

**AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE**  
art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : 2025-02-41x-00277      Référence de la demande : n° 2025-00277-031-002

Dénomination du projet : Extension du port de Galisbay

**Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 01/10/2025**

Lieu des opérations : - Département : Saint-Martin des Antilles françaises      - Commune : 97150 Saint-Martin des Antilles françaises

Bénéficiaire : Etablissement portuaire de Saint-Martin

<b>MOTIVATION OU CONDITIONS</b>
---------------------------------

**1. Contexte du projet**

Le projet présenté par l'Établissement Portuaire de Galisbay-Bienvenue vise l'extension du port de commerce de Saint-Martin, unique point d'entrée des marchandises et des produits pétroliers pour la partie française de l'île. Le pétitionnaire justifie cette opération par l'augmentation continue des besoins logistiques du territoire, la saturation des infrastructures actuelles et la nécessité d'adapter le port aux standards contemporains du transport maritime.

L'objectif principal du projet est de renforcer la capacité d'accueil du port, tant pour le trafic de marchandises que pour les navires de plus grande taille, incluant des navires porte-conteneurs de type feeder et des navires de croisière. Pour ce faire, le projet prévoit l'approfondissement du chenal d'accès et du cercle d'évitage, la création de nouveaux quais (Ro-Ro, commerce et polyvalent croisière/commerce), ainsi que la réalisation d'un terre-plein portuaire d'environ 10 hectares, en partie gagné sur la mer.

Le pétitionnaire met également en avant un objectif de sécurisation et de modernisation des infrastructures, permettant une meilleure fluidité des manœuvres portuaires, une optimisation des opérations de chargement et de déchargement, et une amélioration des conditions d'exploitation à long terme. L'extension vise par ailleurs à renforcer le rôle stratégique du port de Galisbay comme plateforme logistique régionale, au service non seulement de Saint-Martin, mais aussi des îles voisines.

Enfin, le dossier souligne la volonté d'intégrer les contraintes environnementales dans la conception du projet, notamment par des ajustements techniques visant à réduire les volumes dragués, limiter la turbidité et encadrer strictement les opérations de clapage. Le projet s'inscrit ainsi, selon le pétitionnaire, dans une logique de développement portuaire structurant pour le territoire, conciliant enjeux économiques, logistiques et environnementaux.

**Localisation du projet :**

Le Port de Galisbay est situé au nord-est de l'île de Saint-Martin, au nord de la baie de la Potence, limitée à l'Est par la pointe Arago et à l'ouest par la pointe du Bluff. L'isobathe des 5 m CM (Cote Marine) est située à 600 m du trait de côte et la profondeur du plateau formant le fond de la baie ne dépasse pas 10 m de profondeur.

La baie de la Potence est soumise à de nombreuses sources de pollution : activités portuaires au nord et activités de plaisance au sud ; pollutions liées à l'assainissement (réseau d'eaux usées, assainissement non collectif et réseau pluvial ...) Cette baie subit aussi les rejets d'eaux sursalées

provenant de l'usine de désalinisation et rejets d'eaux chaudes de la centrale EDF. Les 4 prises d'eau de l'usine de désalinisation sont situées dans la zone d'emprise du projet (environ 500 m des travaux de dragage).

### **Objet de la demande :**

Le projet est mené par l'Établissement Portuaire de Saint-Martin (EPSM), établissement public à caractère industriel et commercial créé en 2007, agissant en lien étroit avec la Collectivité d'outre-mer de Saint-Martin.

Les aménagements envisagés s'articulent autour de plusieurs composantes majeures :

- Le **creusement et l'approfondissement du chenal de navigation**, afin d'atteindre une cote de -9 m (Côte Marine), permettant ainsi l'accès à des navires de plus grande capacité, pouvant atteindre environ 200 mètres de longueur, qu'il s'agisse de navires porte-conteneurs (jusqu'à 1 800 EVP) ou de paquebots de croisière ;
- La **prolongation du quai principal**, destinée à rendre possible l'accostage de ces unités de grand gabarit (navire de 200m) ;  
L'**agrandissement du terre-plein portuaire**, dont la superficie serait portée à environ 8 ha par remblaiement sur le domaine maritime, dans l'objectif d'optimiser l'organisation logistique du port et de permettre l'accueil direct de navires déchargeant actuellement leurs marchandises sur le port voisin de Sint Maarten. Ce terre-plein sera équipé d'un quai pour les porte-conteneurs et d'un quai Ro-Ro.
- Par ailleurs, il est également prévu de **creuser une souille** pour accueillir les navires à fort tirant d'eau. Ainsi, pour les bateaux de fort tonnage, un cercle d'évitage de 300 m de diamètre sera établi. Cette souille sera rapidement comblée par les sédiments de la baie dont la dynamique est importante. Des travaux d'entretien annuels seront donc nécessaires et continueront d'impacter le milieu.

