, Prêcheur, Bellefontaine, Saint-Pierre, Le Marin, Le Robert et Les Anses d'Arlet.

Le projet stratégique se décline suivant les cinq volets thématiques prévus par le code des transports :

- ✓ Volet 1 : Positionnement stratégique et trajectoire de trafics
- ✓ Volet 2 : Trajectoire économique et financière
- ✓ Volet 3 : Management de la performance
- ✓ Volet 4 : Aménagement et développement durable
- ✓ Volet 5 : Mobilité et logistique du territoire

Selon le code de l'environnement, les quatrième et cinquième volets de ce projet constituent un plan soumis à évaluation environnementale et devant faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (MRAe de Martinique dans le cas présent). L'évaluation environnementale porte donc essentiellement sur les volets 4 et 5 du projet stratégique :

4° 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 ;

5° Les dessertes du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment la stratégie du port pour le transport routier.

Le projet du GPMLM affiche la volonté « *d'aller vers un port entrepreneur, vert et citoyen, porteur de valeurs durables* » et de s'inscrire dans une stratégie de développement durable. La MRAe constate toutefois que seules les actions prévues pour l'aspect port entrepreneur comporte des échéances claires.

Par ailleurs, le rapport d'évaluation environnementale, après avoir présenté un état initial présentant plus la Martinique en général que les sites du GPMLM, s'intéresse essentiellement aux impacts des projets d'aménagement prévu dans le présent projet stratégique, sans présenter les impacts globaux du GPMLM.

Les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique relevés par la MRAe sont :

- la qualité des eaux et des sédiments de la baie de Fort-de-France,
- les impacts de l'extension du terminal de la Pointe des Grives, notamment sur la biodiversité et les conditions de vie des riverains,
- 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,
- les effets sur la biodiversité et les conditions de vie des riverains de l'augmentation du trafic passager sur les sites de saint-Pierre et des Anses d'Arlet,
- les effets sur le bruit et l'émission de GES de l'amélioration future de l'intermodalité route-maritime, notamment pour le transport des granulats du nord-Caraïbe.

La MRAe recommande principalement au GPMLM de :

- **présenter un bilan de la mise en œuvre du précédent projet stratégique, notamment sur les aspects environnementaux,**
- **de mettre en place avant le démarrage du projet stratégique les différents outils de suivi et de prospective prévus et de préciser les modalités d'accessibilité des informations disponibles,**
- **définir les cadres de mise en application des aménagements, notamment pour la prise en compte adaptée au territoire du principe de zéro artificialisation nette avant la mise en œuvre des aménagements, et de préciser la prise en compte de l'évitement dans les investissements dans les ports secondaires,**
- **compléter le tableau des différentes actions prévues pour les parties « port vert » et « port citoyen » par une colonne indiquant les échéances de mise en œuvre des différentes actions,**
- **prévoir, pour l'avenir, de dresser un état initial de l'environnement, en s'intéressant à chaque site du GPMLM et non seulement aux sites faisant l'objet des aménagements principaux,**
- **produire (Saint-Pierre) ou compléter (Fort-de-France et Les Anses d'Arlet) un inventaire faunistique et floristique dès maintenant et de programmer le même travail pour l'ensemble des sites du GPMLM pour le prochain projet stratégique,**
- **mettre en œuvre le plus rapidement possible le projet de dispositif de connexion électrique des navires à quai. A défaut, il sera nécessaire de prévoir des dispositifs de compensation de l'augmentation d'émissions de gaz à effet de serre liée à l'augmentation du trafic maritime,**
- **démontrer la compatibilité du projet stratégique avec le PGRI et les PPRN concernés et de mieux justifier la compatibilité avec le SDAGE,**
- **préciser les modalités de traitements des eaux prévues pour limiter la contamination chimique des eaux de la Baie de Fort-de-France, ainsi que les dispositions qui seront mises en œuvre pour limiter la pollution des eaux des sites accueillant les nouveaux dispositifs d'amarrage des navires de croisière (pollution liée aux navires eux-mêmes mais également aux passagers sur les sites de Pointe Simon, des Tourelles, de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet),**
- **compléter la liste des indicateurs environnementaux, et pour chaque indicateur choisi, de définir les modalités de collecte, un état zéro, des objectifs à atteindre (ou à ne pas dépasser le cas échéant) et de présenter les mesures de corrections prévues en cas de non-respect des objectifs prévus.**

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

I- Contexte réglementaire et application au projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de la Martinique

La directive européenne n° 2001/42/CE du 27 juin 2001 introduit le principe de l'évaluation environnementale de certains plans et programmes sur l'environnement.

La loi du 22 février 2012 et ses décrets d'application du 1^{er} octobre 2012 ont engagé le Port de la Martinique dans l'élaboration d'un premier projet stratégique portant sur la période 2014-2018, ayant donné lieu à un avis de la Formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 2 décembre 2015.

L'article R. 122-17 du code de l'environnement définit en son titre I, la liste des plans et programmes soumis de manière systématique à l'évaluation environnementale ainsi que celle de ceux qui peuvent l'être sur décision de l'autorité environnementale après un examen au cas par cas telle que définie en son titre II.

Le projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de la Martinique relève des plans listés au titre I de l'article précité pour lesquels, selon le titre IV dudit article, la MRAe du CGEDD est l'Autorité environnementale compétente. La MRAe de la Martinique a donc été saisie pour avis du deuxième projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique, dont le 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.

A l'exception des 4° et 5° de l'article [R. 5312-63](#) du code des transports, ce projet stratégique est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision.

L'avis de la MRAe, développé ci-après, porte, d'une part, sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale versé au dossier et, d'autre part, sur l'analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de la Martinique

Cet avis est fondé sur l'analyse du dossier soumis à enquête publique et comportant :

- le projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de la Martinique, comportant cent onze pages,
- un rapport d'évaluation environnementale stratégique (EES) de trois-cent-trente et une pages, comprenant la présentation du GPMLM et son projet stratégique 2020-2024 sur quarante pages, l'analyse de la compatibilité du projet avec les autres plans, programmes et schémas sur dix-neuf pages, un état initial de l'environnement développé en cent-soixante et une pages, la présentation des solutions de substitutions raisonnables en treize pages, une analyse des effets notables probables de la mise en œuvre des volets 4 et 5 du projet déclinée en quatorze pages, le descriptif des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet établi en treize pages, la présentation du dispositif de suivi environnemental des effets du projet sur sept pages, la présentation des méthodes utilisées et des limites de l'évaluation environnementale sur huit pages, le résumé non technique de l'évaluation environnementale du projet stratégique 2020-2024 sur neuf pages, ainsi que trente-huit pages d'annexes.

Les installations, aménagements et ouvrages portés par ce projet stratégique peuvent requérir l'attribution d'autorisations préalables spécifiques telles que autorisation de défrichement en application des articles L.214-13 et L.341-1 du code forestier, dérogation aux espèces protégées en application des articles L.411-2 et suivants du code de l'environnement, autorisation au titre de la loi sur l'eau (L.214-1 et suivants CE) ainsi que d'autorisations d'urbanisme (permis d'aménager /

permis de construire).

II. Présentation du projet stratégique du GPMLM – Exercice 2020-2024

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet stratégique 2020-2024 du grand port maritime de la Martinique (GPMLM). Il s'agit du deuxième 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 volets², dont le quatrième (politique d'aménagement et de développement durable du port) et le cinquième (la desserte portuaire et le développement de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale, conformément à l'article R.122-17 du code de l'environnement. La présentation choisie ne respecte pas totalement les volets définis par le code des transports (les volets 4 et 5 se retrouvant décrits par les chapitres 8 et 9), ce qui ne facilite pas l'appropriation par le lecteur des informations directement liées à la prise en compte de l'environnement par le projet stratégique.

II.1 Contexte du projet stratégique :

Le port commercial de Fort-de-France est devenu le grand port maritime de La Martinique (GPMLM) le 1er janvier 2013³. Il était antérieurement port d'intérêt national, concédé à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Martinique.

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 industrialoportuaire de la Martinique.

Présentant un linéaire de quais de 2 700 mètres, le port de Fort-de-France se caractérise par une insertion directe dans la ville de Fort-de-France, ce qui limite sa surface foncière à 55 ha, un programme d'extension du patrimoine domanial est mené pour étendre le foncier portuaire restreint, le domaine du GPMLM passant de 55 ha à 61,5 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.

² Volet 1 : Le positionnement stratégique et la politique de développement (Chapitres 4 et 5)

Volet 2 : Les aspects économiques et financiers (Chapitre 7 – 16 pages)

Volet 3 : Les modalités d'exploitation des outillages (Chapitre 5 et 6)

Volet 4 : La politique d'aménagement et développement durable (Chapitre 8 - 34 pages)

Volet 5 : La desserte portuaire et le développement de l'intermodalité (Chapitre 9 - 4 pages)

³ Cet établissement public a été créé par le décret n°2012-1105 du 1er 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 1er 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.

