



Mission régionale d'autorité environnementale
MARTINIQUE

Avis délibéré
sur le rapport d'évaluation environnementale stratégique
du projet stratégique 2025-2029
du grand port maritime de la Martinique

N°MRAe 2025AMAR4

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la Martinique a délibéré le 23 octobre 2025 en visioconférence. L'ordre du jour portait, notamment, sur l'avis relatif au projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de La Martinique.

Ont délibéré : MM. Michel PY, Frédéric EYMARD et Jean-Pierre SECROUN.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD), 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.

* *

En application de l'article R.122-21 du Code de l'environnement, le président du directoire du Grand Port Maritime de La Martinique (GPMLM) a saisi pour avis et par courrier la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) de la Martinique en date du : 30 juillet 2025. Celle-ci en a accusé réception le : 31 juillet suivant.

Conformément à l'article R.122-21 IV du Code de l'environnement, la MRAe dispose d'un délai de trois (3) mois, à compter de la date de réception de la saisine formelle de l'autorité environnementale pour formuler son avis qui doit être produit avant le : 31 octobre 2025.

Après en avoir délibéré, la MRAe 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, de l'autorité décisionnaire et du public, auxquels il est destiné.

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.

Le présent avis est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Aux termes des dispositions de l'article L.122-9 du Code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé, les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ainsi que les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis est publié sur le site de la MRAe de la Martinique

(<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-r113.html>)

et sur le site de la DEAL de la Martinique

(<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/martinique-r28.html>)

SYNTHÈSE

La MRAe de la Martinique a été saisie pour avis sur le rapport d'évaluation environnementale stratégique (EES) adossé au projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de La Martinique (GPMLM). Il s'agit du troisième projet stratégique adopté par le conseil de surveillance du port.

Le Grand Port Maritime de La Martinique regroupe les 7 sites suivant : Fort-de-France, Le Prêcheur, Bellefontaine, Saint-Pierre, Le Marin, Le Robert et les Anses d'Arlet.

Le projet stratégique correspondant se décline selon les cinq volets thématiques prévus par l'article R.5312-63 du Code des transports :

- Volet 1 : Positionnement stratégique et politique de développement,
- Volet 2 : Trajectoire économique et financière,
- Volet 3 : Modalités d'exploitation et recours aux filiales,
- Volet 4 : Politique d'aménagement et de développement durable du port,
- Volet 5 : Desserte et politique d'intermodalité du port.

Le projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de la Martinique (GPMLM) affiche une volonté de renforcer la durabilité et la compétitivité du port dans un contexte économique et environnemental en évolution. L'évaluation environnementale stratégique, versée au dossier, analyse l'impact potentiel des activités portuaires, en intégrant des préoccupations écologiques telles que la transition énergétique, la lutte contre le changement climatique et la préservation de la biodiversité.

Le GPMLM souhaite ainsi s'engager dans le développement d'infrastructures portuaires respectueuses de l'environnement et prévoit un investissement de près de 180¹ millions d'euros, centré sur l'amélioration de la performance, la protection de l'environnement, et le développement d'infrastructures adaptées aux besoins futurs.

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

- la protection de la biodiversité terrestre et marine, des milieux naturel, aquatique et marin ;
- La préservation des ressources naturelles (eau potable, assainissement, énergie...),
- la santé publique et les conflits d'usage ;
- Le changement climatique.

À l'instar du plan précédent, le projet présenté reprend un état initial de l'environnement générique, n'exploite pas le bilan environnemental du plan précédent et priorise les incidences des projets d'aménagement qu'il introduit sur celles relevant de la mise en œuvre du plan lui-même.

Ainsi, certaines de ses orientations propres, notamment, en matière de développement économique et de renforcement du trafic maritime induit (*activités liées au développement du HUB Antilles Guyane, des activités croisiéristes...*) sont de nature à avoir une incidence notable en matière de pressions exercées sur les ressources et milieux naturels, d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de santé publique.

¹ Montant réparti entre le développement du HUB Antilles – CMA-CGM (100 M€) et les infrastructures martiniquaises pour un montant oscillant entre 80 et 90 millions d'Euros selon les scénarii adoptés « Tendantiel » où « Volontariste » (cf. pages 115, 120, 121-122 du rapport de présentation).

La MRAe demande principalement au GPMLM de :

- **Prendre en compte globalement les observations émises dans le cadre de l'avis produit sur le plan précédent – Avis MRAe n° 2021AMAR1 du 15 janvier 2021,**
- **Présenter un bilan environnemental de la mise en œuvre du précédent projet stratégique et adapter, compléter - en conséquence - les orientations du nouveau projet stratégique,**
- **Mettre en place - avant la mise en œuvre effective du projet stratégique 2025-2029 - les différents outils de suivi et de prospective prévus et préciser les modalités d'accessibilité au public des informations disponibles,**
- **Prévoir, de dresser un état initial de l'environnement recouvrant l'ensemble du périmètre de compétence du GPMLM plutôt que les seuls sites ayant déjà fait ou faisant l'objet d'aménagements particuliers, d'en définir les cadres de mise en œuvre respectifs, notamment, en visant le principe de « zéro artificialisation nette » et de moindre impact environnemental,**
- **Compléter les données de l'état initial de l'environnement en produisant les inventaires faunistiques et floristiques correspondants à l'ensemble des emprises foncières des sites placés sous gestion du GPMLM,**
- **Préciser les modalités de préservation des ressources et milieux naturels, de traitements prévus 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 ports secondaires et des sites accueillant les dispositifs d'amarrage des navires de croisière (sites de la Pointe Simon, des Tourelles, de Saint-Pierre, du Marin et des Anses d'Arlet),**
- **Définir un état initial des émissions de gaz à effet de serre, anticiper l'incidence du développement économique attendu - lié à l'accroissement du trafic maritime commercial et croisiériste - sur le trafic routier existant, prévoir, en conséquence, les adaptations / reports modaux nécessaires et, le cas échéant, définir les mesures de réduction et de compensation correspondantes,**
- **Démontrer la compatibilité du projet stratégique du Grand Port avec les plans et programmes auxquels il doit se conformer, être rendu compatible voire, qu'il doit prendre en compte et en retranscrire les résultats sous forme de tableau récapitulatif synthétique,**
- **Amender et compléter la liste des indicateurs environnementaux attendus, en fonction des conclusions du bilan environnemental des effets du plan précédent et pour chaque indicateur choisi, en 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 attendus,**
- **Présenter la liste des indicateurs de suivi ainsi constituée sous la forme d'un tableau synthétique reprenant, pour chacun d'entre eux, la source, le gestionnaire, l'état zéro / de référence, les modalités et la fréquence d'implémentation,**
- **Amender le résumé non technique afin d'en améliorer la compréhension du grand public en prenant en compte l'ensemble des recommandations et observations émises dans le présent avis.**

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

Table des matières

1	CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET APPLICATION AU PROJET STRATÉGIQUE DU GPMLM.....	6
2	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	7
3	PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET DU PROJET.....	8
3.1	Territorialisation des infrastructures et secteurs couverts par le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique :.....	8
3.2	Objectifs du projet stratégique 2025-2029 :.....	11
4	ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. .	12
4.1	Sur le caractère complet du rapport environnemental et du projet de plan / programme	12
4.2	Analyse de l'état initial de l'environnement de la zone susceptible d'être touchée de manière notable par la mise en œuvre du plan / programme.....	12
4.2.1	Milieu physique.....	13
4.2.2	Le paysage et le patrimoine.....	13
4.2.3	Le milieu naturel.....	14
4.3	Articulation avec les autres plans et programmes.....	16
4.4	Évolution du territoire si le plan / programme n'était pas mis en œuvre – Variantes.....	17
4.5	Analyse des incidences environnementales du plan / programme.....	18
4.6	Mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser et accompagner les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan / programme.....	21
4.6.1	Synthèse générale des mesures ERCA proposées :.....	22
4.7	Suivi environnemental de l'application du plan / programme.....	23
4.8	Résumé non technique.....	25
5	PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PLAN / PROGRAMME	26

1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET APPLICATION AU PROJET STRATÉGIQUE DU GPMLM

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.

