



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré
sur le projet stratégique 2024-2028
du Grand Port Maritime de la Guadeloupe (971)**

**N°MRAe : 2025AGUA2
N°DEAL/MDDEE / 2024-659**

PREAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 11 mars 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet stratégique 2024-2028 du Grand Port Maritime de la Guadeloupe.

Étaient présents et ont délibéré : Gérard Berry, Patrick Novello, Michel PY et Frédéric Eymard.

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.

Le président du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG) a saisi la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Guadeloupe via la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL). Le courrier a été reçu par la mission d'appui à la MRAe le 16 décembre 2024.

Conformément à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement et à l'article R 122-21 du même code, l'avis de la MRAe doit être fourni dans le délai de 3 mois.

En application des dispositions du paragraphe II de ce même article, l'Agence régionale de santé a été consultée par courriel le 11 février 2024. Celle-ci n'a pas émis d'observations.

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

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Aux termes 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 environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

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

Synthèse de l'Avis

La MRAe a été saisie pour avis du projet stratégique 2024-2028 du Grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG). Il s'agit du troisième projet stratégique adopté par le conseil de surveillance du port.

Le GPMG comprend cinq sites : Jarry sur la commune de Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, Folle Anse sur l'île de Marie-Galante, Basse-Terre et la Marina de Bas-du-Fort au Gosier.

Le projet stratégique se décline suivant les 5 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, la MRAe de Guadeloupe 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.

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

- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique
- le développement des énergies renouvelables et l'augmentation de l'efficacité énergétique du port
- la préservation des milieux naturels aquatiques et terrestres (biodiversité végétale et animale et corridors écologiques)
- les risques naturels (inondation, cyclone, séisme...) et risque technologique
- la préservation des ressources en eau (limitation des usages, gestion des ruissellements et des rejets...)
- les besoins et les modalités de dragage et de gestion des matériaux extraits
- les nuisances sanitaires et pollutions (air, bruit, qualité des eaux, gestion des déchets)

L'évaluation environnementale du projet stratégique 2024-2028 comporte les éléments attendus au regard du code de l'environnement. Sur le fond, elle est proportionnée aux enjeux.

Toutefois, des manquements ont été observés et certains font l'objet de recommandations.

La MRAe recommande principalement au GPMG de :

- ***analyser l'articulation du projet stratégique avec le schéma régional de protection de la nature et de la biodiversité finalisé en 2019 afin d'éviter des impacts***

potentiels sur les corridors écologiques ;

- *compléter le rapport avec une carte présentant la superposition du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) avec les périmètres des aménagements projetés afin de s'assurer que ceux-ci sont en dehors du périmètre d'exposition aux risques délimité dans le PPRT ;*
- *conduire, en s'appuyant sur des données quantitatives, une analyse plus précise des enjeux relatifs aux besoins en eau potable et au traitement des eaux résiduaires et des déchets solides générés par les activités portuaires, examiner l'impact des évolutions prévues dans le cadre du projet stratégique et mettre en œuvre, le cas échéant des mesures adaptées à leurs impacts.*
- *prendre particulièrement en compte l'iguane commun dans la stratégie de gestion des espèces exotiques envahissantes qui sera élaborée par le GPMG ;*
- *améliorer le dispositif de suivi du projet stratégique et de son impact sur l'environnement en tenant compte des observations formulées dans le présent avis.*

D'autres recommandations plus ponctuelles sont précisées dans l'avis détaillé ci-dessous.

1 Contexte, présentation du projet stratégique et enjeux environnementaux

1.1 Contexte réglementaire

Le Grand Port Maritime (GPM) de la Guadeloupe (GPMG) est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par le décret n° 2012-1103 du 1^{er} octobre 2012 pris en application de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'Outre-mer, et le décret n°2012-1102 du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion.

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 l'article R.5312-63 du même code. Celui-ci prévoit qu'il traite des 5 volets suivants :

- volet 1 : positionnement stratégique et la politique de développement du grand port maritime ;
- volet 2 : aspects économiques et financiers, notamment moyens prévisionnels dont dispose le GPMG pour réaliser ses objectifs, programmes d'investissements et politique d'intéressement des salariés ;
- volet 3 : modalités retenues pour l'exploitation des outillages et le recours à des filiales ;
- volet 4 : politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L.5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;
- volet 5 : dessertes du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité ;

Comme demandé dans la note de cadrage de la MRAe du 02 août 2024, le projet transmis à la MRAe contient bien un volet 3 spécifique relatif aux modalités retenues pour l'exploitation des outillages et le recours à des filiales car a contrario des ports hexagonaux, le GPMG est resté propriétaire de ses outillages et employeur des manutentionnaires « verticaux ».

L'article R.5312-64 du code des transports prévoit que le projet stratégique soit révisé tous les cinq ans. Le présent projet stratégique 2024-2028 fera suite au projet stratégique 2019-2023¹ approuvé lors du conseil de surveillance du 28 juin 2019 après avis de l'autorité

¹ <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019agua1.pdf>

environnementale du 22 mai 2019.

En vertu de l'article R.122-17 du Code de l'environnement, les volets 4° et 5° (politique d'aménagement et de développement durable du port – dessertes du port et politique en faveur de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale .

L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) porte sur le projet stratégique 2024-2028 et la mise en œuvre de la méthodologie de l'évaluation environnementale stratégique (EES), qui a pour but d'évaluer les incidences du projet sur l'environnement, et les mesures dites « ERC » visant à éviter, réduire et en dernier lieu compenser les incidences négatives.

En application de l'article L.122-9 du Code de l'environnement, le GPMG devra, lors de l'adoption du projet stratégique par son conseil de surveillance, mettre à la disposition de l'Ae et du public les informations suivantes :

- le plan ou le document approuvé ;
- une « déclaration environnementale » qui résume :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental établi en application de l'article L.122-6 du CE et des avis émis suite aux consultations, dont le présent avis ;
 - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
 - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document.

1.2 Le Grand Port Maritime de Guadeloupe (GPMG)

Le GPMG est un port multisites dont les activités sont réparties sur les 5 sites suivants de l'archipel guadeloupéen :

- Le port de Jarry sur la commune de Baie-Mahault : c'est le premier site de l'archipel pour les échanges de marchandises entre la Caraïbe, l'Europe et le continent américain. Il est contigu à une très grande zone d'activités. La zone Industriolo-portuaire (ZIP) de Jarry Baie-Mahault constitue le cœur logistique de la Guadeloupe avec la présence des principales industries et de nombreuses implantations de services logistiques et de transport.
- Le Port de Pointe-à-Pitre : il accueille le trafic passagers, une activité yachting et la croisière basée et de transit (proximité de l'aéroport international). Les installations regroupent le terminal croisière, la gare maritime de Bergevin, le siège du GPMG.
- La marina du Bas du Fort sur la commune de Gosier : consacrée au nautisme, elle compte un peu plus de 1000 places ainsi que 45 postes de mouillage sur bouées et un secteur consacré aux yachts de plus de 23 mètres. C'est un port de plaisance.
- Port de Basse-Terre : il accueille aussi bien des trafics de fret que de transport de passagers (ligne régulière avec l'archipel des Saintes) ; il peut aussi accueillir des croisiéristes ;
- Port de Folle-Anse, sur l'île de Marie-Galante : équipé d'un poste sucrier ayant 9 mètres de tirant d'eau et de deux postes rouliers accessibles par barge, le port de Folle Anse de Marie-Galante constitue la plate-forme stratégique du désenclavement de cette île. C'est le point de passage pour le trafic domestique lié à l'approvisionnement de l'île, à l'évacuation des déchets et aux exportations sucrières.