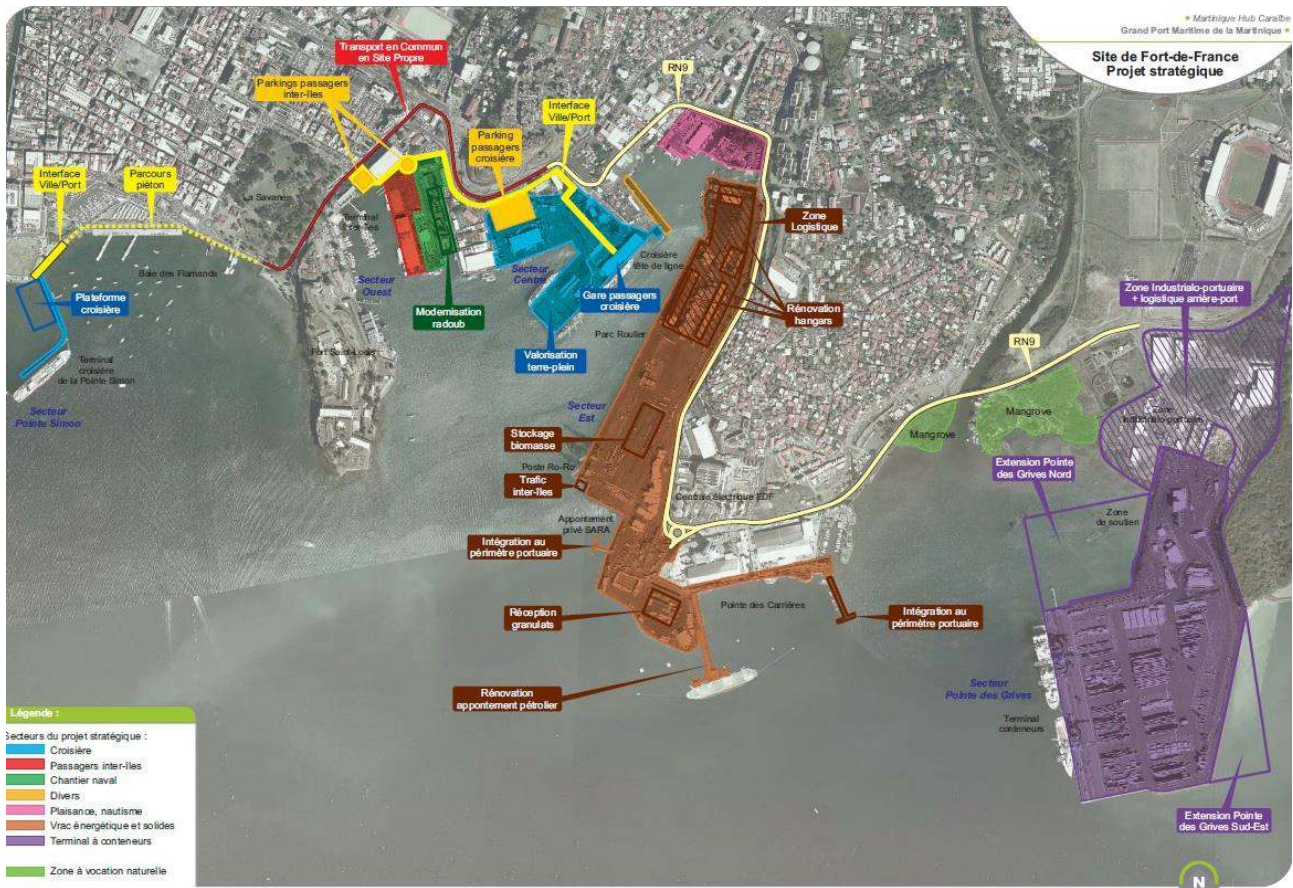


Figure 1 : plan général du site de Fort-de-France (source : projet stratégique du GPMLM, p.6)

Les infrastructures du GPMLM sur le site de Fort-de-France (Figure 1) 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 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)
- réparation navale (bassin de radoub et baie des tourelles), notamment des navires militaires basés au Fort-Saint-Louis ;
- vrac énergétique (appointement privé de la raffinerie SARA, située sur le domaine portuaire, appointement pétro-minéralier au sud de la pointe des carrières), vrac céréalier (sur un appointement spécifique).

La circonscription portuaire du GPMLM a fait l'objet d'une première délimitation par l'arrêté préfectoral du 24 juin 2014 et s'étend sur la partie terrestre de l'île et sur un domaine maritime relativement étendu. La partie maritime de la circonscription portuaire a été modifiée par l'arrêté préfectoral n°R02-2018-09-19-003 du 19 septembre 2018.

Elle comprend sept sites :

- le site du Prêcheur, qui assure le transport d'agrégats
- 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 principal de Fort-de-France, dont les activités tournent autour du trafic de marchandises, du trafic de passagers mais également autour de la réparation navale, de l'export de produits énergétiques et denrées alimentaires
- le site du Robert, seul site orienté à l'est, 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 (Les Anses d'Arlet).

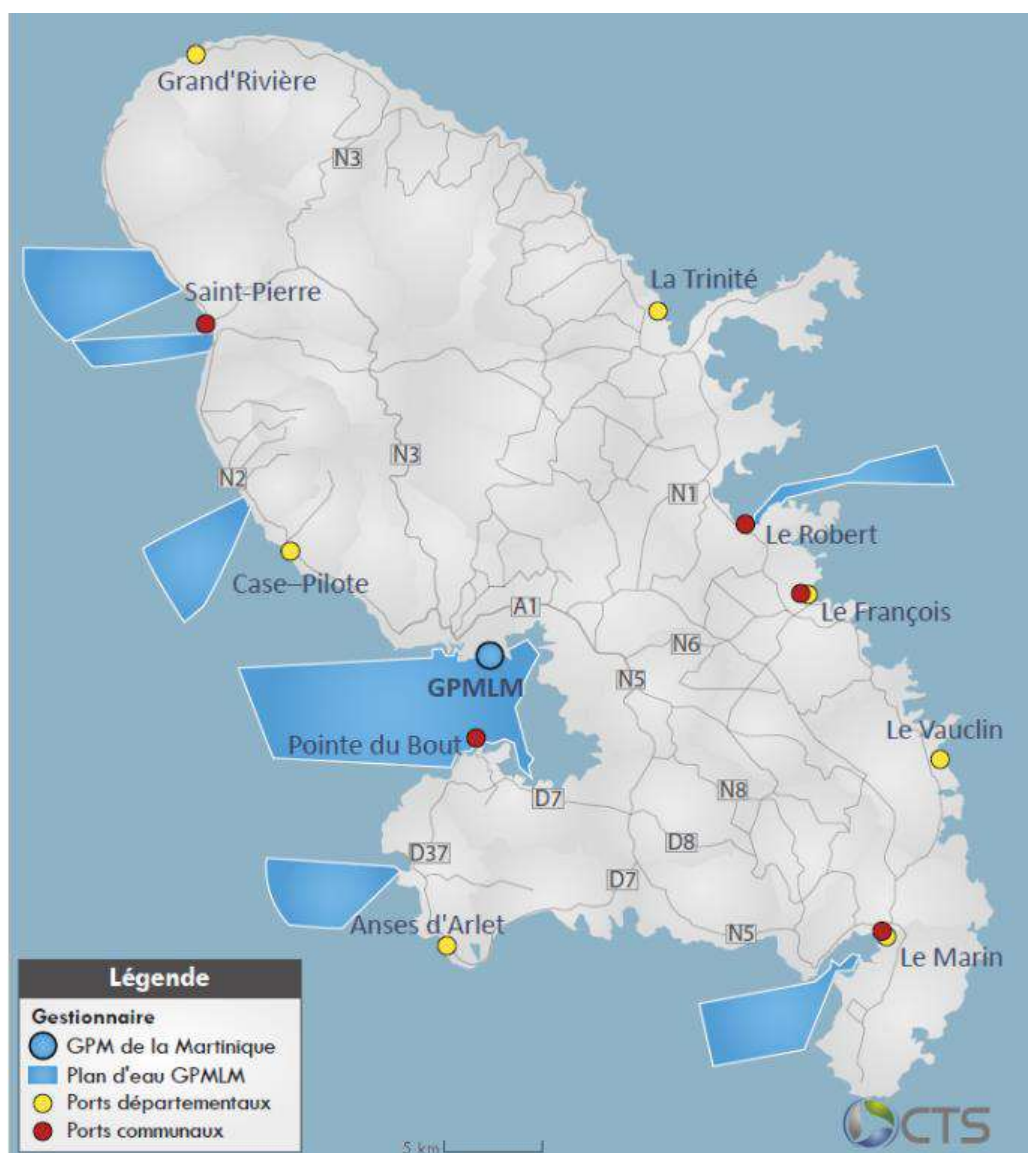


Figure 3 : circonscription du Grand port maritime de la Martinique (source : dossier GPMLM, page 87)

Le bilan de l'évolution des trafics des cinq dernières années apparaît contrasté :

- La baisse des hydrocarbures a été brutale : -12,8%/an 2015 entre 2018. Elle trouve plusieurs explications : progrès du mix énergétique, arrêts techniques de la raffinerie, évolution des circuits de distribution du pétrole raffiné en Guadeloupe et en Guyane.

- Les trafics de vracs solides ont été portés (+3%/an) par l'import de trafic biomasse qui devrait se stabiliser à un niveau élevé.

- Concernant les conteneurs, le trafic domestique est stable à environ 140 000 Evp⁴, la baisse de la population martiniquaise est compensée par la hausse du niveau de vie et la conteneurisation de certains vracs. Le trafic de transbordement progresse pour atteindre 30 000 Evp en 2019 après un coup d'arrêt en 2015-2016 qui vient illustrer la volatilité de cette activité.

- Concernant les passagers, l'augmentation du trafic passagers est portée par un fort développement de la croisière (~20%/an) et une reprise du trafic inter îles (+22% 2017-2018).

Le dossier souligne que « *l'économie martiniquaise est en panne* », la croissance de son produit intérieur brut ne cessant de ralentir, de façon structurelle, depuis le début de la décennie, les exportations plafonnant aux alentours des 500 millions d'euros par an depuis un quart de siècle et les importations stagnant depuis une dizaine d'années aux alentours des 2,5 milliards d'euros par an en moyenne. Le faible dynamisme des échanges extérieurs se répercute sur le trafic du GPMLM.