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 Grand Port Maritime de La Martinique (GPMLM) est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par décret n° 2012-1104 du 1er octobre 2012 pris en application de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'Outre-mer, et le décret n°2012-1102 du 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.

En matière de gouvernance, chaque établissement public portuaire ainsi créé est administré par un conseil de surveillance et un directoire et doté d'un conseil de développement.

Les textes de références des GPM ont été codifiés dans le livre du Code des transports traitant des ports maritimes aux articles L. 5311-1 à L. 5352-5 et R. 5311-1 à R. 5352-7. Le contenu du Projet Stratégique (PS) est fixé par les dispositions de l'article R.5312-63 du même Code et doit être révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision.

La MRAe de la Martinique a donc été saisie pour avis sur le troisième 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 - *desserte du port et politique en faveur de l'intermodalité* - sont soumis à évaluation environnementale.

L'avis de la MRAe, développé ci-après, porte, d'une part, sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale stratégique (EES) versé au dossier et, d'autre part, sur l'analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet stratégique 2025-2029 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 2025-2029 du Grand Port Maritime de la Martinique (139 pages),
- un rapport d'évaluation environnementale stratégique (EES – 251 pages), comprenant :
 - son résumé non technique (48 pages),
 - Volet 1 : Description du projet en quatre chapitres (39 pages) et de l'état initial de l'environnement – Chapitre 5 (85 pages),
 - Volet 2 : Impacts et mesures (68 pages),
 - Volet 3 : Méthodes et annexes (8 pages).

La MRAe rappelle que les installations, aménagements et ouvrages portés par ce projet stratégique peuvent requérir l'attribution d'autorisations préalables spécifiques telles que des autorisations 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'autres autorisations telles que celles relatives à l'urbanisme (*permis d'aménager / permis de construire*).

A ce titre, l'ensemble de ces installations, aménagements et ouvrages est potentiellement soumis à l'évaluation environnementale soit : à titre systématique soit : au titre d'un examen préalable au « cas par cas » selon les indications portées en colonnes 2 et 3 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Ces mêmes installations, aménagements et ouvrages sont susceptibles de devoir répondre à des prescriptions environnementales particulières impliquant l'adoption de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA) spécifiques relevant de celles applicables aux « projets » et, par voie de conséquence ne pouvant être traitées dans le cadre de l'évaluation environnementale du présent plan / programme.

2 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du territoire couvert par le plan sont :

- la protection de la biodiversité terrestre et marine, des milieux naturel, aquatique et marin, notamment, en lien avec la qualité des eaux et des sédiments de la baie de Fort-de-France, l'extension du terminal de la Pointe des Grives, les aménagements projetés sur les sites de Bellefontaine, du Robert, de Saint-Pierre, du Marin et des Anses d'Arlet,
- La préservation des ressources naturelles en lien avec l'accroissement potentiel des besoins du port en adduction d'eau potable, en matière d'assainissement pluvial, de traitement des eaux grises et noires (eaux usées) et d'énergie,
- la santé publique et les conflits d'usage liés au bruit et aux émissions de Gaz à effets de serre (GES) en lien avec les objectifs de développement économique du port, l'accroissement des activités de fret en volume, de cabotage et d'activité croisiériste ainsi qu'avec de possibles améliorations locales en termes d'intermodalité route-mer, notamment, en ce qu'il concerne le transport de pondéreux.
- Le changement climatique et ses effets en matière d'accroissement des aléas naturels, sur la biodiversité, les milieux naturel, aquatique et marin ainsi qu'en matière de santé publique.

3 PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET DU PROJET

Les Grands Ports Maritimes (GPM) sont des établissements publics français régis par la loi du 4 juillet 2008, avec des missions étendues : gestion, exploitation, entretien des infrastructures portuaires, accès maritimes, et préservation des domaines naturels portuaires.

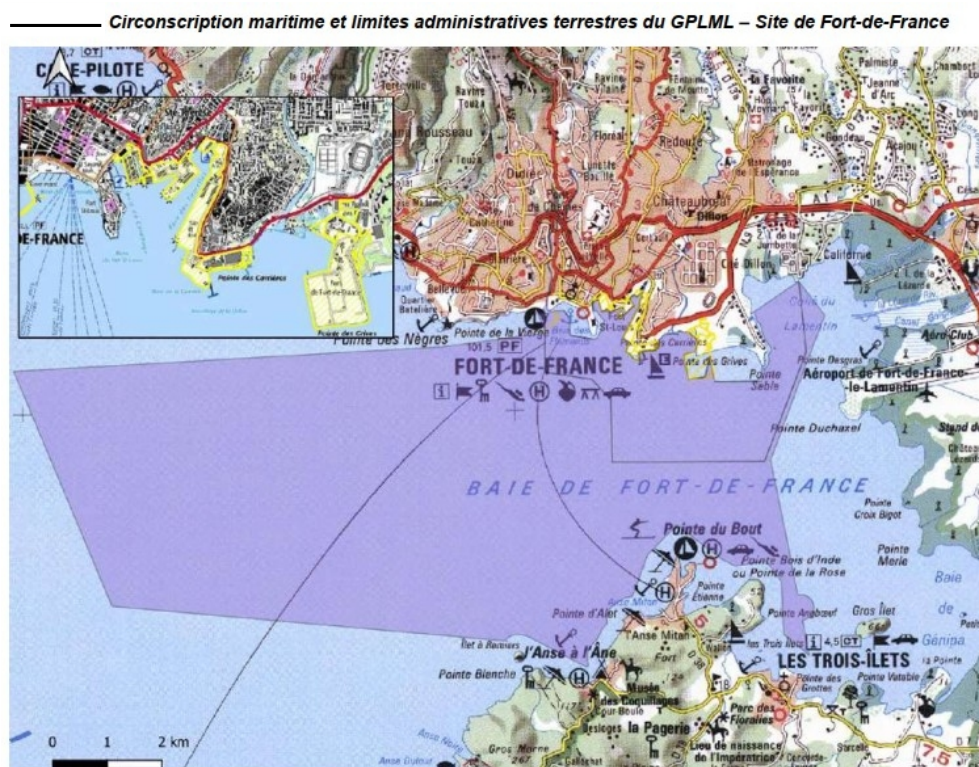
Le Projet Stratégique (PS) du GPMLM définit ses grandes orientations, ses modalités d'action, les prévisions budgétaires, et s'appuie sur 5 volets, dont les volets 4 (aménagement et développement durable) et 5 (dessertes et intermodalité) font l'objet d'une évaluation environnementale conforme au Code de l'Environnement.

3.1 Territorialisation des infrastructures et secteurs couverts par le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique :

Le Grand Port Maritime de La Martinique regroupe les 7 sites suivants :

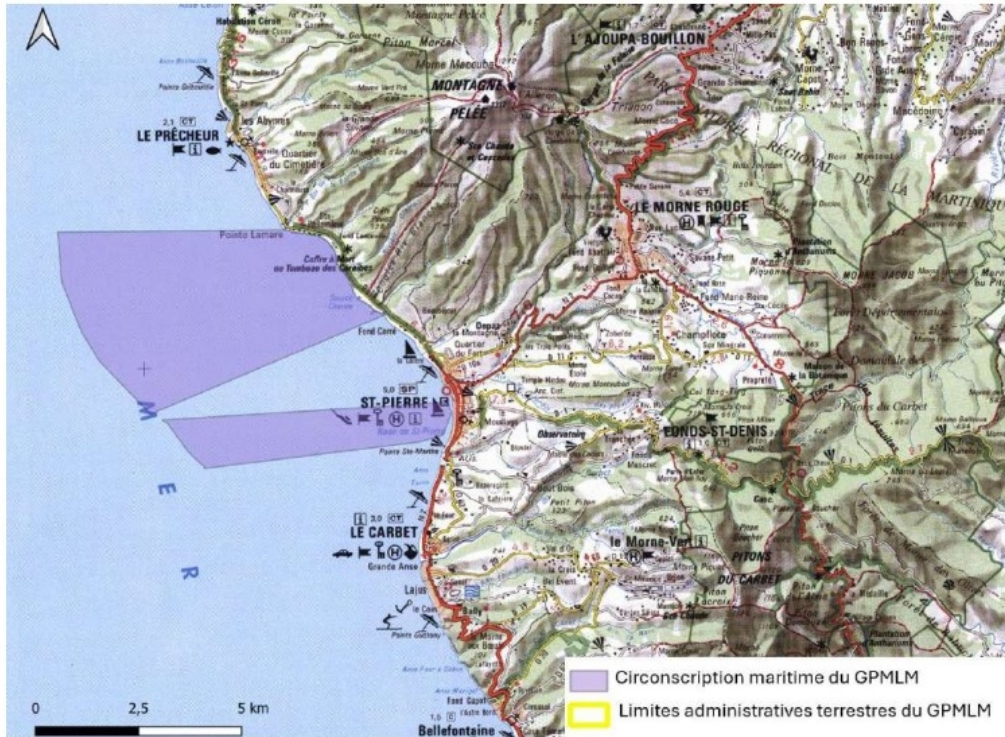
Fort-de-France, Saint-Pierre, Le Prêcheur, Bellefontaine, Le Marin, Le Robert et les Anses d'Arlet.