En comparaison des autres grands ports maritimes français, le GPMG dispose d'une surface foncière terrestre limitée soit 170 hectares répartis entre 40ha d'espaces naturels et 130 ha dédiés aux activités portuaires.

En 2023², le GPMG a accueilli près de 1,150 millions de passagers dont 300 732 croisiéristes. Le trafic de marchandises y atteint 3,5 millions de tonnes. Le trafic de conteneurs correspond à environ 216 000 équivalents vingt pieds³ (EVP) dont 40 000 EVP transbordés.

Le GPMG intervient directement en tant que gestionnaire des espaces naturels dont il a l'affectation à travers la préservation des écosystèmes et de leur diversité, la mise en valeur de ces espaces et leur gestion écologique. Le GPMG a initié une gestion active des espaces naturels de sa circonscription qui s'étend sur plus de 5 000 ha (terrestre et marine). Un plan d'action, dénommé Càyoli, est ainsi conçu et mis en œuvre pour une première période d'une quinzaine d'années. Son objectif est de protéger les milieux, de développer leur valeur écologique et de favoriser les usages et les activités économiques durables en lien avec ces milieux.



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

1.3 Evolution du contexte et enjeux du projet stratégique 2024-2028 du GPMG

Le projet stratégique prend en compte trois facteurs d'évolution qui sont liés au marché, aux stratégies territoriales et à l'environnement.

² https://guadeloupe-portcaribes.com/wp-content/uploads/2024/02/dec23_new_DEF.pdf

³ L'Equivalent vingt pied exprime une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur de vingt pied (6mètres)

Pour le GPMG, il s'agit d'abord d'anticiper les évolutions du marché à savoir une évolution des trafics de conteneurs d'un flux domestique vers un flux de transbordement du fait d'un projet d'investissement conséquent lié au « Hub Antilles⁴ », une augmentation de la taille des navires et une conversion des trafics énergétiques en faveur d'une transition bas carbone (baisse de l'utilisation des hydrocarbures à moyen et long termes).

Ensuite, la prise en compte des stratégies territoriales nécessite de trouver l'articulation entre la stratégie du Port et les orientations du territoire portées par les collectivités territoriales (communes, agglomérations, Conseil départemental et Conseil Régional) et par l'État dans plusieurs domaines : transition énergétique et environnementale, développement économique, aménagement et amélioration de la mobilité des usagers. Enfin, les facteurs environnementaux traduisent à la fois des évolutions réglementaires et des évolutions climatiques, pouvant avoir un impact notamment sur le fonctionnement du port : exposition toujours plus grande aux risques climatiques, une déclinaison par l'État du cadre réglementaire environnemental qui positionne le GPMG comme acteur essentiel de l'adaptation au changement climatique, un cadre imposé à la filière qui incite également le GPMG à être un acteur de la décarbonation.

Pour le GPMG, il en résulte cinq enjeux :

- transformer les modèles opérationnel et économique du port ;
- réduire l'impact environnemental du port ;
- développer une stratégie d'adaptation au changement climatique ;
- soutenir le développement économique du territoire ;
- se coordonner avec la multiplicité d'acteurs du territoire .

Les cinq enjeux identifiés par le GPMG sont cohérents au regard des facteurs d'évolution pris en compte. Toutefois, pour les deux derniers enjeux, la MRAe estime que le rôle central du Grand port maritime va au-delà : le GPM oriente et impulse plus qu'il ne soutient le développement économique du territoire. En outre, plus qu'une coordination avec les acteurs du territoire il s'agit d'un partenariat tant les imbrications sont fortes en matière de développement économique, touristique et de filières nautiques de la Guadeloupe. A ce titre, il convient de mentionner la « charte Port Center de Guadeloupe » dont l'un des objectifs est d'ouvrir le port aux citoyens et de faire émerger une culture « ville-port » et dont la vocation est de faire travailler ensemble les différents acteurs dans la perspective d'une mise en œuvre d'un développement spatial et économique harmonieux du territoire.

Les enjeux identifiés et centrés sur les emprises portuaires nécessitent plus qu'une simple coordination : dessertes du port à Jarry à revoir pour garantir l'opérabilité du port en cas d'inondation et/ou d'élévation du niveau de la mer, synergies à mettre en place avec les villes concernées et le CTIG, pour optimiser l'accueil et l'expérience des croisiéristes, coopération avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour mettre en place de vrais HUB de transport multimodal - signalétique, billetterie, horaires, accueil et fluidité des

⁴Le Hub Antilles constitue un projet stratégique commun de développement ambitieux autour de l'économie portuaire et logistique, attentif à la réduction de l'empreinte carbone de la desserte maritime et portuaire. Pleinement inscrit dans le projet d'économie bleue et verte des territoires de Martinique et de Guadeloupe, le Hub Antilles constitue une véritable opportunité pour consolider le développement des deux grands ports maritimes et des économies locales. Il contribue également au projet national de faire de la France une puissance maritime et décarbonée, ambition réaffirmée lors des Assises de l'économie de la mer à Nantes le 28 novembre 2023.

(<https://www.ecologie.gouv.fr/presse/accord-mise-place-du-grand-projet-hub-antilles>)

connexions, accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et personnes porteuses de handicap, etc. Ces actions sont intégrées dans l'ambition 2 « un port facilitateur de la coopération territoriale et des mobilités » liée au volet 5 « dessertes maritimes et territoriales ».

1.4 Présentation des orientations du projet stratégique 2024-2028 du GPMG

Le Projet Stratégique 2024-2028 s'inscrit dans une stratégie plus globale établie par le Port sur le long terme, à horizon 2040, en cohérence avec les grandes orientations de la stratégie nationale de développement de l'économie bleue en Outre-mer.

Afin de répondre aux enjeux qu'il a identifiés, le GPMG a fixé quatre ambitions pour le port :

- un port animateur de la place portuaire, pour accroître sa valeur ajoutée dans l'économie du territoire et renforcer sa compétitivité ;
- un port facilitateur de la coopération territoriale et des mobilités ;
- un port acteur des transitions énergétiques, écologiques et sociétales ;
- un port fédérateur autour de la qualité de ses infrastructures et de la fiabilité de ses opérations.

Pour atteindre ces objectifs, chaque ambition a été déclinée en actions stratégiques. Le GPMG prévoit au total 19 actions stratégiques en lien avec les volets réglementaires.