Graphique 3 : Une courbe de trafic qui épouse sur longue période celle du commerce extérieur

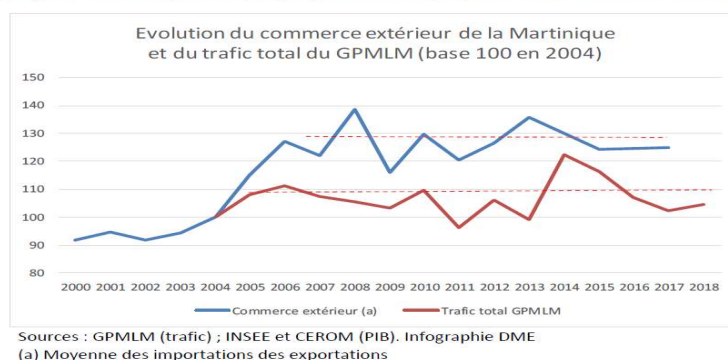


Figure 2 : Evolution du commerce extérieur de la Martinique et du trafic total du GPMLM (source : projet stratégique du GPMLM, p.14)

L'atonie prolongée de la croissance attendue au cours des vingt prochaines années devrait avoir une incidence sur le trafic portuaire. Le dossier indique que la création de valeurs économiques pour le GPMLM et pour l'ensemble de la Martinique pourrait passer par le développement de nouveaux trafics de marchandises ou par le développement du tourisme de croisière dont les effets d'entraînement sur l'économie martiniquaise sont importants et structurants.

Il ne présente toutefois pas d'éléments chiffrés sur le trafic de passagers qui pourraient justifier ce projet de développement.

L'Ae recommande d'affiner et d'actualiser les données relatives au trafic du GPMLM notamment pour les passagers, en indiquant son évolution sur la durée du précédent projet stratégique et ses perspectives d'évolution sur les cinq années à venir.

⁴ 4 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.

II.2 Les objectifs du projet stratégique

Les objectifs et les actions du projet stratégique 2020-2024 ont été construits selon trois positionnements stratégiques, en s'appuyant sur un bilan du déploiement du projet stratégique 2014-2018 :

- Un port entrepreneur, créateur de valeurs économiques, fondé sur la croissance des trafics (surtout passager, la croissance du commerce de marchandises se heurtant à des limites qualifiées de fortes) et sur des gains de productivité (notion de smart port) ;
- un port vert, acteur de la transition écologique en s'inscrivant dans la stratégie nationale de « trajectoire outre-mer 5.0. »⁵ ;
- un port citoyen, porteur de valeurs sociales et sociétales en se revendiquant comme porteur d'un idéal d'exemplarité sociale et comme étant ancré dans la ville et dans la société martiniquaise.

II. 3 La présentation du projet stratégique

Le dossier inscrit le projet dans les attentes de la Collectivité Territoriale de la Martinique, de la stratégie nationale portuaire⁶, de la trajectoire Outre-mer 5.0 et de la coordination inter-portuaire Antilles-Guyane créée en 2016 avec adoption, pour une période de cinq ans, d'un document de coordination prévoyant notamment des orientations stratégiques communes des trois GPM concernés. La MRAe note toutefois qu'aucune référence n'est faite aux projets stratégiques en cours d'élaboration en Guadeloupe et en Guyane et aux conséquences des réflexions communes qui ont pu être conduites sur les choix faits dans le présent projet. Il aurait été utile de préciser, a minima, les principaux projets de développement des GPM de la Guadeloupe et de la Guyane, 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.

La MRAe recommande de présenter les travaux conduits dans le cadre de la coordination inter-portuaire Antilles-Guyane et les conséquences sur le présent projet stratégique.

Les principales orientations du projet stratégique du GPMLM sont les suivantes :

- *Conteneurs* : Le port est au cœur du système logistique martiniquais pour servir l'approvisionnement de l'île et les intérêts des filières agricoles principalement à l'export⁷. L'intégration régionale reste un objectif économique qui intéresse au-delà du port toute la Martinique. Le GPMLM veut valoriser sa position de pivot dans la Caraïbe orientale et à proximité des Guyanes. L'objectif d'un transbordement pour des lignes Nord – Sud transitant au large des Amériques reste un objectif auquel souhaite répondre le GPMLM. La tendance avérée au gigantisme des navires par une demande directe ou potentielle ainsi que la rentabilité socio-économique attendue confirment la nécessité de poursuivre les travaux de modernisation et d'aménagement déjà programmés.

Dans ce cadre est recherchée l'augmentation de la performance économique, écologique et opérationnelle du passage de la marchandise à travers :

- La protection des filières agricoles historiques et clés pour le territoire (banane, rhum...).
- Un développement éco-responsable et raisonné du trafic conteneurs vers un transbordement porteur de retombées économiques pour l'île. Un niveau de transbordement de 45.000 EVP à l'horizon 2023 constitue une cible réaliste.

⁵ Zéro carbone, zéro déchet, zéro polluant, zéro exclusion et zéro vulnérabilité.

⁶ Présentée lors du comité interministériel de la mer (Cimer) de novembre 2019.

⁷ Le trafic import de la Martinique est stable (+2%) malgré une baisse significative de la démographie (-0.8%/an). Le trafic export dépend à 90% de la filière agroalimentaire et de quelques conteneurs de déchets à destination du continent européen.

- La recherche d'un développement des échanges régionaux (mise en place de lignes de cabotage inter-îles) de façon à favoriser les circuits courts de consommation, afin d'ancrer la Martinique dans son environnement caribéen.

- La réduction de l'empreinte carbone du système logistique martiniquais.

- La mise en oeuvre d'une logistique au service de l'émergence d'une économie circulaire.

- le développement de solution « smart port » propre aux intérêts des acteurs portuaires et des chargeurs.

L'adaptation de la capacité de traitement du terminal de la Pointe des Grives est présentée comme un projet structurant.

- *Vracs énergétiques* : La Martinique est fortement dépendante de l'importation d'hydrocarbures, les vracs énergétiques constituant plus du tiers du volume total des marchandises. L'objectif du projet stratégique est de sécuriser l'approvisionnement énergétique en accompagnant la création de services de bunkering localement. Le dossier n'évoque pas l'influence de la transition énergétique sur la production de la raffinerie et sur le trafic de vracs énergétiques, qui pourrait avoir une influence non négligeable sur le rôle et la place du GPM avant même l'échéance de la fin de la vente de voitures thermiques à partir de 2040 et de la moindre consommation de carburants par les particuliers. Si cette évolution ne jouera vraisemblablement pas durant le présent projet stratégique, il conviendra de la prendre en compte pour l'avenir.

- *Vracs solides* : L'importation de vracs solides représente 257 000 tonnes en 2018. Le projet vise à optimiser la chaîne logistique de distribution intérieure sur les vracs secs par le report modal et par la logistique urbaine et de créer un hub granulat à vocation régionale et à accompagner le développement de la biomasse.

- *Passagers* :

- croisière internationale : Le GPMLM a décidé d'investir sur les cinq prochaines années dans un projet d'aménagement de croisière durable, accentués sur l'interface entre le port et la ville de Fort-de-France.

- inter-îles : Le GPMLM souhaite pérenniser le trafic inter-îles autour de 200 000 passagers par an et d'aménager les espaces non utilisés autour de la gare pour créer de l'activité.

- *Activités de réparation navale* : l'objectif principal est de créer les conditions de réussite d'un modèle économique pérenne de l'exploitant et d'ancrer la filière au sein de son territoire. Est également prévu de créer un hub de réparation navale de dimension internationale en remettant à niveau et en valorisant les infrastructures du bassin de radoub, en adaptant celles du bassin des Tourelles et en recherchant une complémentarité avec les autres centres de carénage de l'île.

L'ensemble du projet est récapitulé dans un tableau de synthèse (P 89 à 92).

II.4 Volet du projet stratégique consacré à la politique de développement durable et à la politique d'aménagement du port

Ce volet est présenté dans le chapitre 8 du projet stratégique.

Le GPMLM indique souhaiter concrétiser sa vision d'un port vert à l'horizon 2030, c'est-à-dire à plus long terme que l'échéance du présent projet stratégique. La stratégie environnementale repose sur trois ensembles de leviers :

- les leviers permettant de s'adapter au changement climatique,
- les leviers permettant d'opérer la transition écologique,
- les leviers permettant de protéger la biodiversité.

Il indique, par ailleurs, vouloir s'engager dans une approche d'économie circulaire axée sur le recyclage des déchets dans l'enceinte portuaire et l'opportunité de devenir positif en énergie. Le chapitre 8.2 détaille les différentes actions prévues pour les trois leviers de la stratégie environnementale.

Pour le premier levier (adaptation au changement climatique) sont prévues des mesures visant à préserver la qualité de l'air en surveillant les émissions de gaz à effet de serre, le développement d'un service d'alimentation électrique à quai pour les navires, le développement de la mobilité électrique alimentée par des installations renouvelables.

Pour le deuxième levier (transition énergétique) sont prévues l'amélioration de l'efficacité électrique, le développement du potentiel d'énergies renouvelables locales et le développement d'une gestion intelligente de l'électricité avec des unités de stockage.

Pour le troisième levier (protection de la biodiversité) sont prévues le développement de la connaissance de la biodiversité, la maîtrise et la réduction des impacts sur la biodiversité et la préservation des coraux.

Est enfin présentée une action intitulée « *cap vers la construction d'une économie circulaire portuaire* » qui consiste essentiellement à engager, pour les activités concernant les entreprises hébergées sur le site, une étude de préfiguration pour l'élaboration d'un programme d'actions auprès de l'ADEME, fondé notamment sur l'amélioration de la gestion des déchets liés aux activités portuaires, mais aussi à celles des entreprises hébergées. Cette action suppose, selon le dossier, la constitution d'un comité de pilotage et la définition d'une charte d'implantation sur les nouveaux sites industrialo-portuaires visant l'émergence d'une économie circulaire. Les modalités de mise en œuvre et les échéances prévues pour ces actions ne sont pas précisées.