Il recouvre un espace terrestre et maritime de près de 15.333 hectares (ha) dont près de 865 ha de domaine public maritime naturel (DPMn) et 72,5 ha de domaine public maritime artificialisé (DPMa) également placés sous la gestion des collectivités territoriales locales.



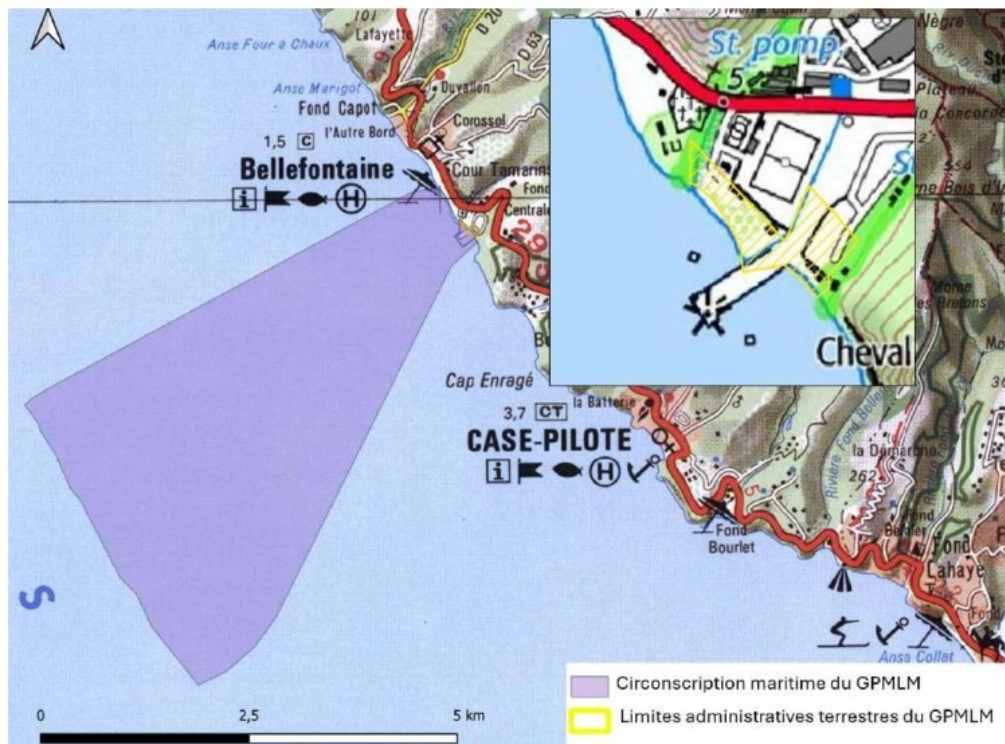
Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 42

Circonscription maritime du GPLML – Sites de Saint-Pierre et du Prêcheur



Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 41

Circonscription maritime et limites administratives terrestres du GPLML – Site de Bellefontaine



Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 42

Circonscription maritime du GPLML – Site du Marin



Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 43

Circonscription maritime et limites administratives terrestres du GPLML – Site du Robert



Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 44



Source : EES Volet 1 – Chapitre 5 – Page : 43

3.2 Objectifs du projet stratégique 2025-2029 :

Le projet Stratégique 2025-2029 se décline en trois axes et huit objectifs (Cf. Volet 1 page 15) :

Axe stratégique	Objectifs clés
1. Port responsable écologiquement	- Transition énergétique, - Adaptation au changement climatique, - Protection des milieux naturels.
2. Port sûr et fiable	- Développement économique, - Renforcement de la sûreté et de la sécurité, - Maintien et développement des infrastructures portuaires.
3. Port responsable socialement	- Intégration territoriale, - Amélioration qualité de vie au travail

L'investissement global prévu est de : 178 M€ répartis entre la consolidation du Hub Antilles (100 M€) et le développement polyvalent des infrastructures portuaires (68,8 à 79,6 M€ selon le scénario choisi « tendantiel » où « volontariste » tels que décrits dans le rapport).

4 ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

4.1 Sur le caractère complet du rapport environnemental et du projet de plan / programme

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, bien qu'un tableau de suivi d'indicateurs « vide » soit produit au chapitre 7.1.3.2 de l'étude ainsi qu'en page 44 du résumé non technique (RNT), aucun bilan environnemental de la mise en œuvre du précédent projet stratégique 2020-2024 n'est présenté / versé dans le rapport présenté comme cela était déjà le cas à l'occasion de la présentation de la version antérieure de ce même projet stratégique dans lequel manquait la production du bilan du PS 2014-2018 (cf. avis de la MRAe n° 2021AMAR1 du 15 janvier 2021 pages 4 et 14).

La MRAe recommande de produire et d'annexer au présent rapport le bilan environnemental de la mise en œuvre du précédent projet stratégique 2020-2024 établi sur la base des indicateurs proposés au moment de sa rédaction et d'en tirer les conséquences en termes d'adaptation / de correction / de complétude des orientations et actions portées par le nouveau projet stratégique 2025-2029 ainsi qu'en ce qui concerne la liste des indicateurs de suivis environnementaux correspondants.

4.2 Analyse de l'état initial de l'environnement de la zone susceptible d'être touchée de manière notable par la mise en œuvre du plan / programme

L'état initial de l'environnement doit aborder et compléter, à minima, l'ensemble des thèmes environnementaux identifiés sur le territoire couvert par le plan / programme présenté et, plus particulièrement ceux d'entre eux ayant trait : à la protection de la biodiversité, des ressources naturelles, des milieux naturel, aquatique et marin ainsi qu'à la préservation du cadre de vie, du paysage et du patrimoine auxquels s'ajoutent ; la santé publique, les aléas naturels et technologiques ainsi que les effets du changement climatique.

Les perspectives de son évolution probable doivent être appréciées dans le cas où le plan / programme visé n'est pas mis en œuvre.

Enfin, les principaux enjeux environnementaux des zones et secteurs dans lesquels s'applique le plan / programme visé doivent être particulièrement développés. (*Article R.122-20 II 2° du Code de l'environnement*).

Les caractéristiques de l'état initial de l'environnement du projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique sont établies dans le Volet 1 – Chapitre 5 du rapport d'évaluation environnementale stratégique versée au dossier (*pages 41 à 91*).

La fusion de l'état initial produit avec la présentation du projet de plan lui-même ainsi qu'avec les éléments de contexte socio-économique local ne facilite pas une bonne appréhension des choses.

4.2.1 Milieu physique

Le changement climatique : élévation des températures, augmentation de la fréquence des canicules marines, hausse du niveau de la mer projetée entre 13,5 cm et 84 cm à l'horizon 2080, risque accru de cyclones plus intenses.

L'hydrographie : marées de faible amplitude (<1 m), courants faibles, houle dominante de secteur Est atténuée dans les baies.

L'évolution du trait de côte : dynamique variable, avancée du trait de côte à Fort-de-France et dans les baies du Marin et Robert, recul modéré à Bellefontaine, Prêcheur et Saint-Pierre.

La morpho-bathymétrie : baies peu profondes, fonds sableux ou vaseux, présence de récifs, herbiers et mangroves.