1.5 Déclinaison environnementale du projet stratégique⁵

Aménagement et développement durable

Au regard de sa politique d'aménagement et de développement durable, le Grand port maritime de Guadeloupe (GPMG) entend poursuivre ou engager les actions stratégiques suivantes :

- . Étendre la production d'énergies renouvelables pour couvrir en tout ou partie les besoins des activités portuaires ;
- . Augmenter l'efficacité énergétique du Port et accompagner les clients dans leur processus de décarbonation dans la zone industrialo-portuaire ;
- . Construire le nouveau siège du GPMG, HQE et autonome en énergie ;
- . Amorcer l'électrification à quai pour les paquebots de croisière et les porte-conteneurs ;
- . Faciliter ou prendre part à des projets de R&D liés à la transition énergétique ;
- . Poursuivre et valoriser les actions de préservation, de restauration, de captation pour en faire des actifs de compensation : il s'agit d'assurer une gestion durable des zones naturelles et des écosystèmes marins protégés et donc de formaliser un plan de gestion des espaces naturels ;
- . Consolider une stratégie d'adaptation au changement climatique permettant la protection des personnes et des infrastructures ;
- . Sensibiliser les clients aux enjeux environnementaux et les accompagner dans leur transition écologique ;
- . Promouvoir la Responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et accompagner les collaborateurs du Port dans l'adoption de comportements plus écoresponsables ;

⁵ La déclinaison environnementale du projet stratégique correspond aux volets 4 et 5 du PS soit les ambitions 2,3, 4, et les actions stratégiques n° 4 à 15)

- . Mettre en œuvre les travaux d'aménagement et de modernisation en sécurisant les opérations quotidiennes et la qualité de service ;
- . Garantir la résilience des infrastructures portuaires, en particulier pour les trafics de vracs.

La résilience des infrastructures est un objectif clairement affiché et détaillé dans le projet stratégique. Toutefois ***la MRAe recommande la plus grande vigilance, sur les projets de restructuration, réhabilitation ou confortement de quais et plus généralement des travaux portuaires qui pourraient, directement ou indirectement, accroître l'exposition aux risques à la fois des activités portuaires, mais aussi des populations qui vivent à proximité du port, notamment les risques d'inondation.***

Dessertes et intermodalité

Afin de faciliter la coopération territoriale et les mobilités, le GPMG s'engage à :

- . Repenser et moderniser les installations dédiées à la croisière en cohérence avec l'ambition territoriale pour le développement de la filière et les besoins exprimés par les compagnies maritimes en intégrant les problématiques d'interfaces ville-port .
- . Moderniser la gare maritime de Bergevin pour améliorer l'expérience client et répondre aux besoins de continuité territoriale et des perspectives de développement du marché caribéen notamment en contribuant à la transition bas carbone du site ;
- . Favoriser l'intermodalité en suivant les orientations définies par le territoire en matière de mobilité .

Les différentes opérations prévues dans le projet stratégique 2024-2028 y compris celles qui ne seront réalisées qu'après 2028, sont cartographiées (page 50 du rapport de présentation stratégique).

La contribution du projet stratégique au renforcement de l'interface ville-port se traduit notamment par l'aménagement de la Darse de Pointe à Pitre qui ouvrira une promenade sur la mer aux habitants et s'intègre dans un projet plus large de réalisation d'une voie piétonne qui permet de relier la Darse au Mémorial Act et à la Place de la victoire, des lieux emblématiques et touristiques de la ville.

L'aménagement de la gare de Bergevin y concourt également. Cette opération s'inscrit dans le projet global de mobilité de la Région articulé autour du transport en commun en site propre (TCSP) et du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) prévu sur le site de Bergevin. L'objectif est de faciliter la connexion entre gare maritime, gare routière et réseaux de transports en commun par des travaux d'aménagement.

Enfin, la relocalisation du nouveau siège du GPMG libérera de l'espace ce qui permettra l'aménagement et le développement d'activités au sein de l'interface ville - port.

Deux plans figurent dans le rapport de présentation du projet (page 35) pour illustrer l'intermodalité et l'interface ville-port à Pointe-à-Pitre. Bien que ces plans ne soient pas définitifs, ils méritent d'être agrandis pour en améliorer la lisibilité et mieux étudier les flux de déplacement.

La MRAe recommande d'illustrer la prise en compte de l'interface ville-port dans le projet stratégique par des plans suffisamment lisibles et permettant d'étudier les flux de déplacement.

1.6 Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet stratégique d'une part et des sensibilités environnementales du territoire d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent :

- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique
- le développement des énergies renouvelables et l'augmentation de l'efficacité énergétique du port
- la préservation des milieux naturels aquatiques et terrestres, la biodiversité végétale et animale et des corridors écologiques
- les risques naturels (inondation, cyclone, séisme...) et risques technologiques
- la préservation des ressources en eau (limitation des usages, gestion des ruissellements et des rejets...)
- les besoins et les modalités de dragage et de gestion des matériaux extraits
- les nuisances sanitaires et pollutions (air, bruit, qualité des eaux, gestion des déchets)

2 Analyse de l'évaluation environnementale

Le dossier soumis à l'avis de la MRAe comprend les pièces suivantes :

- Projet Stratégique 2024-2028 Version finale VF (Rapport non daté de 83 pages y compris 6 annexes) ;
- Evaluation environnementale- volet 1: Description du projet et de l'état initial (oct.2024) ;
- Evaluation environnementale- volet 2 : Impacts et mesures (Novembre 2024) ;
- Evaluation environnementale- volet 3 : Méthodes et annexes (Novembre 2024) ;
- Evaluation environnementale – volet 4 : Résumé non technique (Novembre 2024)

L'analyse du contenu des différents volets montre que l'évaluation environnementale transmise à la MRAe répond formellement aux attendus définis par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

La MRAe constate que des éléments de bilan du précédent plan sont positionnés de manière pertinente dans différentes parties de l'évaluation environnementale. Un document indépendant regroupant l'ensemble de ces éléments serait utile pour en faciliter l'accès.

La MRAe recommande d'ajouter une annexe indépendante présentant les projets mis en œuvre dans le précédent plan stratégique 2019-2023, leur état d'avancement ainsi que le bilan environnemental.

2.1 Articulation avec les autres plans et programmes

L'évaluation environnementale présente l'articulation du projet stratégique avec les autres plans, schémas, programmes et documents de planification dans un chapitre spécifique (pages 18 à 45 du volet 1 « description du projet et de l'état initial »). Ce cadre réglementaire vise à affiner la définition de la stratégie du plan avec des exigences réglementaires d'ores et déjà existantes.

À partir de tableaux, les principaux objectifs ou orientations de plusieurs documents de planification sont rappelés⁶. Des plans en cours d'élaboration sont pris en compte sur la

⁶ Schéma d'aménagement régional de Guadeloupe (SAR 2011), schéma régional des infrastructures des transports (SRIT 2010), schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE 2012), programmation pluriannuelle de l'énergie de la Guadeloupe (PPE 2016-2018 /2019-2023), schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE 2022-2027), plan de gestion des risques d'inondation (PGRI 2022-2027), schéma régional de protection de la nature et de la biodiversité (SRPNB, 2019), les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Baie-Mahault, Pointe à Pitre, Basse-Terre, le Plan de déplacement urbain (PDU) du Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul-de sac Marin (SMT 2010-2019), les Plans Climat

base des éléments déjà connus. C'est le cas du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Cap Excellence. En revanche, l'articulation du projet stratégique avec le schéma régional de protection de la nature et de la biodiversité finalisé en 2019 mais en attente de l'approbation du conseil régional, n'a pas été analysée.