Le projet décline les leviers organisationnels et les leviers de soutien institutionnels nécessaires pour compléter sa réflexion et atteindre ses objectifs. Le GPMLM prévoit notamment, au futur, de se doter d'une cellule capable de lui fournir une vision prospective, en charge de ré-évaluer tous les quatre ans la trajectoire environnementale et d'une cellule dédiée à l'élaboration de nouveaux services durables, dont l'activité portera sur la période 2019-2024 sur la fourniture d'électricité des navires à quai.

L'Ae recommande au GPMLM de mettre en place avant le démarrage du projet stratégique les différents outils de suivi et de prospective prévus et de préciser les modalités d'accessibilité des informations disponibles.

Le dossier présente ensuite la politique d'aménagement du port en précisant qu'elle s'inscrit dans une logique de développement durable et en rappelant l'objectif de zéro artificialisation nette. Toutefois, le tableau récapitulatif prévoit quelques aménagements, reconduisant les grands axes de développement initiés lors du précédent projet (développement du trafic croisière, optimisation du terminal conteneur de la Pointe des Grives et développement de l'activité logistique associée en arrière-port) entraînant une artificialisation (dont notamment l'extension du terminal de la Pointe des Grives, viabilisation du foncier récemment acquis dans la zone en arrière port de la Pointe des Grives, aménagements aux Tourelles et à la pointe Simon à Fort-de-France, capacité d'amarrage pour les grands navires à Saint-Pierre et aux Anses d'Arlet). Les différents aménagements sont présentés avec des cartographies adaptées. Pour l'extension de la Pointe des Grives, le dossier présente les différentes modifications intervenues depuis le projet initial, qui ont permis de réduire l'extension de 9 hectares à 2 hectares et de prévoir des mesures de compensations liées à l'impact éventuel sur les récifs coralliens. Il sera utile de préciser plus clairement que c'est cette dernière option qui a été choisie.

Le dossier indique que la politique d'aménagement fixera des cadres pour la mise en application de ces aménagements. Par ailleurs, il précise que l'investissement dans les ports secondaires (Le Robert et Le Marin) ne sera conduit qu'à l'issue d'études menées « *tel que le prévoit le positionnement de l'Évitement dans l'étude ERC* ».

La MRAe recommande que les cadres de mise en application des aménagements, notamment pour le respect du principe de zéro artificialisation nette, soient définis avant la mise en œuvre des aménagements, et que la prise en compte de l'évitement dans les investissements dans les ports secondaires soit précisée. Elle recommande également de préciser l'option choisie pour les aménagements de la Pointe des Grives.

L'ensemble des actions prévues dans le projet stratégique sont récapitulées dans des tableaux construits selon les trois leviers du projet. Les tableaux regroupent tous types d'action, qu'il s'agisse d'aménagements (avec ou sans artificialisation), de travaux de gouvernance, d'études ou de développement de service, en reliant chaque action à un ou plusieurs volets réglementaires (en application de l'article R.5312-63 du Code des transports). Globalement, la rédaction du projet stratégique ne respecte pas l'ordre prévu par la réglementation, les différents chapitres ayant une numérotation différente de celle de l'article R.5312-63, sauf dans ce tableau. Pour que le lecteur puisse relier les différentes actions au document, il sera utile de compléter le tableau par une colonne renvoyant aux chapitres du document.

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande de compléter le tableau des différentes actions prévues par une colonne renvoyant les actions aux différents chapitres du document.

Par ailleurs, les tableaux ne présentent des échéances de mise en œuvre que pour la partie « port entrepreneur », les parties « port vert » et « port citoyen » n'en comportant pas.

la MRAe recommande de compléter le tableau des différentes actions prévues pour les parties « port vert » et « port citoyen » par une colonne indiquant les échéances de mise en œuvre des différentes actions.

II.5 Volet du projet stratégique portant sur la desserte portuaire et la mobilité

Ce volet qui correspond au volet 5 du projet stratégique prévu par l'article R. 5312-63 du code des transports est présenté dans le chapitre 9 du document. Le dossier rappelle que l'état des lieux de la logistique en Martinique, établi en 2015, a placé le GPMLM « au coeur du système logistique martiniquais » et l'invite à contribuer à la mise en place d'une plate-forme logistique, d'une ligne de barges multi-produits et d'une liaison de cabotage intra-Martinique. Le Grand Port s'est engagé dès 2014 dans des projets d'optimisation territoriale par l'amélioration de l'interface Ville-Port. La poursuite de l'action du GPMLM se traduit dans le projet 2020-2024 par l'initiation d'études de faisabilité sur trois axes : le report modal, le développement du cabotage et des ports secondaires et l'implantation de nouvelles zones logistiques.

Concernant le report modal (transport routier vers transport maritime), qui vise essentiellement à limiter le trafic des poids lourds dans l'île, en s'intéressant dans un premier temps à la filière BTP, et à la problématique du transport routier des granulats depuis les carrières du nord caraïbe, le GPMLM souhaite lancer des études de faisabilité, en concertation avec la CTM : création d'un port secondaire à Saint-Pierre, capacité du port à accueillir les barges de transfert de matériaux à la Pointe des Carrières et modèle économique à proposer au Port.

Concernant le cabotage, les trois ports (Guadeloupe, Guyane et Martinique) vont collaborer afin de soutenir une démarche de service maritime inter-caraïbe, escalant sur une dizaine de ports entre le plateau des Guyanes et la Caraïbe.

Concernant l'accessibilité portuaire au service de la desserte territoriale, le rapport indique que les entretiens préparatoires à la rédaction du projet stratégique ont mis en évidence un manque de solutions d'entrepôt et de logistique au sein et à proximité du GPMLM. Pour répondre à ce besoin, le GPMLM a étendu son emprise foncière en 2016 et 2018 (acquisition de parcelles proches du terminal de la Pointe des Grives et de la zone d'activités économiques de l'Etang Z'Abricots). Deux nouvelles actions sont prévues : création de nouveaux entrepôts à l'arrière-port, fiabilisation des réseaux et entretien des nouvelles zones acquises.

L'ensemble de ces actions ne sont pas reprises dans le tableau général des actions (p.89 à 95).

La MRAe recommande d'intégrer les actions prévues au titre de la desserte portuaire et de l'intermodalité au sein du tableau récapitulatif des actions du projet stratégique, en considérant que la question du report modal du transport des matériaux de la terre vers la mer doit constituer une priorité de travail.

III. Enjeux environnementaux

Pour la MRAe les principaux enjeux environnementaux des territoires martiniquais concernés par les actions du GPMLM sont les suivants :

- la qualité des eaux et des sédiments de la baie de Fort-de-France,
- les impacts de l'extension du terminal de la Pointe des Grives, notamment sur la biodiversité et les conditions de vie des riverains,
- 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,
- Les effets sur la biodiversité et les conditions de vie des riverains de l'augmentation du trafic passager sur les sites de saint-Pierre et des Anses d'Arlet,
- les effets sur le bruit et l'émission de GES de l'amélioration future de l'intermodalité route-maritime, notamment pour le transport des granulats du nord-Caraïbe.

IV. Analyse de la qualité de l'évaluation environnementale

IV.1 Sur le caractère complet du rapport environnemental et du projet stratégique du Grand Port maritime de la Martinique

L'évaluation environnementale respecte le cadre imposé par l'article R. 122-20 du code de l'environnement et présente ainsi tous les volets attendus. Cependant, malgré les remarques formulées par l'autorité environnementale lors de l'élaboration du projet stratégique précédent, certaines cartes restent difficilement lisibles, soit parce que leur résolution n'est pas bonne, soit parce qu'elles sont trop petites.

Enfin, aucun bilan de la mise en œuvre du précédent projet stratégique n'est présenté, notamment sur les aspects environnementaux.

La MRAe recommande qu'un bilan de la mise en œuvre du précédent projet stratégique soit présenté, notamment sur les aspects environnementaux.

IV.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

Présentation générale :

L'état initial a été établi à l'échelle de la Martinique et non sur le seul périmètre de la circonscription du GPMLM. Le dossier intègre l'état initial de l'environnement sur les trois sites concernés par les projets d'aménagement les plus importants (Baie de Fort-de-France, Saint-Pierre et les Anses d'Arlet), mais n'apporte pas de précision sur l'état initial de l'environnement des différents sites du GPMLM. Les enjeux environnementaux sont ainsi correctement définis pour l'ensemble du territoire martiniquais mais manquent de précision pour les sites d'implantation du GPMLM. Si pour le présent projet stratégique cette démarche semble maintenant difficile à entreprendre, il convient, dès maintenant de prévoir de la lancer pour le prochain projet notamment dans l'objectif affiché « *d'aller vers un port entrepreneur, vert et citoyen, porteur de valeurs durables* ».

La MRAe recommande de prévoir pour l'avenir, de dresser un état initial de l'environnement en s'intéressant à chaque site du GPMLM, et non seulement aux sites faisant l'objet des aménagements principaux.

Biodiversité et milieux naturels :

La Martinique est classée parmi les trente-cinq points chauds mondiaux de biodiversité. On y trouve ainsi de nombreuses espèces faunistiques et floristiques protégées : récifs coralliens, cinq tortues marines, toutes les espèces de cétacés, huit espèces de chiroptères, soixante-cinq espèces d'oiseaux sédentaires nicheurs, quarante-deux espèces floristiques, ...