La qualité des sédiments : contamination localisée, notamment dans la baie de Fort-de-France (Cuivre, TBT, PCB), suivi régulier via le réseau REPOM.

La qualité des eaux superficielles et souterraines : bon état général, vulnérabilité moyenne à élevée des nappes sur certains sites.

La pression sur les ressources naturelles / l'eau : ressource abondante mais inégalement répartie. Réduction significative des consommations et pertes d'eau sur les sites du GPMLM.

4.2.2 Le paysage et le patrimoine

Le constat : sites fortement urbanisés à Fort-de-France, plus naturels au Prêcheur, à Bellefontaine, à Saint-Pierre, au Marin, au Robert et aux Anses d'Arlet.

Nombreux monuments historiques (bâtiments inscrits) à Fort-de-France et existence de périmètres protégés à proximité des autres sites.

Présence de sites inscrits et zones patrimoniales remarquables.

Zones de préemption et grande sensibilité archéologique à Fort-de-France et Bellefontaine.

4.2.3 Le milieu naturel

Identification des espaces naturels protégés : Réserve naturelle régionale du Prêcheur, Parc Naturel Marin de la Martinique (*englobant tout le domaine portuaire*), nombreux sites du Conservatoire du Littoral au Robert et aux Anses d'Arlet.

Présence de zones humides protégées et de zones d'interdiction de pêche liées à la contamination par la chlordécone.

Biodiversité terrestre : présence de mangroves qualifiées de résiduelles, de forêt sèche dégradée, de faune et d'avifaune protégée.

Biodiversité marine : présence de récifs coralliens (*état variable, souvent dégradé*), d'herbiers (*parfois envahis par l'espèce exotique *Halophila stipulacea**), de tortues marines (*zones de ponte et nourrissage*), de mammifères marins (*cétacés protégés*).

Évocation des échouages de sargasses : enjeu fort dans la baie du Robert, impact sanitaire et écologique (*plutôt relevant de la thématique « Santé publique »*).

Dans l'ensemble, les données présentées sont assez génériques et ne permettent pas toujours d'appréhender la sensibilité environnementale particulière de certains des sites couvert par les orientations et actions portées par le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique.

De même, les masses d'eau côtières et le milieu marin, qui restent les principaux enjeux environnementaux impactés par les orientations économiques du plan (*évolution des flux de fret maritime et des activités plaisancières et croisiéristes*), ne font pas l'objet d'une analyse détaillée.

Le volet relatif aux enjeux de santé publique est à rechercher, pour partie, dans les données présentées aux chapitres 5.6 à 5.8 du Volet 1 du rapport sans qu'ils ne soient toujours clairement explicités.

Les enjeux de santé publique portent plus particulièrement des sujets tels que : la gestion des déchets, l'assainissement (*eaux usées et pluviales*), les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), les nuisances sonores, les aléas naturels et technologiques.

Pour autant, le rapport n'identifie, s'agissant des enjeux de santé publique que les points suivants :

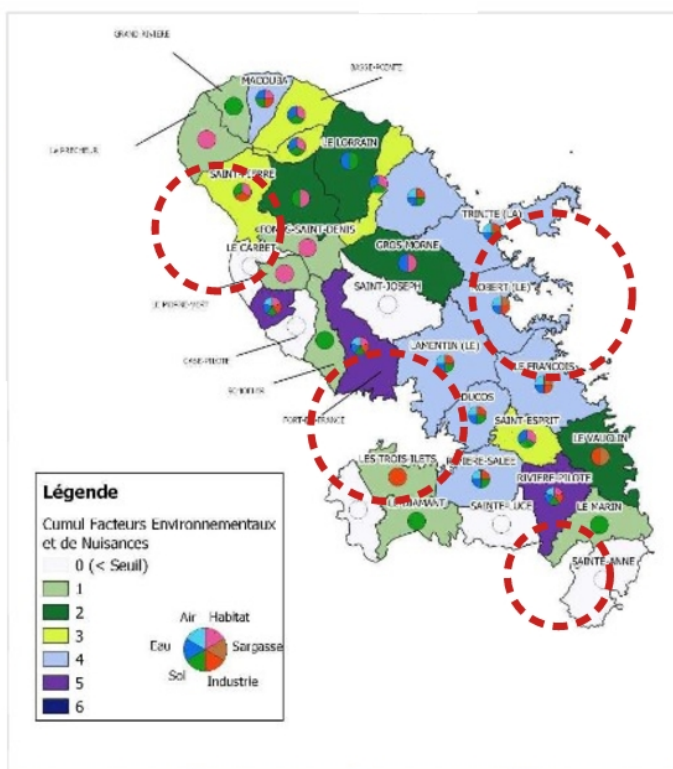
- Le bruit et l'environnement sonore à l'appui de quelques cartes de « bruit routier »,
- La qualité de l'air, sur la base des seules données produites par Madininair.

Le diagnostic en santé environnementale donne lieu à la production d'une carte des multi-expositions environnementales. Cet outil est utilisé pour visualiser et analyser la distribution géographique des risques environnementaux ainsi que leur impact potentiel sur la santé humaine.

Cette carte cible 6 sources principales de nuisances ou pollutions pour lesquelles les indicateurs les plus robustes sont disponibles.

Extrait du diagnostic du
PRSE 4 2024-2028 de la Martinique

 Secteurs à enjeux particuliers



Nuisance	Indicateur	Seuil	Référence
Pollution Atmosphérique	Emissions en NOx et PM10 (t/an)	> Moyenne du Territoire (NOx : 183 t/an ; PM10 : 23.3 t/an)	Madininair - Inventaire Emissions (2016)
Pollution des Eaux	Contamination à la Chlordécone	Au moins un point de mesures présente une contamination (> 0.1 µg/L)	Données SDAGE (2016 - 2021)
	Contrôle Nitrate, Pesticide - Eau du Robinet	Présence d'au moins une unité de distribution non conforme en pesticides (teneur moyenne > 0.1 µg/L)	ARS Martinique (2019)
		Présence d'au moins une unité de distribution non conforme en nitrates (teneur moyenne > 50 mg/L)	
Pollution du Sol	Taux de Chlordécone (mg/kg)	> 25 % des parcelles de la commune sont contaminantes (> 0.1 mg/kg)	Données GeoMartinique (2018)
Tissu Industriel	ICPE (/100 km ²)	> Moyenne du Territoire (8.5 pour 100 km ²)	Base GeoRisques (Mars 2021)
	Site Seveso (/100 km ²)	> Moyenne du Territoire (0.6 pour 100 km ²)	
Sargasses	Concentrations horaires en H ₂ S	Au moins une concentration horaire > seuil d'alerte (1 ppm)	Madininair - Surveillance de l'H ₂ S et du NH ₃ (2020)
Vétusté des Habitats	% de logements vétustes (cat. Cadastres 7 et 8)	> Moyenne du Territoire (17.3 %)	Observatoire de l'habitat de la Martinique (2019)

La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'environnement produit par :

- **L'ensemble des données relatives aux caractéristiques propres des milieux aquatique et marin impactés par les axes commerciaux et touristiques dont le projet stratégique bénéficie explicitement,**
- **Les données relatives à la santé publique procédant, notamment, des enjeux de santé environnementale identifiés dans le PRSE-4 2024-2028² de la Martinique.**

2 Le Plan Régional Santé Environnement de la Martinique (4ème génération) consultable ici : <https://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-regional-sante-environnement-4-a2096.html>

4.3 Articulation avec les autres plans et programmes

Le rapport d'évaluation environnementale traite le sujet en six pages (*Volet 1 : chapitre 4 – pages 19 à 39*). Le projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de la Martinique se réfère ainsi aux documents régionaux, communaux et nationaux auxquels il doit se conformer, être rendu compatible voire, qu'il doit prendre en compte en listant, notamment :

- Schémas régionaux (*SAR-SMVM, SRCAE, SDAGE, PGRI, PRPGD*),
- Schémas de Cohérence Territoriale (Cap Nord, CACEM et CAESM),
- Plans locaux d'urbanisme (*PLU*) des communes concernées (*Fort-de-France, Bellefontaine, Le Robert*),
- Plan Climat Air Énergie Territorial (*PCAET CapNord, CACEM et CAESM*),
- Plan de Protection de l'Atmosphère (*PPA*),
- Programmation annuelle de l'Énergie (*PPE*),
- Plan de Mobilité (*PdM*),
- Plan de Prévention des Risques Naturels (*PPRN*),
- Plan de Prévention des Risques Technologiques SARA – Antilles Gaz (*PPRT*),
- Document Stratégique de Bassin Maritime (*DSBM*) Antilles,
- Contrat de Baie de Fort-de-France,
- Plans nationaux d'action sur la faune protégée (*iguane, tortues marines*),
- Sanctuaire AGOA pour la protection des mammifères marins,
- Plan d'actions pour la protection des récifs coralliens outre-mer.