La présentation est organisée selon la portée régionale, intercommunale et communale. Toutefois des plans de portée territoriale plus large que le territoire guadeloupéen ont également été analysés :

- le document stratégique de bassin maritime (DSBM 2021) Antilles,
- le plan national d'action en faveur des tortues marines des Antilles (PNA Tortues marines)
- le plan de gestion du sanctuaire AGOA⁷ qui couvre les eaux territoriales de Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Saint-Barthélemy
- le plan d'actions pour la protection des récifs coralliens des outre-mer français

La liste des documents de planification analysés est présentée dans un tableau récapitulant l'ensemble des résultats (page 19). Il convient de le compléter afin d'y inclure le DSBM Antilles. En outre le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) associé au schéma d'aménagement régional devrait apparaître explicitement et la compatibilité du projet avec ce volet maritime du SAR doit être vérifiée.

Le rapport environnemental conclut sur la compatibilité du projet stratégique du GPMG avec la plupart des documents de planification stratégique ou met en exergue les actions du PS qui participent à l'atteinte de leurs objectifs.

En ce qui concerne les PPRN, le rapport rappelle les prescriptions en fonction des différents zonages et la nécessité de prendre en compte, en complément du PPRN, le porter à connaissance « inondation » transmis en 2023 aux communes du PPRN pour la délivrance des autorisations d'urbanisme.

Selon le rapport, les principaux aménagements projetés dans le cadre du Projet Stratégique au niveau de la pointe Jarry concernent l'action 8 « Mettre en œuvre les aménagements du « Hub Guadeloupe » en sécurisant les opérations quotidiennes et la qualité de service », et sont localisés en dehors du zonage du PPRT. Une superposition du PPRT avec les périmètres des aménagements projetés auraient été utile pour le démontrer.

En outre la MRAe rappelle qu'il ne s'agit pas à proprement parler du « Hub Guadeloupe » mais du « Hub Antilles » qui constitue non pas un projet d'investissement mais un projet stratégique de développement intéressant les deux grands ports et les deux territoires de Guadeloupe et Martinique aux Antilles. Pour le GPM de Guadeloupe, ce projet comporte effectivement des investissements conséquents dont l'extension du quai 12 et l'acquisition de 3 portiques XXL afin d'adapter ses infrastructures portuaires et ses capacités d'accueil et de manutention.

La MRAe recommande :

- ***d'analyser l'articulation du projet stratégique avec le schéma régional de protection de la nature et de la biodiversité finalisé en 2019 afin d'éviter des impacts potentiels sur les corridors écologiques ;***
- ***de compléter le rapport avec une carte présentant la superposition du PPRT avec les périmètres des aménagements projetés afin de s'assurer que ceux-ci sont en dehors du périmètre d'exposition aux risques délimité dans le PPRT ;***

2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

L'évaluation environnementale du projet stratégique du GPMG réserve une place

Air Energie territorial (PCAET) notamment PCAET de la communauté d'agglomération de Cap Excellence ainsi que le PCAET de la communauté d'agglomération de la Riviera du Levant (CARL) en cours d'élaboration, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'aire urbaine de Pointe-à-Pitre mis à l'enquête publique en 2023, le Plan de prévention des risques technologiques de Jarry (PPRT), les Plans de prévention des risques naturels (PPRN) des communes concernées, le document stratégique de bassin maritime (DSBM 2021) Antilles, le plan

⁷ Le sanctuaire AGOA est une aire marine protégée de 143 256 km² dédiée à la protection des mammifères marins des Antilles.

importante à l'état initial de l'environnement (pages 47 à 155). Il concerne les 5 sites. L'état initial de l'environnement a été mené sur la base des documents et informations listées dans la bibliographie et en s'appuyant sur les nombreuses études réalisées par le GPMG sur la durée du précédent projet stratégique. L'analyse est proportionnée aux enjeux.

Climat

L'état initial met en évidence la vulnérabilité des sites du GPMG au changement climatique. Les tableaux (pages 56 à 61) du rapport environnemental présentent une synthèse des sensibilités de chacun de ces sites aux aléas climatiques. Ceux-ci sont particulièrement exposés au risque cyclonique et à un aléa fort submersion marine impliquant une modification du trait de côte. L'enjeu est donc jugé fort.

Qualité des sédiments

Le rapport indique : « *il est probable qu'il y ait un enjeu modéré à fort dans le Petit Cul-de-Sac Marin, la darse de Pointe-à-Pitre et Basse-Terre et un enjeu faible à modéré sur Folle Anse* » ; l'évaluation de l'enjeu étant fortement dépendant de la qualité des sédiments.

Il ajoute que pour le secteur de Folle Anse, il existe un risque potentiel pour l'environnement vis-à-vis de la nature du projet, en cas de projet de dragage/clapage mais peu connu du fait de l'absence d'éléments qualitatifs de la nature des contaminations présentes. L'enjeu est donc inconnu pour ce site. Par conséquent, la MRAe réitère la recommandation formulée dans son avis lors de l'élaboration du précédent projet stratégique.

La MRAE demande d'inclure la recherche de chlordécone lors des prochaines campagnes de prélèvements des sédiments et d'en tirer les conséquences sur la gestion des sédiments.

Gestion des eaux et des déchets

La MRAe constate l'absence d'analyse quantifiée des besoins en eau, des déchets et effluents produits et des évolutions induites sur ces flux par les différentes actions du projet stratégique. Elle réitère la recommandation formulée dans son avis lors de l'élaboration du précédent projet stratégique.

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

Milieux naturels et biodiversité

L'évaluation environnementale présente les différentes composantes de la biodiversité (faune, flore, habitat) pour chacun des sites du GPMG. Elle démontre que le milieu naturel et la biodiversité constituent des enjeux forts pour le projet stratégique du GPMG.

Le port de Jarry / Pointe-à-Pitre est localisé à proximité du Grand-Cul-de-Sac-Marin, site RAMSAR. Il intercepte deux sites du Conservatoire du Littoral : l'Ilet à Cochons et Jarry-Houelbourg, une ZNIEFF marine de type I « Caye à Dupont » et le sanctuaire AGOA

La circonscription du port de Jarry / Pointe-à-Pitre présente des secteurs à fort enjeux : Morne à Savon, Ilet à Cochons, le canal du DIC et une fragmentation importante des milieux naturels. La diversité des milieux rencontrés permet d'accueillir une biodiversité diversifiée dont des espèces à fort enjeu.

Le Petit Cul-de-Sac Marin se caractérise par un plateau continental marin relativement

étroit mais à la biodiversité marine diversifiée et riche : herbiers de phanérogames, tombants coralliens, enrochements littoraux côtiers, plaines sédimentaires, etc. La darse de Pointe-à-Pitre présente elle aussi quelques secteurs d'intérêt écologique forts mais globalement de taille très réduite, dégradés, dans un milieu fortement turbide.

La circonscription de Basse-Terre jouxte un site acquis par le conservatoire du littoral, est localisée à moins de 500 m de trois ZNIEFF Terrestres et intercepte le sanctuaire AGOA.

Le port de Basse-Terre se caractérise par un plateau continental marin très étroit mais à la biodiversité marine diversifiée et riche : herbiers de phanérogames, tombants coralliens, enrochements littoraux côtiers, plaines sédimentaires, etc.

Le port de Folle Anse est situé en bordure de l'arrêté de protection de biotope FR3800549 Marais et Bois de Folle Anse et jouxte un site acquis par le conservatoire du littoral. En outre, il est limitrophe d'un secteur faisant l'objet d'un projet de classement en Espace Naturel Sensible. Enfin, il intercepte la ZNIEFF terrestre de type II « Marais de Saint-Louis », la ZNIEFF terrestre de type I « Plage et bois de Folle Anse » et le sanctuaire AGOA.