Une tendance à l'appauvrissement est constatée depuis plusieurs années pour des causes multiples (urbanisation diffuse⁸, infrastructures routières, prolifération d'espèces invasives, tourisme, pollution de l'eau). Vingt-quatre arrêtés de protection de biotope, soixante-et-une ZNIEFF terrestres et six ZNIEFF marines, deux réserves naturelle nationales, une réserve naturelle régionale et le parc naturel régional de la Martinique sont présents sur le territoire. L'aire marine martiniquaise fait partie du site Agoa⁹, désignée depuis 2012 comme zone spécialement protégée de la convention de Carthagène.

En particulier la baie de Fort-de-France présente une riche biodiversité avec 1 200 ha de mangroves, 240 ha d'herbiers phanérogames et de vastes récifs coralliens avec notamment la Caye de la rade Séche. Ces écosystèmes présentent des sensibilités très élevées et sont souvent en mauvais état dans les baies économiquement les plus développées : Fort-de-France, Le Marin, Le Robert. Présentes sur ces trois sites du domaine portuaire, les mangroves ont une fonction épuratrice et fixatrices de sédiments et jouent un rôle primordial dans le bon état physico-chimique de l'eau. Il est donc nécessaire de développer la connaissance et les moyens de protection de ces écosystèmes.

Globalement, un très grand nombre d'espèces sous-marines sont présentées mais les informations sont insuffisantes, notamment en termes de localisation géographique au regard des sites du GPMLM ; Un effort d'amélioration de la connaissance devra être entrepris et présenté dans un futur état initial d'un projet stratégique ultérieur.

Même pour les trois sites pour lesquels l'état initial est plus développé, les inventaires faunistiques et floristiques ne sont pas produits (Saint-Pierre) ou doivent être complétés (Fort-de-France¹⁰ et les Anses d'Arlet), en évoquant notamment toutes les espèces protégées mais également les espèces exotiques envahissantes.

La MRAe recommande de produire (Saint-Pierre) ou de compléter (Fort-de-France et les Anses d'Arlet) un inventaire faunistique et floristique dès maintenant et de programmer le même travail pour l'ensemble des sites du GPMLM pour le prochain projet stratégique.

Qualité de l'air :

A juste titre, l'amélioration de la qualité de l'air est présentée comme un enjeu pour le secteur du transport. De plus, l'état initial de l'environnement des sites de Saint-Pierre et des Anses-d'Arlet pourrait être complété des données relatives à la qualité de l'air.

Qualité des eaux :

Le paragraphe traitant de l'assainissement (page 91) devrait mettre l'accent sur les mauvaises performances des stations d'épuration en Martinique, dont un grand nombre sont sous le coup d'arrêtés de mise en demeure de mise en conformité, en s'intéressant aux stations concernant les différents sites d'implantation du GPMLM.

La qualité des eaux de baignade est abordée page 94. La figure 24 générée par le site internet du ministère de la santé présente la qualité des eaux de baignades pour l'année 2019. Il aurait été plus opportun de se référer à la carte du bilan 2019 éditée par l'ARS qui permet une lecture plus aisée des informations.

⁸ Avec une artificialisation des sols en augmentation significative (+6 % entre 2006 et 2012)

⁹ Le sanctuaire Agoa travaille avec les acteurs de la mer afin de maîtriser et de réduire les pressions des activités économiques maritimes sur les mammifères marins.

¹⁰ Sur la Pointe des Grives, le dernier diagnostic faune/ flore global date de septembre 2011, mais des études spécifiques sur les récifs coralliens et les cétacés ont toutefois été conduites en 2018

Activité pêche :

Elle est décrite en page 132. L'interdiction de la pêche sur certains secteurs du littoral martiniquais (pollution par la chlordécone) aurait dû être explicitée et ne pas se limiter à la représentation graphique des zones concernées sur la figure 40.

Le bilan des enjeux (page 177), singulièrement ceux ayant trait à la qualité des eaux, identifie l'assainissement, les rejets industriels et l'agriculture comme facteurs de dégradation des eaux superficielles, souterraines et marines. Toutefois, à ce stade l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux pluviales auraient dû être évoquées.

Risques naturels et risques technologiques :

Ces deux aspects sont traités très sommairement dans l'état initial de l'environnement (12 lignes au total) sans préciser l'existence de ce type de risques sur les diverses implantations du GPMLM, une description plus précise étant apportée sur l'état initial des sites où sont prévus des travaux d'aménagement. D'un point de vue plus général, il aurait été utile de disposer pour chacune des implantations du GPMLM, qu'elles fassent ou non l'objet de travaux, d'informations relatives aux risques naturels (séisme, éruption volcanique, inondation par submersion marine et tsunami au minimum) et des caractéristiques des unités industrielles implantées sur les sites (seveso notamment). Sur ce second point, il aurait été utile de préciser comment les autorités portuaires sont informées des dangers spécifiques des installations présentes sur le site et des précautions à prendre notamment pour éviter des effets dominos.

Présentation de l'état initial au droit des sites où sont prévus des travaux d'aménagement :

Fort-de-France :

Qualité des sédiments :

L'état initial fait mention de résultats d'analyse chimique des sédiments de la baie de Fort-de-France. Ceux-ci font apparaître des dépassements des seuils N1 et N2 sur plusieurs types de contaminants (TBT¹¹ et cuivre, plomb, mercure, zinc et plusieurs HAP¹² sur la station ouest notamment). Aucune information n'est fournie sur l'origine de ces contaminations et sur la mise en œuvre de dispositions correctrices.

Qualité de l'air :

Madininair estime que le transport maritime est responsable en faible proportion (7% pour le SO₂ et 12 % des NOx) des émissions de polluants dans l'atmosphère. Le cas particulier des bateaux de croisière est évoqué et notamment leur influence sur les taux de SO₂ et NO₂. Les conclusions d'une étude récente préconisaient le suivi des niveaux de pollution dans la zone du Fort Saint-Louis pour évaluer l'influence des bateaux de croisière sur la qualité de l'air. L'état initial ne mentionne pas ce suivi qui pourrait apporter des éléments utiles pour la recherche d'améliorations, y compris au niveau du GPMLM dans le cadre de sa réflexion sur un port vert.

Qualité des eaux :

L'aire d'étude rapprochée autour du port de Fort-de-France comprend la plage de la Française. Il s'agit d'une zone de baignade très prisée tant par les riverains que par les croisiéristes, qui bénéficie d'un classement en « *bonne qualité* », au titre du bilan 2019 opéré par l'ARS. Pour autant, elle n'est pas intégrée à cet état initial de l'environnement dans la baie de Fort-de-France. Il en est de même s'agissant du profil de baignade afférent réalisé en 2011, qui liste les sources potentielles de pollution pour la plage de la Française. Celles-ci sont notamment issues des activités du Grand Port Maritime de Martinique.

¹¹ tributylétain

¹² Hydrocarbures aromatiques polycycliques.

Risques naturels :

L'état initial rappelle le classement en aléa fort du Port pour le risque sismique, en identifiant, en outre, un risque de liquéfaction fort sur le Port, et note un risque tsunami fort à la Pointe des Carrières, la baie des Tourelles et la baie du carénage.

Risques technologiques :

L'état initial présente une cartographie de synthèse des zones de dangers des installations présentes sur le GPMLM et ses environs ainsi que des effets cumulés (effets dominos et zones d'effets irréversibles pour l'homme).

Saint-Pierre :

La présentation de l'état initial du site de Saint-Pierre est très lacunaire et, au-delà de l'observation déjà faite en matière de biodiversité, ne comporte pas l'ensemble des éléments attendus pour un état initial de l'environnement. Elle doit donc être complétée.

La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'environnement concernant le site de Saint-Pierre.

Anses d'Arlet, Grande Anse :

La présentation de l'état initial est un peu plus complète et proportionnée au projet prévu (aménagement maritimes prévus consistant en la création d'un coffrage permettant l'amarrage des grands navires tels que les bateaux de croisières entraînant ainsi une augmentation du trafic de croisière), même si certaines informations mériteraient d'être précisées (bruit, qualité de l'air, trafic routier). Pour exemple, Grande Anse est caractérisée par une plage remarquable très fréquentée. Elle fait l'objet d'un suivi dans le cadre du contrôle sanitaire et affiche un classement en qualité « *excellente* », au titre du bilan 2019 opéré par l'ARS. Cet enjeu n'est pas abordé, ni le profil de baignade correspondant (révisé en janvier 2020).

IV.3 Articulation avec les plans et programmes

L'évaluation environnementale étudie la compatibilité du projet stratégique avec un grand nombre de schémas (contrat de convergence et de transformation, schéma d'aménagement régional et schéma de mise en valeur de la mer, schéma régional climat-air-énergie, plan de protection de l'atmosphère, programme pluriannuel de l'énergie, plan régional de prévention et de gestion des déchets, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, schéma territorial des carrières, charte du parc naturel régional de la Martinique, charte du parc naturel marin de la Martinique, contrat de la baie de Fort-de-France) et avec quelques documents d'urbanisme (Scot, PLU, plans de déplacement urbains de la CACEM) et conclut à la compatibilité du projet stratégique avec les documents étudiés.

La MRAe note toutefois que la compatibilité avec le plan de gestion des risques inondation et avec les différents plans de prévention des risques naturels n'ont pas été étudiés et que la démonstration de la compatibilité avec le SDAGE n'est pas clairement démontrée et mérite des justifications complémentaires, notamment sur la mise en œuvre d'infrastructures adaptées à la gestion des déchets et la réduction des pollutions sur les secteurs portuaires, ainsi que sur la définition d'une filière de traitement et de valorisation des sédiments issus de dragage. Par ailleurs, certaines données ne sont pas à jour : les Scot de la CACEM et de la CAESM, ainsi que le PPGDM sont indiqués comme étant en cours d'élaboration alors que ces documents ont déjà été approuvés.