La MRAe observe que certains des plans et programmes pris pour référence n'existent pas encore (*PCAET Espace Sud*) où, sont annoncés en cours d'élaboration (*PCAET Cap Nord, Plan de Mobilité, Plan national Iguane...*).

Par ailleurs, d'autres plans existent déjà mais, s'avèrent en cours de révision tel que le Schéma d'Aménagement Régional / Schéma de Mise en Valeur de la Mer (*SAR/SMVM*), la programmation pluriannuelle de l'énergie (*PPE*) et le Schéma de Cohérence Territoriale (*SCoT*) Cap Nord.

D'autres plans et programmes ne sont pas pris en compte tels que, notamment, les lois Littoral et Montagne, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (*SRCE - document appelé à être adossé au futur SAR/SMVM*), Le Schéma Régional des Carrières (*SRC*), La Directive Régionale d'Aménagement Forestier (*DRAF*), le Schéma Régional d'Aménagement Forestier (*SRAF*), le Plan Régional de la Forêt et du Bois (*PRFB*), les PLU communaux de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet, les plans nationaux voire régionaux de prévention et de gestion des déchets non dangereux et dangereux, le Plan National Santé Environnement (*PNSE*), le Plan Régional Santé Environnement 2024-2028 de la Martinique (*PRSE-4*) et la charte du Parc Naturel de la Martinique (*PNRM*).

La compatibilité et la complémentarité du plan / programme visé avec ces documents sont abordées, notamment en matière de transition énergétique, de gestion de la qualité des eaux, de biodiversité, de prévention des risques et de développement durable.

Cette compatibilité du plan / programme aux plans auxquels il doit se conformer, être rendu compatible voire, qu'il doit prendre en compte est potentiellement assurée par le biais des opérations d'aménagement qu'il induit ainsi que par le biais d'actions plus prospectives (conduite d'études spécifiques, contributions à certains plans et actions de surveillance des milieux et des espèces voire, participation à des actions visant la restauration de milieux naturels et patrimoniaux).

Il apparaît, toutefois, que la compatibilité du projet stratégique du GPMLM est insuffisamment argumentée en ce qui concerne la prise en compte du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de la Martinique 2022-2027 comme en ce qui concerne celle du Document Stratégique de Bassin Maritime (DSBM) Antilles.

De manière générale, l'argumentaire destiné à démontrer cette même compatibilité s'appuie principalement sur celle des projets d'aménagement particuliers que le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique intègre.

Pour autant, les dispositions évoquées pour démontrer la conformité / compatibilité du plan lui-même avec l'ensemble des plans et programmes de norme supérieure qu'il doit prendre en compte restent plutôt floues et remises aux conclusions d'études particulières à venir.

La MRAe recommande :

- ***D'actualiser ainsi que de compléter l'analyse produite au regard de l'ensemble des plans et programmes auxquels le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique doit se conformer, avec lesquels il doit être rendu compatible, ou, le cas échéant, qu'il doit prendre en compte,***
- ***D'en présenter la synthèse sous la forme d'un tableau exhaustif reprenant la liste de l'ensemble des plans et programmes visés ainsi que, pour chacun d'entre eux, en préciser le degré de conformité / compatibilité correspondant.***

4.4 Évolution du territoire si le plan / programme n'était pas mis en œuvre – Variantes

Le rapport doit, sur la base d'un état de référence / état « zéro » parfaitement décrit et préalablement établi, analyser les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en l'absence de mise en œuvre de la procédure de révision du projet stratégique envisagée, conformément au 2° de l'article R122-20 du Code de l'environnement et présenter les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan / programme visé dans son champ d'application territorial conformément au 3° de ce même article.

Le rapport d'évaluation stratégique versé au dossier (*Volet 2 : Chapitre 4 – Pages 5 à 7*) expose, de manière fataliste et sous la forme d'un tableau, les variations de l'évolution de l'environnement du plan - sans et avec son application - sans clairement établir une évolution plus favorable dans le second cas.

Il ne rappelle pas le cadre d'application du plan précédent (*projet stratégique 2020-2024*) dont les effets perdureraient ainsi que les plus-values environnementales dans lesquelles le Grand Port Maritime de la Martinique s'était engagé alors.

Les effets les plus favorables du projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique se traduisent par le traitement des dossiers réglementaires qu'il induit, plus particulièrement, en ce qui concerne les projets d'aménagements et travaux eux-mêmes soumis à des obligations environnementales spécifiques.

À cet égard, la MRAe regrette que ne soient pas abordés, ici, de projections d'évolution de trafic / de répartition de flux de fret maritime comme d'activité croisiériste qui auraient pu alimenter des scénarios alternatifs d'orientation du plan / programme via des solutions d'atténuation de nuisances, de redistribution des flux, de nouvelles clés de répartition des activités croisiéristes et de plaisance, de stratégies énergétiques.

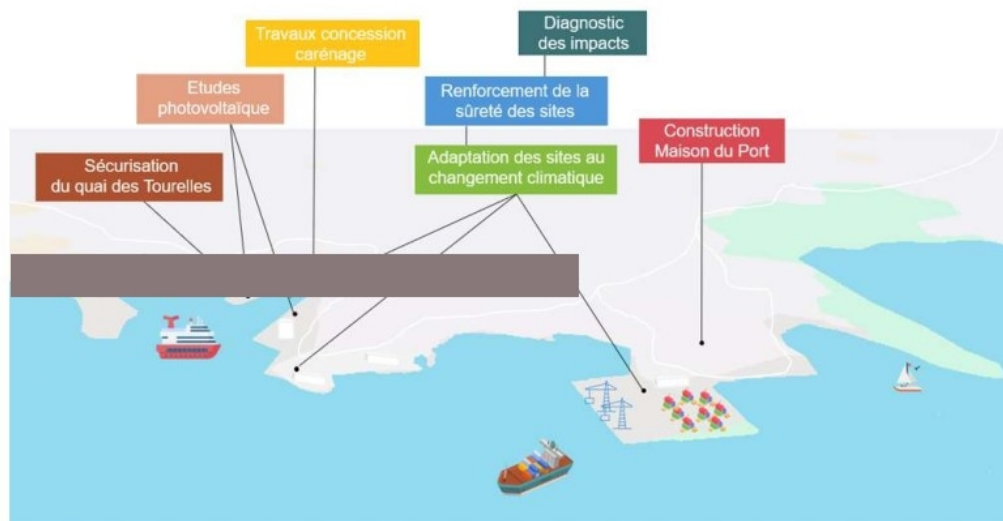
De fait, le projet stratégique du Grand Port de la Martinique proposé ne comporte pas de variantes (*mêmes volet et chapitre – Pages 9 à 13*).