### **Note : documents mis à disposition**

Le dossier comprend 43 pièces, ce qui apparaît excessif pour l'analyse du projet. L'absence d'une synthèse générale complique la lecture et oblige à rechercher les informations dans plusieurs documents distincts. Certaines pièces étant par ailleurs redondantes, l'ensemble du dossier manque de lisibilité et aurait gagné à être rationalisé. Le CNPN exige un dossier de demande de dérogation unique et autoportant.

## **2. Raisons impératives d'intérêt public majeur**

Le document intitulé « Chapitre 1 – Résumé non technique » comporte une section spécifiquement consacrée aux **raisons impératives d'intérêt public majeur** (section 6.1), dans laquelle le maître d'ouvrage entend justifier le projet au regard des dispositions de l'article **L. 411-2 du Code de l'environnement**.

Les éléments avancés par le pétitionnaire reposent principalement sur quatre axes :

- Un argumentaire à dominante économique et concurrentielle, fondé sur l'objectif de positionner le port de Galisbay comme plateforme de transbordement de référence à l'échelle des Petites Antilles, de capter une partie des flux actuellement traités à Sint Maarten et d'en retirer des bénéfices économiques et financiers pour la collectivité.
- Un projet structurant de développement territorial, inscrit dans une stratégie globale portée par la Collectivité, visant le rééquilibrage des flux entre les parties française et néerlandaise de l'île, le soutien à l'activité économique et l'adaptation aux évolutions du trafic maritime. Le CNPN note que ces éléments relèvent avant tout d'une logique de développement et de compétitivité économique, dont le caractère impératif et majeur au sens strict de la réglementation n'est pas démontré à ce stade.
- Un enjeu de souveraineté et de sécurité d'approvisionnement, le projet étant présenté comme nécessaire pour garantir l'autonomie de la partie française de l'île dans un contexte

insulaire fortement dépendant du transport maritime. Si cet objectif constitue un enjeu d'intérêt public, le dossier ne documente pas suffisamment en quoi l'extension projetée serait la seule solution possible permettant d'atteindre cet objectif, ni en quoi les infrastructures existantes ou des alternatives d'aménagement seraient insuffisantes.

- Un objectif de résilience face aux risques naturels majeurs, notamment par la capacité à accueillir des navires militaires de type BPC en cas de catastrophe comparable à l'ouragan Irma. Le CNPN souligne que cet argument n'est étayé par aucune analyse opérationnelle ou scénario d'intervention démontrant la nécessité dimensionnelle du projet pour répondre à ce besoin spécifique.

Pour ces raisons, le CNPN considère que le projet échoue à démontrer des objectifs d'intérêt public majeurs avérés.

Le CNPN relève par ailleurs qu'il est regrettable que, sur un territoire insulaire de superficie aussi réduite que Saint-Martin, les parties française et néerlandaise ne soient pas parvenues à formaliser une approche concertée et opérationnelle en matière de gestion portuaire et de résilience face aux risques majeurs. Une coopération renforcée à l'échelle de l'île permettrait en effet de mieux sécuriser l'approvisionnement de l'ensemble des habitants, tout en limitant la multiplication d'infrastructures lourdes et en favorisant une préservation plus globale et cohérente de l'environnement de ce territoire particulièrement contraint et sensible.

### **3. Absence de solution alternative satisfaisante**

Le CNPN constate que le dossier comporte une analyse de variantes et d'optimisations techniques du projet retenu, portant principalement sur les modalités d'aménagement, les choix constructifs et certaines options de phasage. Le dossier présente en effet plusieurs scénarios alternatifs, incluant un scénario dit « hypothèse zéro », des variantes de dimensionnement du port, des hypothèses de localisation alternative à l'échelle de l'île, ainsi qu'une option de délocalisation de l'activité de croisière.