La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet stratégique avec le PGRI et les PPRN concernés et de mieux justifier la compatibilité avec le SDAGE.

IV.4 Solutions de substitution raisonnables – Justification du plan – Variantes

Le rapport d'évaluation environnementale présente l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet stratégique. En termes de trafic la seule évolution liée au projet est une augmentation supérieure du trafic conteneur (+12 % avec le projet et +6 % sans). La principale évolution négative par rapport à une situation constante concerne l'augmentation du trafic et ses conséquences sur la pollution des eaux de la baie de Fort-de-France, mais également un risque croissant pour les mammifères marins. La conformité du PS avec le SDAGE et l'objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau concernées sont prévues en 2027. Concernant l'augmentation des risques naturels, le document renvoie aux PPRN, or le dossier n'étudie pas la compatibilité du PS avec les PPRN. Comme déjà indiqué ce point doit être complété dans le dossier. Le tableau évoque, par ailleurs, un projet d'exhaussement de la Pointe des Carrières pour rendre la plate-forme insubmersible. Ce projet et ses incidences sur l'environnement ne sont pas étudiées dans le dossier et doivent donc être précisées. Concernant le cadre de vie, le tableau n'évoque pas les cas de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet et la présence de navires de croisières sur ces sites que le PS envisage.

La MRAe recommande de préciser le tableau relatif à l'évolution de la situation en l'absence de mise en œuvre du projet stratégique.

L'étude de solutions de substitutions raisonnables rappelle que le PS a évolué par rapport au PS 2014-2018 sur plusieurs points : report des prises de décisions d'investir dans les ports secondaires des sites du Robert et du Marin, qui répond à la mise en œuvre de l'évitement et correspond à une demande mise en évidence par le précédent avis de l'Autorité environnementale.

Il indique également la mise en œuvre de la notion de « *port vert* », qui constitue une ambition nouvelle très positive par rapport au précédent PS et rappelle que le nombre d'aménagements prévus dans la temporalité du présent PS est relativement faible et que la plupart des actions envisagées sont des études sans impact immédiat sur l'environnement. La MRAe partage cette analyse en soulignant toutefois que la totalité des actions proposées dans le volet « *port vert* » du PS n'ont pas d'échéances fixées et que, par exemple, la fixation de cadres pour la mise en application des actions liées au « *port entrepreneur* » est exprimée au futur, de même que l'inscription annoncée dans la trajectoire outre-mer 5.0.

La MRAe note favorablement l'existence de la stratégie environnementale du GPMLM mais recommande qu'elle soit traduite dans les faits, notamment en prévoyant des échéances claires.

Le rapport présente ensuite un tableau des différentes options étudiées pour chaque aménagement proposé dans le PS. Cette étude est pertinente dans la quasi-totalité des actions présentées, en essayant notamment de privilégier les options ayant le moindre impact environnemental (extension du terminal de la Pointe des Grives, viabilisation de foncier en arrière-port de la Pointe des Grives, faisabilité du hub granulats à l'échelle de la Caraïbe, création d'un hub céréales, remise en état du système de pompage du radoub, installations photovoltaïques, élimination des épaves). Toutefois, l'augmentation des capacités d'amarrages pour les grands navires (Pointe Simon, Tourelles et surtout Saint-Pierre et Anses d'Arlet) mérite d'être mieux justifiée, la comparaison avec la seule option (maintien de l'existant) qui consiste à considérer que l'augmentation du trafic de croisière aurait quand même lieu en l'absence d'installation de ces capacités ne peut suffire à justifier l'impact environnemental qui en résulte et qui semble sous-évalué dans ce tableau.

La MRAe note le choix d'options favorables à l'environnement dans la plupart des aménagements proposés mais recommande que la justification de l'augmentation des capacités d'amarrage des grands navires de croisières soit mieux fondée.

IV.5 Analyse des incidences environnementales du projet

La MRAe prend acte que l'évaluation environnementale fait le choix, en conformité avec la réglementation de n'étudier que les actions du plan relevant des volets 4 et 5 (de l'article R.5312-63 du code des transports), soit les chapitres 8 et 9 du projet stratégique. Par ailleurs, pour l'ensemble des actions relevant du volet 5 (chapitre 9 du PS) et notamment le projet de report modal maritime prévu sous la forme de structuration d'une politique de report modal en engagement des études de faisabilité, le rapport indique que les objectifs de report modal ne pourront être atteints que par la mise en œuvre de projets et actions clefs, restant à définir avec précision. Cette action ne relevant pas d'un aménagement dans la temporalité du PS 2020-2024, ses potentiels effets sur l'environnement n'ont pas été étudiés.

Les différentes actions sont analysées suivant une cotation en cinq points en fonction de leurs incidences environnementales potentielles et en étudiant chaque projet d'aménagement au regard de différentes thématiques environnementales (qualité des masses d'eaux côtières et des sédiments, qualité de l'air, les émissions de GES et le climat, milieu naturel terrestre, milieu naturel marin, cadre de vie (bruit, déchets, santé) et activités humaines, paysage et patrimoine naturel, risques naturels et technologiques). Les cotations utilisées apparaissent cohérentes à la MRAe, même si globalement l'incidence sur les risques naturels et technologiques semble systématiquement sous-évaluée.

Les principaux aménagements prévus dans le volet 4 (chapitre 8 du PS) présentant de forts enjeux environnementaux sont présentés :

- Extension du terminal de la Pointe des Grives* : extension de 2ha du quai principal afin de permettre le traitement des navires de 300 m,
- Augmentation des capacités d'amarrage à la Pointe Simon et aux Tourelles* : création de pieux et de duc d'Albe supplémentaires,
- Augmentation des capacités d'amarrage à Saint-Pierre et aux Anses d'Arlet* : création d'un ou deux coffres d'amarrage pour « mégaship » à une centaine de mètres de la côte,
- Étude de faisabilité d'un hub granulats,*
- Approfondissement de l'étude de faisabilité d'un hub céréales,*
- Remise en état des systèmes de pompage du bassin de Radoub* : installations de système de traitement des eaux industrielles
- Réalisation de travaux sur la zone de carénage*
- Construction, exploitation, maintenance, et démantèlement d'installations photovoltaïques* : toitures, terre-pleins, ombrières de parking
- Élimination d'épaves ;*

Ces actions sont regroupées en trois items, seule l'extension du terminal de la Pointe des Grives étant considérée comme un aménagement important.

Les incidences environnementales sont présentées par thématiques.

Qualité des eaux côtières :

Le paragraphe qui traite de l'impact sur la qualité des eaux côtières et des sédiments (page 248), tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, conclut à une amélioration globale des impacts sur la qualité des eaux côtières de la baie de Fort-de-France grâce à la mise en place de nouveaux dispositifs de traitement des eaux rejetés. Cette conclusion peut être acceptée, sous réserve que des précisions soient apportées sur les modalités de prise en compte des contaminants chimiques (Tributylétain, HAP, métaux lourds), et de leur suivi. En revanche, il n'est proposé aucune disposition pour limiter la pollution des eaux liée à l'augmentation du trafic des navires de croisière sur les sites disposant de nouveaux dispositifs d'amarrage. Il pourrait ici être précisé quelles seront les obligations de ces navires en matière d'évitement de la pollution des eaux martiniquaises.

Dans le même ordre d'idée, le rapport précise que le projet stratégique ne prévoit pas d'action spécifique au traitement des déchets ménagers et issus des activités portuaires (5.2.5 du rapport d'évaluation environnementale). Ce point devrait être précisé pour s'inscrire pleinement dans le développement durable et la volonté de créer un « *Port Vert* ».

Par ailleurs, il n'intègre pas la thématique de la qualité des eaux de baignade bien que les secteurs concernés par les projets du GPMLM abritent des zones de baignades fréquentées et contrôlées.

La MRAe recommande de préciser les modalités de traitements des eaux prévues pour limiter la contamination chimique des eaux de la Baie de Fort-de-France, ainsi que les dispositions qui seront mises en œuvre pour limiter la pollution des eaux des sites accueillant les nouveaux dispositifs d'amarrage des navires de croisière (pollution liée aux navires eux-mêmes¹³ mais également aux passagers sur les sites de Pointe Simon, des Tourelles, de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet).

Qualité de l'air, émissions de GES et climat :

Le paragraphe ayant trait à l'impact sur la qualité de l'air, aux GES et au climat (page 249) rappelle que les projets de connexion électrique des bateaux à quai et de développement du photovoltaïque devraient permettre, à terme, de compenser les émissions de polluants engendrées par l'augmentation du trafic maritime. L'activité maritime génère des externalités en termes de pollution pour la ville de FdF (population et milieux aquatiques). Les annonces en matière d'utilisation de carburants plus propres, de mise à disposition de l'électricité pour les navires à quai, de production d'EnR visent à rendre les activités du GPMLM plus compatibles avec les préoccupations sanitaires de la population. L'installation des épurateurs de fumée et l'utilisation de GNL (combustible alternatif) sont des orientations vertueuses qui accroissent l'acceptabilité des navires dans les villes. Actuellement, les bateaux maintiennent leur moteur en fonctionnement même à l'arrêt afin d'alimenter les navires en électricité. L'affirmation de compensation des émissions de polluants liée à l'augmentation du trafic ne pourra toutefois être effective que si les aménagements sont opérationnels en amont de l'intensification du trafic maritime, ce qui ne semble pas être le cas, le rapport d'évaluation environnementale indiquant même « *sous réserve de la mise en place du dispositif de connexion électrique des navires à quai* ».

Il convient de préciser que ces projets ne pourront pas concerner les « *mégaship* » qui seraient amarrés dans la rade de Saint-Pierre et aux Anses d'Arlet.