La MRAe recommande :

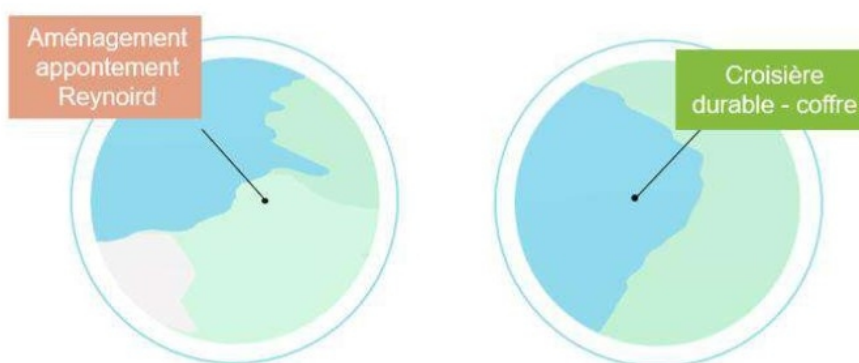
- ***de revoir le chapitre sur l'évolution du territoire en l'absence de mise en œuvre du projet stratégique 2025-2029 en prolongeant les effets du plan précédent 2020-2024 et en intégrant les obligations environnementales auxquelles le Grand Port de la Martinique aurait dû déjà répondre au titre de l'application de ce même plan,***
- ***de produire une analyse des solutions alternatives au projet stratégique 2025-2029 en lien avec les diverses orientations en matière de déploiement, notamment, des flux de fret maritime comme des activités croisiéristes et en intégrant, le cas échéant, des solutions intermodales relatives au transport de pondéreux entre Saint-Pierre et Fort-de-France.***

4.5 Analyse des incidences environnementales du plan / programme

L'analyse, proposée (*Volet 2 du rapport : Chapitre 6 – Pages 15 à 48*), aborde principalement les incidences environnementales des projets d'aménagement et de travaux prévus sur les sites de Fort-de-France (*terminaux croisiéristes, quai des Tourelles, Terminal Porte Conteneurs, plateforme logistique, adaptations portiques...*), de Saint-Pierre (*accueil des bateaux de croisières*) et du Robert (*Aménagement du port de la Reynoird*).



Zone de Fort-de-France



Port du Robert

Saint-Pierre

Cette approche conduit à réduire le spectre des incidences environnementales à celui des projets d'aménagement et travaux déjà autorisés ou à venir faisant, eux-mêmes, l'objet d'une évaluation environnementale spécifique susceptible de conduire à l'adoption de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA) qui, de fait, n'ont pas à être abordées dans le cadre du présent Plan / Programme.

À l'inverse, le présent Plan / Programme doit s'attacher à en encadrer la réalisation au travers de mesures permettant d'en revoir les possibilités d'implantation géographique voire, d'en interdire la réalisation en fonction de la sensibilité des milieux naturels, aquatique, marin et patrimoniaux potentiellement interceptés.

De même, le projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique doit s'attacher à anticiper et accompagner l'impact prévisible des orientations économiques et structurelles qu'il recouvre sur l'environnement.

Ainsi, l'incidence de l'augmentation des volumes de fret et d'activités croisiéristes, notamment, en ce qui concerne les besoins qui en découlent en matière de ressources naturelles (eau, énergie) reste à caractériser de même que les risques afférents en matière d'aggravation des problématiques de santé environnementales en termes de nuisances sonores, olfactives, lumineuses ainsi qu'en termes de pollution de l'air, des milieux naturel, aquatique et marin.

Enfin, les incidences environnementales découlant de l'exploitation des installations existantes, modifiées voire, celles dont l'activité particulière est appelée à se développer, ne sont pas explicitement abordées de même que celles des zones de mouillage organisé et d'équipements légers (ZMEL) intégrées dans le périmètre de gouvernance du Grand Port Maritime de la Martinique (*Saint-Pierre, Le Prêcheur, Le Marin, Le Robert*).

De manière générale, les incidences environnementales du plan sont considérées comme « faibles » voire, « négligeables » alors que 11 mesures d'évitement et de réduction sont évoquées en réponse constituant ainsi près de la moitié des mesures ERCA proposées.

Si les incidences environnementales du plan peuvent effectivement être amoindries par une stratégie affichée de « reconstruction du port sur lui-même » cette approche ne s'applique pas à la création / aménagement d'un port secondaire sur la commune du Robert.

Ce projet particulier impacte directement une emprise portée à l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique floristique et faunistique (*ZNIEFF marine*) ainsi qu'une zone de mangrove constitutive de la forêt du Littoral.

De même, ne sont pas évaluées les incidences environnementales des orientations et des actions du plan concernant le renforcement des activités économiques autour du fret maritime, des activités croisiéristes et de plaisance tout comme celles des projections de développement économique dans le périmètre du HUB Antilles CMA – CGM³.

La MRAe recommande de compléter le chapitre relatif à l'analyse des incidences du plan sur son environnement par :

- ***Les éléments spécifiquement associés à l'évolution prévisible des trafics de fret maritime et d'activités croisiéristes, à la gestion / l'intégration de zones de mouillages organisées dans son périmètre de compétence,***
- ***Les éléments spécifiques associés à l'exploitation des installations existantes en intégrant une projection des gains / améliorations pouvant être apportées par l'adaptation / la mise aux normes de certaines installations et matériels (sujet ICPE du Port, de l'Hydrobase et du terminal Porte Conteneurs de Fort-de-France).***

³ La **Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CMA CGM)** est un armateur de porte-conteneurs français dont le siège social est situé à Marseille. Elle est la troisième entreprise mondiale de transport maritime en conteneurs et la première française. Son offre globale intègre la manutention portuaire et la logistique terrestre et aérienne (source : wikipédia).

4.6 Mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser et accompagner les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan / programme

L'article R122-20 du Code de l'Environnement précise que le rapport environnemental comprend notamment la présentation successive des mesures prises pour :

- « a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan / programme sur l'environnement et la santé humaine ;
- b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au « a) » ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
- c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan / programme sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité. »

Le rapport présente (Volet 2 du rapport : Chapitre 6 – Pages 49 à 62) un ensemble de vingt-trois mesures dont ;

- 3 mesures d'évitement (pour un montant minimum de 75.000 €) en lien avec la stratégie de reconstruction du port sur lui-même, d'optimisation foncière et de gestion des déchets,
- 8 mesures de réduction (pour un montant minimum de 90.000 €) portant sur la mise en œuvre de dispositions visant à atténuer les effets des travaux d'aménagement en Baie de Fort-de-France, de Saint-Pierre et des Anses d'Arlet (battages de pieux, remises en suspension de polluants...),
- 5 mesures de compensation (pour un montant minimum de 780.000 €) relatives, notamment, à la re-crédation d'une zone de mangrove (7.000 m² sur la commune du Lamentin 140.000 €) et à la conduite d'études faune / flore, de suivi de populations de tortues marines (465.000 €),
- 7 mesures d'accompagnement (pour un montant minimum de 1.190.000 €) , portant, plus particulièrement, sur des engagements en constitution / implémentation de données environnementales (état initial et cartographie de la biodiversité des milieux naturels, aquatique et marin – 100.000 €), sur le suivi des milieux correspondants (300.000 €), de recherches en matière de création de récifs artificiels biométriques (450.000 €), d'écoconception en lien avec la lutte contre l'érosion du trait de cte (250.000 €) et le changement climatique (15.000 €).

La MRAe relève que l'essentiel des mesures proposées portent sur :

- L'implémentation et l'actualisation d'un état initial de l'environnement restant « à construire » alors même qu'il est réputé être déjà établi et suivi en ce qui concerne les impacts environnementaux induits par la mise en œuvre des deux plans précédents (projet stratégique 2014-2018 et projet stratégique 2020-2024),
- L'intégration d'actions en lien avec la réalisation des projets d'aménagements et travaux induits par le plan, en cours de réalisation voire, déjà finalisés. Ces

actions recouvrent ainsi près de 13 mesures ERCA soit près de 60 % de l'ensemble des mesures proposées mais, certaines d'entre elles ne s'avèrent ni affectées à un quelconque opérateur voire, même non budgétisées (Ex. : *Partenariat GPMLG – mesure C2, compensation et accompagnement des travaux d'extension du terminal porte-conteneurs de la Pointe des Grives – mesure C5*),

- Des actions en lien avec la constitution de partenariats économiques et environnementaux qui devraient déjà être actifs (*aux dires des plans précédents*) et de communication probablement déjà récurrentes.

La MRAe regrette, par ailleurs, qu'aucune mesure ne soit envisagée afin de prendre en compte voire, d'anticiper les incidences environnementales associées à l'évolution prévisible des trafics de fret maritime, des activités croisiéristes, à la gestion / l'intégration de zones de mouillage organisé dans le périmètre de compétences du Grand Port Maritime de la Martinique.