Par ailleurs, La zone de Folle Anse présente une diversité d'habitats riches bien conservés accueillant des espèces à enjeux. Le port de Folle Anse se caractérise principalement par de vastes herbiers de phanérogames marines à fort enjeu de nourrissage pour les tortues marines.

Energie et émission de Gaz à effet de serre (GES)

Les données présentées dans le rapport environnemental sont issues du Plan climat air énergie du GPMG réalisé en 2018 et du suivi réalisé par le GPMG via les indicateurs environnementaux du précédent projet stratégique.

Les consommations énergétiques du GPMG proviennent principalement de l'électricité et la consommation énergétique est le principal poste d'émissions de GES (68 % en 2020), elles sont majoritairement portées par le site de Jarry. Les sites du GPMG sont principalement alimentés par le réseau. Des panneaux photovoltaïques ont été installés mais le mix énergétique reste faible (de l'ordre de 0,7 %).

Risques technologiques

Du fait de sa localisation au sein de la zone industrielle de Jarry, le port de Jarry est exposé à des risques industriels et technologiques en particulier liés à la présence des sites classés SEVESO : le dépôt d'hydrocarbures de la Société Anonyme de Raffinerie aux Antilles « SARA » et le dépôt de butane de la société RUBIS Antilles-Guyane. L'enjeu est donc jugé fort pour le secteur du Petit-Cul de sac marin. Le rapport environnemental précise (page 34) les prescriptions particulières découlant du PPRT (cf §3.2.5 du rapport environnemental).

L'enjeu est jugé nul pour le site de Basse-Terre et moyen pour le site de Folle Anse.

Nuisances et santé publique

Lors de l'élaboration du précédent projet stratégique 2019-2024, la MRAe recommandait l'utilisation des données actualisées ou les plus récentes sur la qualité de l'air et le bruit sous-marin.

Le port de Jarry / Pointe-à-Pitre est localisé dans un secteur urbain et industriel dense. La campagne de mesure de bruit réalisée en septembre 2018 dans le cadre des projets d'extension du quai 12 et de rénovation des quais 7 et 8 a permis de constater des niveaux sonores variant de 44,5dB à 56,5 dB. L'environnement sonore est caractérisé de modérément bruyant.

Le port de Basse-Terre n'a pas fait l'objet d'étude de bruit spécifique ; toutefois l'enjeu est considéré moyen compte tenu que le centre-ville est directement exposé aux sources sonores liées à l'animation urbaine, la circulation routière littorale et les activités portuaires. Une campagne de mesures de bruit réalisée en 2016 sur le site du port de Folle

Anse a permis de qualifier l'environnement sonore de modérément bruyant (60 dB max le jour et 49 dB max la nuit).

Pour la MRAe, les données sur la qualité de l'air méritent d'être actualisées.

Le suivi en continu du bruit sous-marin entre avril et août 2024 dans le cadre des travaux d'extension du quai 12 dans la baie de Pointe à Pitre a permis de caractériser ce dernier et de noter un bruit de fond important (moyen de 120 dB). De même, un suivi des concentrations en poussière sur la même période a été mise en place permettant de caractériser la qualité de l'air sur ce site.

La MRAe demande de mettre en place de manière effective un réseau de capteurs pour la surveillance de la qualité de l'air sur la circonscription portuaire afin de disposer de données actualisées .

2.3 Justification des choix du projet et solutions de substitution raisonnables

L'article R.122-20 du Code de l'environnement demande que soient exposés les motifs pour lesquels le projet a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan.

Afin de justifier la stratégie territoriale du projet stratégique 2024-2028 et ses ambitions, le rapport environnemental indique la prise en considération de plusieurs composantes, en l'occurrence l'établissement d'une trajectoire financière par le GPMG à l'horizon 2034 lui permettant de se projeter au-delà de la période du projet stratégique, la synergie avec les grands ports maritimes (GPM) de la Guyane et de la Martinique qui s'est concrétisée par l'adoption d'un document de coordination, et l'état d'avancement du plan stratégique précédent 2019-2023 . Ainsi des actions non engagées ou réalisées partiellement dans le précédent plan stratégique (à cause notamment de la crise du COVID 19 et du contexte incertain lié aux conflits internationaux) sont prévues ou réintroduites dans le PS 2024-2028.

La justification du choix du projet s'appuie également sur une analyse inconvénient/avantage et raison des choix retenus pour chacune de actions des trois ambitions (n° 2, 3, 4) concernées par l'évaluation environnementale.

Enfin, le rapport explicite les choix retenus au regard de l'étude de solutions de substitution raisonnables (pages 13/70 et 14/70) pour les deux volets concernés par l'évaluation environnementale (politique d'aménagement et de développement durable du port ; politique des dessertes du port et en faveur de l'intermodalité).

2.4 Impacts sur l'environnement et mesures éviter, réduire, compenser (ERC) envisagées

Le rapport environnemental analyse les impacts, sur les différents compartiments environnementaux, de chacune des ambitions et actions associées du PS 2024-2028 concernées par l'évaluation environnementale (à savoir les ambitions n°2, 3 et 4). L'analyse prend en compte la phase travaux et la phase d'exploitation. Les mesures ERC associées sont listées puis détaillées.

Pour chaque ambition, un tableau de synthèse des impacts est fourni ce qui permet au public d'appréhender globalement l'importance ou le caractère limité des incidences

résiduelles du plan stratégique sur l'environnement après mise en œuvre des mesures ERC.

Il manque un tableau de synthèse des mesures qui permettrait de prendre connaissance rapidement de l'ensemble des mesures ERC proposées par catégorie ainsi que leur coût et distinguant les mesures ERC déjà engagées.

La MRAe recommande de compléter le rapport environnemental avec un tableau de synthèse des mesures afin de permettre au public de prendre connaissance rapidement de l'ensemble des mesures ERC proposées par catégorie ainsi que leur coût et distinguant les mesures ERC déjà engagées ;

Les impacts potentiels

Plusieurs projets d'aménagement évoqués dans le dossier d'évaluation environnementale du Projet stratégique du GPMG pour la période 2024-2028 auraient un impact potentiel sur la biodiversité. Les documents relatifs aux travaux envisagés par le GPMG dans le cadre de son PS 2024-2028 ne peuvent pas se substituer aux pièces réglementaires attendues dans les éventuelles procédures d'instructions à venir. De plus, les présentations non-exhaustives des travaux dans les documents ne permettent pas de statuer à ce jour sur l'ensemble des procédures réglementaires auxquelles les travaux pourraient être soumis. Pour chacun de ses projets, il conviendra donc de travailler avec les services déconcentrés de l'État en phase amont des procédures d'instruction d'autorisations de travaux afin de développer des séquences de mesures « ERC » en adéquation avec les enjeux de biodiversité identifiés dans le respect de la réglementation.