Par ailleurs, l'étude préconisée par Madinainair sur le suivi des niveaux de pollution de l'air dans la zone du Fort Saint-Louis devra être réalisée.

Enfin, il serait utile, dans le cadre du « *port vert* » de prévoir dès le démarrage du projet stratégique, un dispositif de connaissance des émissions de gaz à effet de serre liée à l'activité du GPMLM concernant l'ensemble de ses sites et de prévoir des dispositifs de compensation en cas d'augmentation de ces émissions.

La MRAe recommande que le projet de dispositif de connexion électrique des navires à quai soit mis en œuvre le plus rapidement possible. A défaut, il sera nécessaire de prévoir des dispositifs de compensation de l'augmentation d'émissions de gaz à effet de serre liée à l'augmentation du trafic maritime.

Milieux naturels marins :

Le rapport fait état de la destruction de colonies d'espèces coralliennes protégées lors de l'extension du terminal de la Pointe des Grives, effet permanent et justifiant des mesures de compensation.

Pour les mammifères marins, est noté un effet physiologique ou risque de blessure important en phase travaux sur la baie de Fort-de-France et un effet d'un dérangement en phase d'exploitation s'étendant jusqu'à l'aire d'étude éloignée pouvant se traduire par un déplacement des espèces. Cet effet ne semble être considéré que pour le secteur de Fort-de-France, alors qu'une augmentation de trafic est également attendu, dans la cadre du PS sur les secteurs de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet.

13 Relargage des substances actives dans les peintures anti-salissures des navires

Cadre de vie :

Le rapport indique, qu'à l'instar de la pollution de l'air, les nuisances sonores générées à quai seront minimisées par le déploiement de la connexion électrique. Cette information justifie la même recommandation que précédemment.

La MRAe recommande que le projet de dispositif de connexion électrique des navires à quai soit mis en œuvre le plus rapidement possible. A défaut, il sera nécessaire de prévoir des dispositifs de réduction de l'augmentation des nuisances liées à l'augmentation du trafic maritime.

En outre, l'accent est mis sur l'amélioration de l'accueil à la Pointe Simon qui devrait intensifier le trafic croisière et sur les riverains du centre-ville qui seraient impactés. Concernant le tourisme maritime, le GPMLM en a fait un axe déterminant de sa stratégie, en étant présent aux côtés du comité martiniquais du tourisme au plan local mais aussi national et international lors des divers forums et salons. Par ailleurs, l'approche de l'accueil touristique gagnerait à être davantage inclusive pour le GPMLM, ce qui lui permettrait d'être présent dans cet écosystème, tant en mer qu'au plan de la découverte de l'île. A ce titre, la question de l'aménagement du terminal croisières de la pointe Simon pour une prise en charge organisée des touristes, tant pour la découverte de l'île que pour la visite de la ville capitale, se pose. De la même façon, cette question peut se poser pour les aménagements équivalents envisagés à la Baie des Tourelles et qui font face au quartier éponyme densément peuplé ?

De surcroît, la ZAC de l'Etang Z'abricots n'est traitée que sous l'angle « milieux terrestres ». Or, ce quartier, où se côtoient de nombreux usages, va connaître une amélioration des réseaux de desserte pour faciliter l'accès au terminal de conteneurs ainsi que le développement d'une aire logistique des activités portuaires sur une parcelle proche d'une zone d'habitation. Les nuisances qui seront générées par ce projet n'ont pas été traitées par l'évaluation environnementale. Sur le même site, il ne semble pas prévu que la route de désenclavement de la zone de l'Etang Zabricots qui débouche face au stade de Dillon, et qui dessert, sur une partie, le port, soit viabilisée, alors qu'elle pourrait être utile tant pour les gens du secteur que pour la caserne des pompiers, qui disposerait ainsi d'une autre voie de sortie que la seule passant par le carrefour Agora 1.

La MRAe recommande que le projet précise les dispositions prévues pour la voie du port continuant vers la ZAC de l'Etang Z'abricots et les éventuelles incidences environnementales qui en découlent.

Par ailleurs, le dossier n'évoque pas les éventuels changements de cadre de vie des populations qui vont accueillir une augmentation de la population touristique et les conditions de réussite de cet accueil. L'arrivée de flux massifs de touristes impliquent des mutations urbaines sur les commerces, les espaces publics, les services, les offres de transport qui peuvent être vécus par les résidents comme une dégradation de leur qualité de vie et générant des conflits entre les habitants et les touristes. La relation entre les prérogatives du port et celles de la ville n'est pas suffisamment mise en évidence. La création d'un "Port Center" pourrait être un lieu d'éducation, d'interprétation et de rencontre permettant à tous publics de découvrir le milieu portuaire et industriel dans toute sa diversité. C'est un concept fédérateur qui apporte une réponse au besoin d'ouverture citoyenne et un instrument de mise en valeur des retombées économiques et des potentialités en termes d'emplois pour le territoire. Elle est évoquée (P.56 : « *Le Grand Port de la Martinique étudiera l'opportunité de créer son Port Center* ») mais n'est pas reprise, même sous forme d'études dans le tableau des actions prévues dans le présent projet stratégique.

La MRAe recommande au GPMLM de poursuivre la réflexion sur l'opportunité de créer un Port Center en fixant des échéances pour la décision de mise en œuvre.

Paysage et patrimoine :

L'impact sur le paysage et le patrimoine évoque les secteurs de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet dont la vision dite de carte postale risque d'être touchée. La présence de bateaux de croisière constituera une modification de l'aspect visuel du secteur. Il pourrait être intéressant d'engager une action permettant de connaître la perception des Pierrotins et des Arlésiens sur le sujet.

Risques naturels et technologiques :

En phase d'exploitation, les aménagements dans la zone arrière-port de la Pointe des Grives vont créer une artificialisation de terres aujourd'hui en friche, sur une surface de 2,7 ha, susceptible d'avoir des effets directs sur l'accélération des vitesses de ruissellement des eaux pluviales du secteur. Le rapport rappelle qu'une étude hydraulique et un dossier d'incidences loi sur l'eau seront réalisés en phase d'études détaillées. Il indique également que plusieurs aménagements envisagés sont soumis à des risques naturels et devront prendre en compte dans leurs dispositions techniques la résistance aux risques cyclone-tsunami, submersion marine et liquéfaction des sols. Si ces éléments sont bien pris en compte pour les installations projetées, le projet stratégique n'évoque pas sa politique en matière de prise en compte des risques naturels pour les installations existantes. Il serait intéressant que ce point figure à l'ordre du jour des réflexions qui seront à conduire dans l'avenir, dans l'optique de construire un port résilient. Toutefois, le rapport indique dans un tableau (p.226) que le PS prévoit l'exhaussement de la plateforme de la Pointe des Carrières pour la rendre insubmersible. Ce projet n'est pas cité dans le PS et n'a pas fait l'objet de l'évaluation environnementale. Il conviendrait de préciser son statut exact et d'en tirer les conséquences éventuelles en matière d'impact environnemental.

La MRAe recommande de préciser le statut du projet de rehaussement de la plate-forme de la Pointe des Carrières et d'en étudier les conséquences éventuelles au regard des enjeux environnementaux.

IV.6 Mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser et accompagner les effets notables de la mise en œuvre du projet de Projet stratégique

Un tableau regroupe les principales mesures de la séquence ERC. Celui-ci détaille les principaux impacts sur l'environnement. Ceux sur la santé humaine ne sont pas identifiables ou ne sont tout simplement pas indiqués. Sur cet aspect, les incidences potentielles de la mise en œuvre du document sur la santé humaine ne sont pas suffisamment anticipées et la qualité des mesures ERCA n'est pas satisfaisante.

Des mesures de compensation ne sont prévues que pour l'action 3.1. « réaliser l'extension du terminal de la Pointe des Grives ». Comme indiqué plus haut, il sera utile de prévoir des mesures de compensation (qualité de l'air, émissions de GES, BRUIT) si le dispositif de connexion électrique des navires à quai n'est pas mis en place avant l'augmentation de trafic sur Fort-de-France et dans tous les cas pour Saint-Pierre et Anses d'Arlet.

D'un point de vue méthodologique, pour la partie compensation actuelle, le tableau identifie pour certaines d'entre elles le fait qu'elles soient prévues dans le projet stratégique en faisant référence aux chapitres concernés. En revanche, pour d'autres actions de compensation cette référence n'existe pas, ce qui ne permet pas de savoir si, quand et par qui, elles seront effectivement mises en œuvre.

Pour les différentes actions prévues, la MRAe note :

- Pour la réalisation de l'extension du terminal de la Pointe des Grives :

L'impact sur la qualité des eaux de baignade de la plage de la Française n'est pas traité. Les mesures de réduction édictées singulièrement, la restriction des sources de turbidité et la prévention des pollutions accidentelles, pourraient s'y rapporter. Les mesures de compensation et d'accompagnement (sans faire de distinction claire entre les deux) prévues concernent essentiellement la protection de la biodiversité (récifs coralliens et cétacés). Ces mesures ne

semblent pas faire l'objet d'un programme de suivi indiquant notamment les mesures à mettre en œuvre en cas d'échec, notamment pour la réimplantation de récifs coralliens, même si le partenariat avec l'ASSO-MER figurant en annexe 2 du rapport d'évaluation environnementale est gage d'efficacité. Il appartient toutefois au GPMLM de s'interroger sur la nécessité, compte tenu des destructions d'individus et d'habitats prévues, de solliciter une demande de dérogation au titre de l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

- Pour la viabilisation du foncier récemment acquis dans la zone en arrière port de la Pointe des Grives (ZAC de l'Etang Z'abricots) : les mesures proposées ne prennent pas en compte la présence d'habitations dans ce secteur et des incidences que cet aménagement pourrait entraîner, et les mesures de réduction qui pourraient être proposées en conséquence.