Sur ce point particulier, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent un enjeu environnemental majeur. Le trafic maritime, notamment des navires utilisant des carburants fossiles, contribue à la pollution atmosphérique locale par les oxydes d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO2), les particules fines et les composés organiques volatils.

Cette pollution a des impacts notables sur la santé publique et l'environnement. Par ailleurs, les émissions de GES liées au transport maritime participent au changement climatique, auquel la Martinique est particulièrement rendue vulnérable.

Enfin l'augmentation du trafic maritime de fret et des navires de croisière est de nature à aggraver les pressions induites sur les ressources naturelles (*eau potable, pollutions des milieux naturel, aquatique et marin*), la demande énergétique, la biodiversité terrestre et marine, la faune et la flore. Elle est également de nature à aggraver les aléas naturels et technologiques (*risques industriels*) comme les nuisances en matière de santé publique (*exposition aux polluants atmosphériques, nuisances sonores voire, lumineuses*).

A cet égard, la réduction des nuisances sonores et atmosphériques ainsi que la préservation de la biodiversité terrestre et marine nécessitent la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation intégrées dans une stratégie globale de développement durable du port et du territoire martiniquais qui restent à déterminer ici.

En outre, le rapport présenté n'évoque pas de calendrier opérationnel de mise en œuvre des actions proposées et des mesures de suivi correspondantes sur les cinq années d'exercice du plan, notamment, en ce qui concerne celles d'entre elles relatives à la protection de la biodiversité marine, à la biosécurité comme à la recherche corallienne. Il ne propose pas davantage de priorisation de ces mêmes actions et mesures de suivi.

4.6.1 Synthèse générale des mesures ERCA proposées :

Mesures d'évitement privilégiant la reconstruction sur les emprises existantes (E1), la réduction de l'artificialisation, la limitation des impacts via des choix de scénarios, et la maîtrise des nuisances dès la conception (E2 et E3) – s'appliquant exclusivement en phase « travaux ».

Mesures de réduction applicables aux aménagements et travaux recouverts par le plan et regroupant la prévention des pollutions accidentelles (R3), la maîtrise à la source des émissions (R2), la limitation des nuisances sonores (R6 et R7), la mise en place de chartes chantier (R4), et l'intégration systématique des critères environnementaux dans les marchés publics de travaux (R1). Mesures de droit (organisation / gestion de chantier)

Mesures de compensation concernant principalement la protection et restauration de la biodiversité marine et terrestre : plantations (C4) – prises en charge par l'ONF, déplacements et restauration de coraux (C2 et C3) – Pour partie en lien avec les travaux du Grand Port Maritime de la Guadeloupe, projets de recherche sur les tortues marines et les cétacés (C1), et collaboration régionale scientifique.

Mesures d'accompagnement assurant la gouvernance environnementale active via la collaboration institutionnelle (A1), la centralisation et le suivi de données (A2 et A3), la participation à des programmes de recherche (A4), l'innovation en écoconception (A5), la sensibilisation et formation des agents (A6), et la communication externe (A7).

La MRAe recommande d'amender / de compléter le chapitre relatif à l'exposé des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA) émises en réponse aux incidences du plan sur son environnement en :

- Retirant de celui-ci, les mesures ERCA applicables spécifiquement aux projets d'aménagement et travaux déjà engagés voire, réalisés à l'occasion de la mise en œuvre des plans précédents et / ou ayant déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale spécifique dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation administratives correspondantes,***
- Développant celles d'entre elles se rapportant spécifiquement à la prise en charge des incidences environnementales découlant des ambitions particulières du plan en matière de développement économique qu'il soit établi à l'échelle du HUB Antilles comme à l'échelle du territoire martiniquais et, plus particulièrement, en lien avec l'évolution prévisible des trafics de fret maritime et d'activités croisiéristes, à la gestion / l'intégration de zones de mouillages organisées dans le périmètre de compétence du GPMLM,***
- Proposant un calendrier opérationnel de mise en œuvre des actions et mesures correspondantes ainsi que des mesures de suivi sur les cinq années d'application du plan.***

4.7 Suivi environnemental de l'application du plan / programme

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 du rapport d'évaluation environnementale (Volet 2, Chapitre 7 - Pages 64 à 67) présente les modalités prévues de ce suivi.

La MRAe relève que le bilan environnemental du précédent projet stratégique n'est pas présenté, pas plus qu'il n'était présenté dans le précédent rapport d'évaluation environnementale du projet stratégique 2020-2024⁴.

Il paraît ainsi difficile d'en tirer les enseignements utiles en matière de corrections de dérives environnementales du précédent programme et d'orientations nouvelles à apporter au programme suivant à savoir, le projet stratégique 2025-2029 analysé ici.

La MRAe demande 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 et, le cas échéant, motiver l'adaptation / la modification des indicateurs de suivi correspondants voire, motiver l'intégration d'indicateurs de suivi complémentaires.

Le rapport d'évaluation environnementale rappelle (Volet 2 : chapitre 6 – page 16), les actions déjà engagées en ce qui concerne les projets d'aménagement et travaux relatifs, notamment, au quai de la Pointe des Grives, à la création d'une plateforme logistique en zone portuaire (ZIP), à la rehausse des portiques du terminal Porte Conteneur et à son extension. Il intègre, également, des mesures volontaires engagées par le GPMLM, notamment, en matière de mise en relation avec des partenaires qualifiés en matière environnementale et, plus particulièrement, en matière d'amélioration de la connaissance des milieux et des espèces.

Cette approche ne répond pas aux attentes de l'autorité environnementale en matière d'actions et de mesures découlant spécifiquement des incidences environnementales du plan / programme visé.

En effet, celle-ci ne permet pas de rendre compte des effets de l'ensemble du projet stratégique sur l'environnement martiniquais, notamment, en ce qui concerne le suivi des opérations de développement de l'économie circulaire, des activités portuaires de fret et d'activités croisiéristes comme des reports modaux préconisables en matière de transports de pondéreux entre Saint-Pierre et Fort-de-France (*sujet porté et suivi particulièrement par les services de l'État*).

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

Par ailleurs, les indicateurs proposés ici - sous réserve de leur amendement attendu en réponse aux conclusions du bilan environnemental du projet stratégique précédent (2020-2024) – doivent faire l'objet d'une clarification en ce qui concerne leurs modalités de recueil, de mise en œuvre et d'actualisation comme en ce qui concerne la définition de leurs « états zéros » et de leurs objectifs respectifs. De même, devront être clarifiées l'identité de la / des structure(s) en charge de leur gestion comme la nature et les modalités de mise en œuvre des actions correctives dans le cas où les objectifs poursuivis ne seraient pas atteints ou respectés.

Il convient, également, de définir la fréquence de collecte et d'actualisation des indicateurs proposés en y intégrant, également, ceux relatifs au suivi des actions de réduction et de compensation envisagées dans le rapport.

⁴ Voir l'avis de la MRAe n° 2021AMAR1 du 15 janvier 2021 consultable ici : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avi_2021amar1_projet_gpm.pdf

La liste des indicateurs ainsi définis fera l'objet d'une présentation exhaustive sous forme de tableau intégrant l'ensemble des données relatives, pour chacun d'entre eux, à leur état initial de référence (état « zéro »), leur source, leur modalité et fréquence d'actualisation, l'identité de l'organisme responsable de leur gestion et de leur suivi permettant la constitution effective du bilan environnemental attendu au fil de l'eau, à l'avancement de la mise en œuvre du plan comme, en fin d'exercice à annexer au rapport d'évaluation environnemental stratégique du prochain plan.

La MRAe demande :

- ***de compléter la liste des indicateurs de suivi environnemental et, pour chaque indicateur choisi, de définir les modalités de collecte et de mise en œuvre effective, un « état zéro », des objectifs à atteindre (ou à ne pas dépasser le cas échéant),***
- ***d'en présenter la liste exhaustive sous forme de tableau intégrant l'identification des sources de données comme des organismes / entités chargées d'en assurer l'implémentation et le suivi durant l'application du plan,***
- ***de présenter les mesures de corrections prévues en cas de non-respect des objectifs attendus.***

L'évaluation environnementale rappelle des actions spécifiques de suivi des cétacés, des tortues marines et de la qualité des eaux de la baie de Fort-de-France qui ne relèvent ni des compétences ni des attributions du Grand Port Maritime de La Martinique.