Toutefois, à l'examen, le CNPN constate que l'analyse repose majoritairement sur une comparaison de scénarios orientée vers la justification du projet retenu, sans démonstration pleinement probante de l'absence de solution alternative. Les alternatives étudiées portent essentiellement sur des variantes internes au projet d'extension portuaire ou sur des localisations alternatives rapidement écartées en raison de contraintes techniques, financières ou environnementales, sans que soit conduite une analyse approfondie de solutions de moindre impact écologique.

Le scénario de non-réalisation (« hypothèse zéro ») est présenté principalement sous l'angle de ses conséquences économiques et logistiques, sans être assorti d'une réflexion sur des mesures structurelles alternatives, telles qu'une optimisation des infrastructures existantes, une réorganisation fonctionnelle du port à périmètre constant, ou une approche coordonnée à l'échelle de l'île intégrant la partie néerlandaise. De même, si la coopération transfrontalière est évoquée de manière indirecte, elle ne fait pas l'objet d'une analyse comparée formalisée permettant d'en évaluer la faisabilité et les impacts environnementaux potentiellement réduits.

Par ailleurs, l'analyse multicritères présentée, très bien structurée par ailleurs, intègre des critères économiques et stratégiques prépondérants, tandis que les enjeux de biodiversité et les impacts sur les habitats et espèces protégés apparaissent insuffisamment déterminants dans l'élimination des alternatives.

Cette approche ne permet donc pas de démontrer que le projet retenu constitue la seule solution raisonnable permettant d'atteindre les objectifs poursuivis, avec un niveau d'impact environnemental strictement limité.

En conséquence, le CNPN considère que, en l'état du dossier, la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante n'est pas démontrée de manière suffisamment robuste et argumentée, ce qui fragilise la recevabilité du projet au regard du régime dérogatoire applicable aux espèces protégées. Le CNPN recommande qu'une analyse complémentaire soit conduite, intégrant explicitement des scénarios de moindre impact et une mise en balance approfondie des enjeux environnementaux, territoriaux et transfrontaliers, dans laquelle l'objectif de moindre impact sur la biodiversité doit compter davantage que comme une variable parmi d'autres, sans quoi la condition dérogatoire ne pourra être démontrée.

## ETAT DES LIEUX – INVENTAIRE INITIAL / EVALUATION DES ENJEUX

Pour ce qui concerne l'inventaire de la faune en **milieu terrestre**, deux espèces d'**amphibiens** ont été observées : l'hylode de Johnstone (*Eleutherodactylus johnstonei*) et la rainette de Cuba (*Osteopilus septentrionalis*). Parmi les **reptiles**, les espèces suivantes fréquentent la zone portuaire actuelle : *Hemidactylus mabouia* (hémidactyle mabouia), *Hemidactylus frenatus* (hémidactyle bridé), *Sphaerodactylus sputator* (sphérodactyle d'Anguilla), *Gymnophthalmus underwoodi* (gymnophthalme d'Underwood), *Anolis pogus* (anolis de Saint Martin statut IUCN : NT), *Norops sagrei* (anolis brun de Cuba), *Iguana iguana* (iguane vert) et *Iguana rhinolopha* (iguane rhinolophe). Deux espèces sont protégées : *Pholidoscelis plei* (ameive de Plée) et *Anolis gingivinus* (anolis d'Anguilla).

Parmi les 8 espèces de **Chiroptères** présentes à Saint-Martin, 5 espèces sont présentes dans la zone d'étude. Il s'agit de : *Brachyphylla cavernarum* (brachyphylle des Antilles), *Monophyllus plethodon* (monophylle des Petites Antilles), *Tadarida brasiliensis* (tadaride du Brésil), *Molossus molossus* (molosse commun), *Noctilio leporinus* (noctilion pêcheur). Tous ces chiroptères sont protégés intégralement. Au niveau local, l'enjeu local de conservation est fort pour le monophylle des Petites Antilles.