L'ensemble des travaux, mentionnés ci-après, en relation avec le milieu marin ou des espaces encore naturels de la zone industrielle de Jarry, sont susceptibles d'avoir un impact notable envers ces milieux qui présentent de forts enjeux, et nécessiteront d'être particulièrement vigilant au moment de leur conception :

- La construction d'un nouveau quai sur le terre-plein déjà créé ;
- La reconstruction du quai 13 ;
- L'aménagement du Domaine industriel et commercial (DIC) de Jarry à proximité du canal : potentiel impact important sur la mangrove, habitat d'espèces protégées ;
- Le développement d'un pôle nautique pour la restauration navale : potentiel impact important pour le milieu marin étant donné la nature des activités, et application probable de la réglementation ICPE ;
- Le dragage du lagon bleu de la marina de Bas-du-Fort ;
- La modification du chenal de transit des navires par dragage et déroctage.

D'après le rapport de présentation du projet, la MRAe relève que les travaux de dragage et déroctage liés à la modification du chenal de transit des navires ne sont pas prévus sur la période 2025-2028 mais plutôt en 2029-2033.

En l'absence de descriptions plus complètes, il semble que les projets suivants pourraient générer des impacts sur le milieu marin du fait de leur proximité avec la mer :

- L'aménagement de la Darse de Pointe-à-Pitre (calendrier 2027-2028) ;
- La mise en place d'un nouveau rail à portiques sur le quai 12 en cours de travaux ;
- La rénovation des quais de croisière ;
- La réorganisation des quais 9, 10 et 11 ;

- L'amélioration du réseau de gestion des eaux usées de la marina.

En revanche, dans la mesure où les travaux ne concerneraient que des infrastructures terrestres sans lien direct avec le milieu marin et situées en zone urbaine artificialisée, les projets susceptibles de n'avoir que peu d'impact sur les milieux naturels et la biodiversité pourraient être :

- La modernisation des gares maritimes et routières du site de Bergevin à Pointe-à-Pitre (Calendrier 2025-2028) ;
- Le nouveau siège du GPMG à Pointe-à-Pitre (Calendrier 2026-2028) ;
- Les projets d'installations de panneaux photovoltaïques sur des bâtiments dans différents sites d'implantation du GPMG (Calendrier 2026-2028).

Les mesures Eviter, Réduire, Compenser (ERC)

Plusieurs mesures ERC, parmi lesquelles certaines sont déjà engagées, sont inscrites au projet stratégique dans le but d'atténuer l'impact des activités du GPMG sur les milieux naturels à la fois dans le cadre de la mise en œuvre de travaux ou de son exploitation. Il n'est pas toujours facile de distinguer les mesures volontaires propres au projet stratégique du GPMG de celles consécutives à des autorisations délivrées dans le cadre de travaux déjà réalisés et en cours de réalisation.

- Les mesures d'évitement

La mesure E1 « Reconstruire le port sur lui-même » est en adéquation avec les principes de « Zéro artificialisation nette » et la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » (ERC). C'est une mesure fondamentale.

La mesure E2 « Développement et maintien des zones à vocation naturelle au sein de la circonscription portuaire » consiste pour le GPMG à élaborer un Schéma d'aménagement du territoire du port avec détermination de la vocation des sites : vocation « naturelle » ou « portuaire » en considérant les enjeux environnementaux identifiés dans la circonscription portuaire. La transmission de ce schéma de planification des espaces portuaires est indispensable dans le cadre de ce projet stratégique dans la mesure où il permettrait d'évaluer, voire de discuter, la pertinence avec laquelle ont été identifiés les espaces naturels à préserver et les possibles zones de travaux à venir.

- Mesures de réduction

Les mesures de réduction consistent en particulier à maîtriser à la source la turbidité liée aux travaux (R2) et élaborer des documents de planification ou de gestion notamment :

- un plan de gestion des espaces (PGE) naturels et anthropisés (R4) ;
- une charte de réduction de l'empreinte écologique (R6) ;
- une stratégie de gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE), intégrant prévention (R7) et enlèvement ou traitement (R8) .

À travers l'élaboration d'un plan de gestion des espaces, le GPMG affiche sa volonté d'avoir une approche équilibrée entre les activités portuaires, les impératifs environnementaux et la préservation de l'environnement. Les objectifs poursuivis sont d'une part, notamment, de conforter et renforcer l'intégration de la biodiversité dès les phases amont des projets d'aménagement, de développer des partenariats et la sensibilisation des acteurs de la place portuaire et du grand public à la valeur des milieux

naturels présents au sein du domaine portuaire (herbiers, mangrove, herbiers marins) et d'autre part, d'améliorer la connaissance des espaces du domaine portuaire et de proposer un programme d'actions pour préserver les écosystèmes, les services rendus par ces derniers et une meilleure gestion des sites anthropisés.

Pour la MRAe cette mesure doit permettre au GPMG de renforcer sa coopération avec les acteurs en charge de la préservation des espaces naturels.

La MRAe constate que malgré la recommandation formulée en août 2024 dans l'avis de cadrage du projet stratégique, la stratégie de gestion des espèces exotiques envahissantes proposée par le GPMG ne prend pas en compte l'iguane commun, espèce exotique envahissante qui constitue une menace pour l'iguane des Petites Antilles, espèce endémique et protégée sur l'ensemble du territoire français. Pourtant le GPMG est la porte d'entrée et de sortie de cette espèce à travers ses activités de transit. Il a donc une responsabilité particulière en matière de lutte contre cette espèce exotique envahissante qu'est l'iguane commun.

La MRAe demande de mieux prendre en compte dans l'évaluation environnementale l'iguane commun, espèce exotique envahissante qui constitue une menace pour l'iguane des petites Antilles⁸, espèce endémique et protégée sur l'ensemble du territoire français. Dans ce cadre, il est attendu une analyse plus approfondie du sujet dans l'état initial, une analyse de l'articulation du projet stratégique avec le plan national d'action « Iguane des petites Antilles » et la prise en compte de l'iguane commun dans la stratégie de gestion des espèces exotiques envahissantes qui sera élaborée par le GPMG.

Les autres mesures de réduction concernant :

- la réduction de la pollution lumineuse (R9) ;
- l'intégration systématique de critères environnementaux dans les appels d'offre (R12) ;
- la mise en place d'un plan de gestion des sédiments de curage sous la forme d'un Schéma directeur de gestion des sédiments du GPMG (R15) ;
- la réduction de l'impact des travaux de battage (R17) : Système d'évitement / surveillance des cétacés ;
- le sauvetage d'espèces avant destruction (R18) ;
- l'écoconception des structures portuaires (R19)

Concernant la mesure R9, tout doit être mis en œuvre pour respecter la réglementation et notamment les prescriptions inscrites dans l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

S'agissant de la mesure R15, la production d'un schéma directeur de gestion des sédiments est encouragée. Ce dernier devra être transmis au service de l'État compétent pour la thématique.

- Mesures de compensation

Deux mesures de compensation sont prévues. Il s'agit de favoriser la préservation des

⁸ L'iguane des Petites Antilles est une espèce endémique. Il était présent depuis Anguilla jusqu'en Martinique, mais il a aujourd'hui disparu de nombreuses îles (Saint-Martin, Saint Kitts et Nevis, Barbuda, Antigua), notamment à cause de la destruction de son habitat et de l'arrivée de l'iguane commun. Protégé sur l'ensemble des territoires français, sa conservation fait l'objet d'un Plan national d'actions (PNA) depuis 2010. Malgré les actions de conservation entreprises, il a été reclassé comme « En danger critique d'extinction » sur la liste rouge de l'UICN, soit l'état de conservation le plus dégradé avant l'extinction. <https://uicn.fr/wp-content/uploads/2022/05/tableaux-liste-rouge-faune-de-guadeloupe.pdf>

tortues marines de l'archipel Guadeloupéen (mesures C1) et de restaurer la forêt marécageuse (mesures C2). Il convient de signaler que la circonscription portuaire accueille majoritairement de la mangrove et non de la forêt marécageuse.