- Pour l'augmentation des capacités d'amarrage pour les grands navires à la Pointe Simon : les impacts locaux sur la qualité de l'eau et des sédiments lors de la construction sont qualifiés de faibles. Néanmoins compte tenu de la proximité de la plage de la Française, celle-ci aurait dû être évoquée et le risque de dégradation de la qualité de l'eau de baignade quantifier en vue de définir des mesures de réduction.

- Pour l'augmentation des capacités d'amarrage pour les grands navires aux Tourelles : l'impact du bruit sur les habitants est qualifié d'assez modéré. Cette quantification est à reconsidérer notamment au regard de la forte densité de population concernée.

- Pour la création des capacités d'amarrage pour les grands navires à Saint-Pierre et aux Anses d'Arlet : l'impact sur la qualité des zones de baignade est omis, pour autant il est primordial que cet aspect soit considéré tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation. Par ailleurs, le risque de dégradation du paysage et de l'ambiance acoustique est identifié. Toutefois, aucune mesure ERC n'est proposée. Contrairement aux autres sites d'amarrage des grands navires, l'alimentation électrique à quai des bateaux de croisière ne sera pas possible. A ce titre, les nuisances seront particulièrement importantes dans ces secteurs exempts d'activités industrielles voire polluantes. Au regard de ces problématiques, des mesures d'évitement paraissent les plus pertinentes. Pour ces deux sites, la mesure de réduction prévue pour gérer le flux de croisiériste est la mise en œuvre, par la municipalité, épaulée par le GPMLM, d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur. Il apparaît nécessaire de vérifier que cet outil est bien celui qu'il convient d'utiliser et de prévoir de le construire rapidement, en amont de l'augmentation du nombre de croisiéristes.

La MRAe recommande de poursuivre la réflexion sur la création de capacités d'amarrage pour les grands navires sur les sites de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet au regard des impacts environnementaux liés à l'augmentation dans ces secteurs du trafic de grands navires de croisière.

IV.7 Suivi environnemental de l'application du projet

Les articles R.122-20 et L.122-6 du code de l'environnement prévoient que l'évaluation environnementale définisse les critères et indicateurs permettant le suivi des effets de la mise en place des actions du projet stratégique. Le chapitre 7 de l'EE présente les modalités prévues de ce suivi.

La MRAe note au préalable que le bilan environnemental du précédent projet stratégique n'est pas présenté alors qu'il aurait dû être établi par l'exploitation de ses indicateurs et permettre d'orienter les actions et indicateurs du présent projet stratégique.

La MRAe recommande de présenter le bilan environnemental du précédent projet stratégique et d'expliquer en quoi ce bilan a été utilisé pour définir les orientations du présent projet.

L'EE précise que, comme pour son chapitre 6, ne sont considérés que les projets et actions pouvant avoir des effets potentiellement négatifs au regard des enjeux environnementaux, tout en rappelant que cela n'exonère pas le GPMLM de tenir ses engagements sur les différents projets à caractère environnemental inclus dans le PS.

Cette approche est relativement réductrice et ne correspond pas complètement à l'approche préconisée par le Code de l'environnement en ne permettant pas nécessairement de rendre compte des effets de l'ensemble du projet stratégique sur l'environnement martiniquais (par exemple suivi des opérations de développement de l'économie circulaire, de report modal, qui, selon la MRAe devraient être accélérées, surtout pour le transport de matériaux).

Il appartient donc à l'évaluation environnementale de déterminer quelques indicateurs généraux complémentaires pour répondre à cette exigence.

Par ailleurs, pour les indicateurs définis, sur la définition desquels la MRAe n'a pas d'observations particulières, il reste à définir plus clairement les modalités de leur recueil, la structure responsable de ce suivi, mais également un état zéro, un objectif et de présenter les modalités de modifications éventuelles des actions conduites si les objectifs prévus ne sont pas respectés. Il convient également de définir la fréquence de collecte des indicateurs. Le suivi devra également intégrer celui des actions de réduction et de compensation.

La MRAe recommande de compléter la liste des indicateurs environnementaux, et pour chaque indicateur choisi, de définir les modalités de collecte, un état zéro, des objectifs à atteindre (ou à ne pas dépasser le cas échéant) et de présenter les mesures de corrections prévues en cas de non-respect des objectifs prévus.

L'évaluation environnementale prévoit deux actions spécifiques sur le suivi des cétacés et la qualité des eaux de la baie de Fort-de-France. Sur ces aspects, le GPMLM indique s'inscrire dans des actions conduites, pour le premier dans le cadre du programme SAO (sensibilisation-anticipation-observation) du sanctuaire Agoa, pour le second en s'intégrant dans une action de plus grande envergure menée par les collectivités. Elle ne précise pas quelles seront les modalités d'intervention du GPMLM dans ces dispositifs plus généraux, ce qui ne permet pas de savoir comment ces actions seront réalisées, et quelle part y prendra le Grand Port.

Enfin, le tableau de suivi proposé par l'EE n'est pas repris dans le projet stratégique lui-même, ce qui ne permet pas de traduire effectivement la façon dont le maître d'ouvrage assurera le suivi des indicateurs.

La MRAe recommande au GPMLM de préciser s'il prendra en compte l'ensemble des indicateurs prévus par l'EE et comment sera assuré le suivi des indicateurs en l'indiquant dans le projet stratégique.

IV.8 Résumé non technique

Le résumé non technique doit être un document autonome, synthétisant l'intégralité du dossier dans des termes compréhensibles du grand public auquel il s'adresse prioritairement.

Dans la présentation actuelle, il est relié matériellement au rapport environnemental ce qui rend complexe son appropriation par le public. Il reste trop synthétique et ne comporte aucune illustration.

Pour la complète information du public, la MRAe recommande de présenter le résumé non technique de façon séparée de l'évaluation environnementale et de le reprendre pour améliorer sa présentation, notamment en intégrant des cartographies et des illustrations adaptées.

V. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le Projet stratégique manifeste, dans son affichage « *d'aller vers un Port entrepreneur, vert et citoyen, créateurs de valeurs durables* » ainsi que la volonté d'amélioration des qualités environnementales de l'outil portuaire. Le GPMLM indique rechercher un retour sur investissement économique, social et environnemental, en soupesant les trois aspects pour chaque décision d'investissement et en donnant la même importance à chacun de ces critères.

L'organisation générale du projet stratégique participe clairement de cette volonté, la viabilité de l'outil étant associée à sa qualité environnementale et au fait qu'il réponde aux exigences des citoyens.

Toutefois la traduction opérationnelle de cette volonté reste, selon la MRAe, insuffisamment orientée vers les aspects verts et citoyens. A titre d'exemple, le fait que dans le tableau des actions envisagées, des échéances soient fixées pour les aspects relevant du port entrepreneur, mais pas pour celles relevant des aspects vert et citoyens pose question et devraient trouver des réponses dans une adaptation des tableaux correspondants au sein du projet stratégique. De même les actions relatives à la desserte territoriale et au report modal, qui présentent un intérêt environnemental important, impactant, au-delà de leur intérêt économique, directement la vie des habitants de la zone nord-caraïbe ne sont qu'évoqués sans qu'il soit possible de connaître les modalités et échéances potentielles de mise en œuvre, en tout cas reportées au-delà du présent projet stratégique. En effet, l'étude confiée par la collectivité territoriale de Martinique au CEREMA en 2019 confirme la pertinence de massifier le report du transport des matériaux de carrières de la terre vers la mer. Des solutions techniques et juridiques pour le transport maritime ont été proposées. Le travail engagé par le GPMLM avec les transporteurs routiers de pondéreux et de se rapprocher des partenaires en charge de la problématique de la logistique est à poursuivre et encourager. Dans le même ordre d'idée des actions aussi importantes que la promotion de l'économie circulaire et la gestion des déchets ne trouvent pas de concrétisation dans le présent plan. Par ailleurs, la MRAe s'interroge sur les capacités du port à concilier un positionnement d'attractivité basé sur des labels de qualité environnementale, et en même temps sur des métiers de port polluants que pourraient être, le carénage, la réparation ou autre.

Plus globalement, la MRAe constate que, conformément aux préconisations réglementaires, l'évaluation environnementale ne porte que sur les volets 4 et 5 du projet stratégique. Compte tenu de la volonté affichée par le projet « *d'aller vers un port entrepreneur, vert, citoyen, porteur de valeurs durables* », il aurait été cohérent, pour les porteurs du projet, de faire porter l'évaluation environnementale également sur les volets 1 (Le positionnement stratégique et la politique de développement), 2 (Les aspects économiques et financiers) et 3 (Les modalités d'exploitation des outillages), qui sont susceptibles d'avoir également des incidences sur l'environnement au sens large et notamment sur la vie des martiniquais.

La démarche stratégique de vouloir faire du Grand port, un port citoyen, est louable, il conviendrait de tout mettre en œuvre pour mieux prendre en compte la vie des gens, en termes de bruit, de qualité des eaux, de rejets d'assainissement, de qualité de l'air, de maintien de la qualité des eaux de baignade, etc. Or, les choix opérés et décrits dans les trois premiers volets du PS peuvent avoir, même lorsqu'ils ne prévoient pas d'aménagements spécifiques, des effets notables sur la vie des martiniquais, et mériteraient au minimum de présenter des solutions alternatives et la justification des choix opérés.

Enfin, la prise en considération des sept sites de la circonscription portuaire devrait être l'occasion d'étudier la perspective de tenter de pallier l'engorgement de la Martinique, où 50% de la population et autant de l'activité du pays sont centrés dans le triangle Schoelcher, Robert, Ducos, incluant Fort de France et Lamentin, soit cinq communes sur trente-quatre.