Enfin, le rapport d'évaluation environnementale ne propose aucun tableau de suivi des indicateurs proposé pas plus qu'il ne propose de support de communication associé pour l'information du public, ce qui ne permet pas de traduire effectivement la façon dont le maître d'ouvrage assurera le suivi effectif des incidences et des plus-values environnementales du plan.

La MRAe demande au GPMLM de :

- ***préciser la méthode prévue pour assurer une prise en compte efficace, claire et pédagogique du suivi effectif de l'ensemble des indicateurs attendus et, le cas échéant, amendés par les conclusions du bilan environnemental du projet stratégique précédent,***
- ***préciser les modalités de communication à destination du public et des autorités compétentes des bilans d'étape, au fil de l'eau (à l'avancement de la mise en œuvre effective du plan) voire, du bilan environnemental correspondant à l'échéance de l'exécution du plan / programme correspondant.***

4.8 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 reprend globalement l'ensemble de l'étude à laquelle il se réfère et se trouve agrémenté d'illustrations de nature à en faciliter l'appropriation par le public auquel il s'adresse. Néanmoins, il s'avère plutôt dense à lire (48 pages) et reprend les principaux écueils du rapport d'évaluation environnementale dont il procède.

La MRAe demande de présenter le résumé non technique de façon séparée de l'évaluation environnementale à laquelle il se rattache et de le synthétiser pour en améliorer son appropriation par le public auquel il s'adresse en intégrant l'ensemble des réponses aux observations émises dans le présent avis.

5 PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PLAN / PROGRAMME

Le projet stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de la Martinique (GPMLM) vise à renforcer la résilience, la durabilité et la compétitivité de ce port clé pour l'économie martiniquaise. En réponse aux défis globaux tels que le changement climatique, la sécurité maritime, et le besoin d'infrastructures modernes, le GPMLM se concentre sur plusieurs axes stratégiques

Parmi ceux-ci, on note la transition énergétique, la modernisation des infrastructures, l'amélioration des performances logistiques, et la promotion de l'économie circulaire. Le port cherche également à renforcer ses connexions intra-caraïbes et à s'affirmer comme un hub régional.

Le contexte socio-économique de la Martinique, accentué par une dépendance élevée aux importations, pose un défi à la balance commerciale du territoire. Avec une stratégie d'adaptation aux enjeux climatiques et d'intégration locale, le GPMLM entend non seulement transformer ses opérations, mais aussi jouer un rôle central dans le développement durable de la région.

En pratique, l'évaluation stratégique proposée se focalise sur les incidences environnementales des aménagements et travaux déjà engagés ou autorisés dont les effets sont pris en compte par ailleurs. Elle est établie sur la base d'un état initial de l'environnement générique qu'elle se propose d'implémenter, de cartographier et de suivre au titre des mesures d'évitement de réduction, de compensation et d'accompagnement qu'elle décline par la suite.

Enfin, les incidences environnementales du plan coïncidant avec les ambitions de développement économique portées à l'échelle du périmètre antillais comme de celui du territoire martiniquais ne sont pas suffisamment caractérisées dans l'étude. Elles requièrent, à minima, une approche particulière en termes de bilans initiaux tels qu'un bilan Carbone® et / ou un bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre non produits ici.

Par ailleurs, bien que l'étude produite évoque une certification ISO 9001⁵ dont l'objet porte sur le développement de la productivité et de la performance d'une organisation, il serait plus opportun, dans une démarche de développement de la sensibilité

5 ISO 9001 est **une norme de management de la qualité** reconnue dans le monde entier. Elle aide les organismes de toutes tailles, quelle que soit le secteur, à améliorer leurs performances, à répondre aux attentes de leurs clients et à démontrer leur engagement en faveur de la qualité (de production, de service...).

environnementale du Grand Port Maritime de la Martinique, de viser la certification ISO 14001⁶ plus appropriée.

Afin d'améliorer la qualité du plan au regard des enjeux environnementaux croisés et des orientations stratégiques et économiques qu'il recouvre, la MRAe suggère, ci-après, quelques pistes d'amélioration / d'optimisation des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement plus appropriées, notamment, en matière de traitement des émissions de gaz à effet de serre (GES) et qui pourraient être intégrées dans le Projet Stratégique 2025-2029 du Grand Port Maritime de la Martinique :

Mesures d'évitement :

- **Optimisation des itinéraires maritimes et logistiques** afin de réduire la consommation énergétique des navires, en favorisant des routes plus directes et une meilleure coordination des escales.
- **Développement de politiques incitatives** pour encourager l'utilisation de navires à faible émission ou zéro émission, par exemple via des primes ou avantages tarifaires pour les opérateurs adoptant des technologies propres.
- **Intégration systématique de l'analyse du cycle de vie (ACV)** dans les projets portuaires afin d'éviter les solutions à fort impact carbone dès la conception.

Mesures de réduction :

- **Installation de stations d'avitaillement en carburants alternatifs⁷** (hydrogène vert, méthanol, biocarburants) pour faciliter la transition énergétique des flottes de navires.
- **Mise en place de systèmes de propulsion hybrides ou électriques** pour les navires de cabotage et les navettes inter-îles, pour diminuer les émissions lors des phases d'escale et de transit.
- **Renforcement des infrastructures portuaires pour l'optimisation énergétique**, incluant l'éclairage LED intelligent, la récupération de la chaleur et la gestion optimisée des flux énergétiques.
- **Mener, éventuellement, des réflexions autour de la digitalisation avancée et de l'intelligence artificielle** pour améliorer la gestion des flux, réduire les temps d'attente et optimiser la consommation énergétique.

Mesures de compensation :

- **Création de puits de carbone sur le territoire portuaire et aux alentours**, par exemple via la plantation ou la restauration ou de mangroves, forêts littorales et zones humides qui capturent le CO₂.
- **Développement de projets de compensation carbone certifiés**, en partenariat avec des programmes locaux, régionaux ou internationaux, garantissant un impact positif sur le climat.

6 ISO 14001 est une **norme reconnue à l'échelon international pour les systèmes de management environnemental (SME)**. Elle fournit un cadre permettant aux organismes de concevoir et de mettre en œuvre un SME et d'améliorer en permanence leurs performances environnementales.

7 La MRAe rappelle, pour mémoire, l'inscription de la Martinique au titre du PNRR 2022 dans le cadre des actions de verdissement des ports. Y était envisagé la mise en œuvre de bornes d'alimentation électrique des navires à quai dont l'état d'avancement de leur déploiement effectif pourrait être intégré au présent projet stratégique du Grand Port Maritime de la Martinique.

- **Soutien aux initiatives de recherche sur la séquestration du carbone dans les milieux marins**, notamment le développement et la restauration des récifs coralliens qui jouent un rôle dans le stockage du carbone.

Mesures d'accompagnement

- **Certification ISO 14001 du GPMLM**, le respect de cette norme ayant pour but d'améliorer la performance d'une organisation telle que celle du grand port maritime de la Martinique vis-à-vis des attentes sociétales et environnementales élevées, notamment, en matière de lutte contre le changement climatique, d'économies d'eau et d'énergie et se trouve être de nature à accroître sa légitimité en la matière,
- **Programmes de formation et de sensibilisation ciblés** auprès des acteurs portuaires, armateurs et utilisateurs, visant l'adoption de comportements et de pratiques favorables à la réduction des émissions.
- **Mise en place d'un observatoire environnemental intégré** pour suivre en temps réel les émissions et la qualité de l'air, permettant une adaptation rapide des mesures.
- **Développement de partenariats interrégionaux et internationaux**, notamment dans le cadre de la coopération Caraïbe, pour partager les bonnes pratiques, mutualiser les moyens et renforcer les politiques de décarbonation.
- **Encouragement à la diversification énergétique locale**, avec l'intégration de sources renouvelables innovantes telles que l'éolien offshore, le solaire flottant, ou la biomasse durable.

Fait à Paris, le 23 octobre 2025

Le président de la MRAe de la Martinique

A handwritten signature in blue ink, reading "Michel PY". The signature is stylized with a large, sweeping horizontal stroke across the middle.

Michel PY