- Mesures d'accompagnement

Outre les mesures ERC, le rapport environnemental propose deux mesures d'accompagnement afin de sensibiliser les usagers portuaires aux enjeux environnementaux (A2) et mettre en relation les usagers (A6).

Il convient de noter que les actions de communication à destination du grand public font l'objet notamment de la mesure R4.

3 Dispositif de suivi du projet stratégique et de l'évaluation environnementale

3.1 Présentation générale

Le dispositif de suivi du projet stratégique comprend un tableau de suivi de l'avancement et de la réalisation des actions et 20 indicateurs de performance (annexes 4 et 5 du rapport de présentation du projet stratégique).

Les indicateurs proposés dans le cadre de l'évaluation environnementale du Projet Stratégique 2024-2028 découlent du bilan des indicateurs environnementaux du précédent projet stratégique. Il ressort de ce bilan que seuls 31% des indicateurs ont pu être correctement saisis, remplis et traités durant les 5 années du plan stratégique 2019-2023.

Comme dans le précédent plan stratégique, les indicateurs sont regroupés par composante de l'environnement. A ceux-ci s'ajoutent des indicateurs liés à la gouvernance et au management environnemental. Huit indicateurs ont été supprimés du fait de leur complexité technique à les remplir ou ne présentant aucune pertinence. C'est le cas par exemple du nombre de balisages de chantier déployés qui est un indicateur impossible à suivre et pas révélateur d'une mesure environnementale. De même, le volume de carburant sans soufre utilisé dans les navires de service et les équipements flottants est inadapté : le volume de carburant est connu, mais pas celui sans soufre.

En revanche, huit indicateurs ont été proposés pour compléter le bilan et apporter des informations environnementales :

- Nombre de stations hydrologiques suivies sur une année ;
- Nombre de stations de sédiments suivies ;
- Nombre de paramètres suivis / nombre de paramètres > N1 et > N2 ;
- Nombre de stations inventoriées en suivi biologique ;
- Nombre d'épaves de navire immergées enlevées ;
- Montant financier des opérations de restauration engagées ;
- Nombre de plants de palétuviers plantés ;
- Investissements en lien avec l'adaptation des installations portuaires au changement climatique.

Au final, 56 indicateurs ont été retenus dans le cadre du suivi environnemental du projet stratégique 2024 -2028.

Les indicateurs numérotés 3.7 et 3.8 apparaissent deux fois, il convient de corriger la numérotation. La MRAe constate que l'indicateur « nombre de paramètres déclassant

pour chaque site de contrôle » n'est pas renseigné sur la période 2019 à 2023 alors que des données de suivi de la qualité de l'air entre 2021 et 2023 sont présentées dans l'état initial. Ces données sont issues du suivi de la qualité de l'air réalisé au cours de la mise en œuvre du précédent projet stratégique du GPMG (mise en place d'une démarche de monitoring environnemental).

La MRAe demande de renseigner l'indicateur « nombre de paramètres déclassant pour chaque site de contrôle » pour les années 2021 à 2023 à partir des données issues du suivi de la qualité de l'air réalisé au cours de la mise en œuvre du précédent projet stratégique du GPMG.

3.2 Actions en faveur des espaces naturels de circonscription portuaire et indicateurs de suivi

Des actions en faveur des espaces naturels de la circonscription portuaire sont inscrites au projet stratégique. Là encore, il n'est pas toujours facile de distinguer les mesures volontaires propres au projet stratégique du GPMG et celles consécutives à des autorisations délivrées dans le cadre de travaux déjà réalisés ou en cours de réalisation.

Pour évaluer la mise en œuvre de ces actions, des indicateurs de suivi sont proposés sans pour autant que des objectifs ne soient affichés ;

Les actions mentionnées peuvent être distinguées en trois catégories :

- L'acquisition de connaissances par suivi environnemental des espaces naturels ;
- La gestion et la réhabilitation des espaces naturels ;
- La sensibilisation des partenaires en faveur des espaces naturels.

L'acquisition de connaissances par suivi environnemental des espaces naturels

L'Indicateur de suivi « 3.1 : Nombre de stations inventoriées en suivi biologique » permet de quantifier l'effort fourni pour déterminer la biodiversité de la circonscription portuaire mais ne permet pas de l'estimer. Il serait pertinent de compléter cet indicateur avec le nombre d'espèces inventoriées par grand groupe taxonomique (Oiseaux, Insectes, Poissons, etc.) ou par statuts d'espèces (menacées, protégées, exotiques envahissantes, etc.)

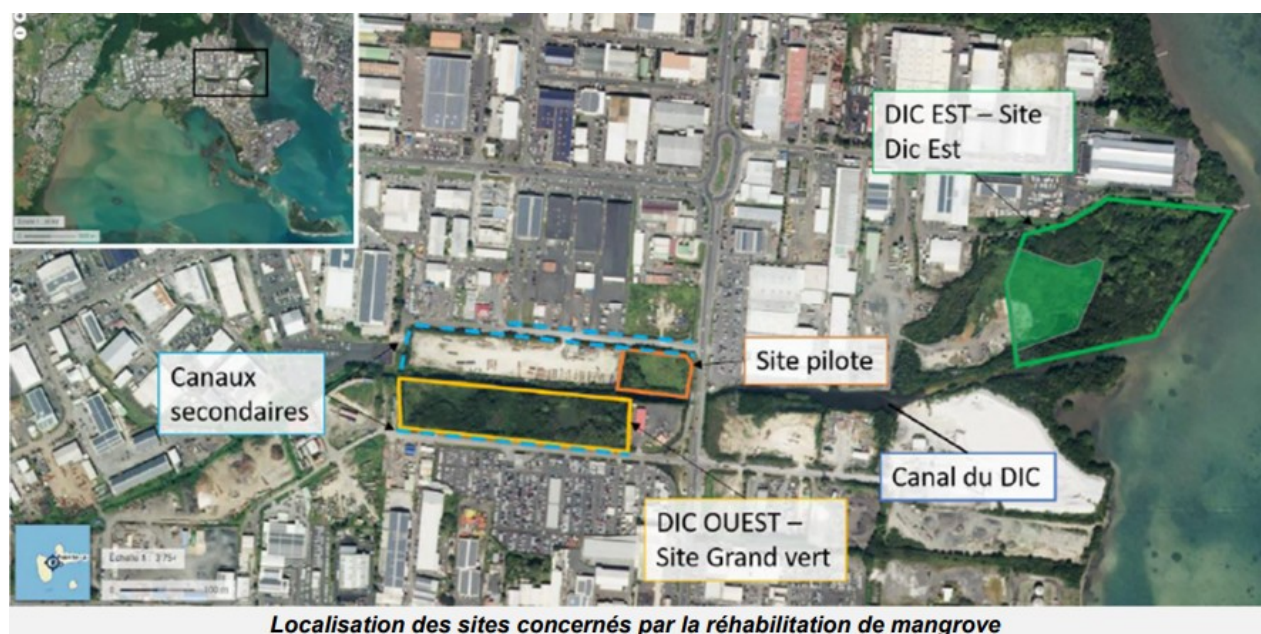
L'indicateur de suivi « 3.7 : État de la faune marine profonde » doit être renseigné par la réalisation de campagnes intégrant des suivis de la faune benthique et des concentrations en métaux lourds sur les zones de dragage de sédiments. Par ailleurs, d'autres indicateurs spécifiques à la gestion des sédiments marins ont été développés (cf. indicateurs 2.1 à 2.8).

L'Indicateur de suivi « 3.8 : Taux d'alerte Cétacés = Nombre de cas où des opérations de travaux sont retardées / Nombre d'observations de Cétacés » est renseigné dans le cadre de campagnes de suivis de travaux qui génèrent du bruit sous-marin.

Gestion et réhabilitation des espaces naturels

Le contexte affiché pour ces actions pose question, puisque le document cite parfois des « actions de préservation, de restauration, et de captation pour en faire des actifs de compensation ». Il convient dès à présent de mieux définir les modalités relatives aux « actifs naturels de compensation » envisagés. D'autant plus que les sites ciblés,

apparemment situés dans la zone industrielle de Jarry, ont déjà fait l'objet de projets de restauration de mangrove financés par l'Europe (via le projet Life Adapt'Island) et par l'État (via le projet MANGCO) ou fait l'objet de mesures ERC pour les travaux du quai 12 (MC5) et ne devraient pas être éligibles à de tels dispositifs. Par ailleurs, il est difficile de distinguer les opérations réalisées les unes des autres et les sites concernés.



La MRAe recommande la plus grande vigilance sur les actions de réhabilitation ou restauration d'espaces naturels déjà engagées dans le cadre d'autres dispositifs de financement ;

La MRAe demande dès à présent de mieux définir les modalités relatives aux « actifs naturels de compensation » envisagés. Elle demande de distinguer clairement les actions réalisées par les partenaires des actions de compensation menées par le GPMG dans le cadre de la mise en œuvre de son projet stratégique.

Les indicateurs propres aux actions de gestion et réhabilitation des espaces naturels sont discutés ci-après :

- Indicateur de suivi 3.2 : Superficie d'habitats concernés par un périmètre de gestion. Plutôt que le terme « périmètre », il conviendrait d'employer le terme « plan » (exemple du plan de gestion en cours d'élaboration pour l'îlet à Cochons).

- Indicateur de suivi 3.3 : Ratio de la surface d'habitats détruits sur la surface d'habitats restaurés.

Cet indicateur développé pour le suivi de l'état des herbiers marins est difficile à appréhender et doit être mieux décrit. Il semble à la fois difficile de distinguer et d'estimer la surface des herbiers marins qui seraient détruits et la surface des herbiers marins qui seraient restaurés. Réaliser une cartographie des herbiers marins de la circonscription portuaire et en estimer la surface en identifiant les espèces (en tenant compte en particulier du statut d'indigénat) serait suffisant.

- Indicateur de suivi 3.6 : Nombre de boutures coralliennes en élevage + Nombre de boutures transplantées.

Cet indicateur est élaboré dans le cadre de la gestion de la ferme corallienne. S'il permet de quantifier l'effort fourni pour produire des boutures de coraux, il ne permet pas d'estimer le résultat des opérations de transplantation, il devrait pour cela être complété par un taux de mortalité décliné par classe de temps (après 1, 2, 3, 5 et 10 ans de transplantation par exemple). Il pourrait également être complété par un coût de l'opération relatif à une bouture transplantée en fonction du temps également.

- Indicateur de suivi : Surface d'espaces naturels réhabilités dans le cadre du programme environnemental (y compris dédiés aux mesures compensatoires).

Cet indicateur est élaboré dans le cadre du suivi des zones d'espaces naturels restaurées, et de la mangrove en particulier. Cet indicateur devrait être subdivisé en deux pour distinguer les opérations réalisées de manière volontaire dans le cadre du programme environnemental du GPMG, de celles qui relèvent d'un caractère obligatoire puisque imposées dans le cadre des autorisations réglementaires délivrées dans le cadre de travaux.

- Indicateur de suivi 3.8 : Nombres de plants de palétuviers plantés.

Cet indicateur est élaboré dans le cadre du suivi des zones restaurées de mangrove. Le nombre de palétuviers plantés traduit une « bonne intention » mais ne traduit pas un réalisme en termes de réhabilitation et de restauration écologiques. D'autres indicateurs plus pertinents pourraient être développés pour rendre compte du résultat des opérations réalisées : la surface de mangrove restaurée, la densité de palétuviers par classe de taille pour les surfaces restaurées de mangrove, la densité de trous de crabes par surface de mangrove restaurée, etc.

La sensibilisation des partenaires en faveur des espaces naturels.

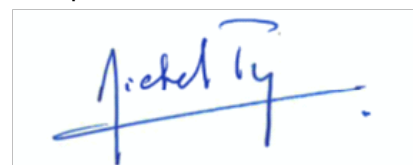
L'Indicateur de suivi « 10.1 : Nombre d'agents portuaires formés » est développé dans le cadre des opérations de sensibilisation à la protection de l'environnement à destination des agents portuaires tandis que l'indicateur de suivi « 10.2 : Nombre d'actions de sensibilisation » concerne les opérations de sensibilisation à la protection de l'environnement auprès de sociétés ou de concessionnaires. Ces deux indicateurs sont pertinents et facilement renseignables.

D'autres actions de partenariat avec des collectivités, des associations locales, des établissements publics (ARB-IG par exemple) sont évoquées dans le document mais sans que des indicateurs ne soient proposés. Le nombre de conventions établies avec des partenaires pourrait être un indicateur à développer.

La MRAe recommande d'améliorer le dispositif de suivi en tenant compte des observations formulées dans le présent avis, en particulier :

- ***intégrer un état zéro et une valeur cible lorsque les données sont disponibles ;***
- ***compléter l'indicateur de suivi « 3.1 Nombre de stations inventoriées en suivi biologique » avec le nombre d'espèces inventoriées par grand groupe taxonomique (Oiseaux, Insectes, Poissons, etc.) ou par statuts d'espèces (menacées, protégées, exotiques envahissantes, etc.) ;***
- ***remplacer l'indicateur de suivi « 3.3 : Ratio de la surface d'habitats détruits sur la surface d'habitats restaurés par un nouvel indicateur « Réaliser une cartographie des herbiers marins de la circonscription portuaire et en estimer la surface en identifiant les espèces (en tenant compte en particulier du statut d'indigénat) ;***
- ***subdiviser en deux l'indicateur « Surface d'espaces naturels réhabilités dans le cadre du programme environnemental (y compris dédiés aux mesures compensatoires) afin de distinguer les opérations réalisées de manière volontaire dans le cadre du programme environnemental du GPMG, de celles qui relèvent d'un caractère obligatoire puisque imposées dans le cadre des autorisations réglementaires délivrées dans le cadre de travaux ;***
- ***remplacer l'indicateur « Nombres de plants de palétuviers plantés » par un indicateur plus pertinent tel que « la surface de mangrove restaurée » ;***
- ***développer des indicateurs pour les actions de partenariat avec des collectivités, des associations locales, des établissements publics (le nombre de conventions signées par exemple).***

P/Le président de la MRAe

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michel PY', enclosed within a thin blue rectangular border.

Michel PY