Trois missions d'étude de l'**avifaune** ont été réalisées en 2025 en considérant une zone proche (correspondant à l'aire d'étude immédiate) qui comprend les limites actuelles du port et la partie marine (projet de terre-plein et le chenal d'accès) ; une zone d'étude rapprochée correspondant à la distance d'identification des oiseaux de mer (environ 1 km) et une zone éloignée (environ 6 km). Sur les 45 espèces d'oiseaux observées dans le secteur d'étude, 24 espèces ont été répertoriées dans la zone d'emprise du projet. L'enjeu local de conservation est considéré comme fort pour les espèces du milieu marin (7 espèces), modéré pour 10 espèces, faible pour 28 espèces et nulle pour 2 espèces. Les espèces d'oiseaux marins considérées comme ayant un enjeu fort sont les suivantes : *Fregata magnificens* (Frégate superbe), *Pelecanus occidentalis* (Pélican brun), *Sula leucogaster* (Fou brun), *Thalasseus maximus* (Sterne royale), *Sterna dougallii* (Sterne de Dougall), *Sternula antillarum* (Petite sterne), *Thalasseus sandvicensis* (Sterne Caugek).

Concernant le milieu marin, les études menées par l'AGOA ont montré une fréquentation forte des **mammifères marins** dans les eaux de Saint-Martin. Deux balises acoustiques passives ont été installées dans la zone d'emprise du projet et au nord du banc de la Médée et ont révélé la présence des Mammifères marins suivants : le dauphin tacheté de l'Atlantique (*Stenella frontalis*) et le dauphin tacheté pantropical (*Stenella attenuata*). Des baleines à bosse (*Megaptera novaeangliae*) ont été occasionnellement détectés au nord du banc de la Médée.

Bien que non observées pendant les investigations, l'enjeu est très fort pour les 5 espèces de **tortues marines** recensées dans les eaux de Saint-Martin. Ces espèces sont toutes strictement protégées aux Antilles françaises, ainsi que leur habitat. Il s'agit des espèces suivantes : *Chelonia mydas* (Tortue verte) (statut IUCN : EN (en danger) ; *Eretmochelys imbricata* (Tortue imbriquée) (statut IUCN : CR (en danger critique d'extinction) ; *Dermochelys coriacea* (Tortue luth) (statut IUCN : VU (vulnérable). La tortue Caouanne (*Caretta caretta*) et la tortue olivâtre (*Lepidochelys olivacea*) sont plus rares. Il n'existe pas de sites de ponte à l'ouest de l'île car le milieu terrestre de la baie de la Potence est un milieu fortement anthropisé, mais de nombreux sites de pontes ont été observés au nord-ouest de

Saint-Martin. Il est probable que ces espèces viennent se nourrir dans les herbiers de la baie de la Potence.

Concernant la **faune ichthyologique**, les rapports se basent sur des données anciennes datant de 2003 (CEMINAG) et de 2006 (PARETO). Aucun rapport synthétique concernant ce groupe n'est fourni. Les herbiers de Phanérogames marines sont connus comme zones de nurserie pour les poissons de récifs. Il en est de même concernant les **Invertébrés marins** vivant dans les herbiers de Phanérogames (oursins, holothuries, étoiles de mer, Mollusques, Crustacés ...). Aucune étude spécifique n'a été réalisée sur ce groupe et les données fournies proviennent d'anciens rapports.

**En conclusion, les enjeux concernant la biodiversité sont très forts pour le milieu marin, surtout pour le groupe des tortues marines et pour les mammifères marins qui fréquentent les eaux de Saint-Martin toute l'année. Malgré cela, des mises à jour ou réalisation d'inventaires sur la faune aquatique font défaut.**

## EVALUATION DES IMPACTS / SEQUENCE ERC

### Impacts identifiés

Le projet d'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue engendre des **impacts environnementaux significatifs**, principalement liés aux opérations de dragage, de remblaiement et à la création d'infrastructures portuaires en milieu marin.

Les impacts majeurs concernent en premier lieu le **milieu marin**, avec une modification directe des fonds par l'approfondissement du chenal d'accès, du cercle d'évitage et des zones d'accostage. Ces travaux entraînent la destruction d'habitats benthiques, ainsi qu'une remise en suspension importante de sédiments, susceptible de provoquer une augmentation temporaire de la turbidité et une altération de la qualité de la colonne d'eau. Ces phénomènes sont susceptibles d'affecter les communautés biologiques marines, en particulier les organismes sensibles à l'envasement et à la diminution de la lumière.

Les travaux en milieu marin vont impacter 24,5 ha d'herbiers de Phanérogames marines, 0,75 ha d'algues et 16,5 ha de fonds meubles. Une partie des sables issus des dragages en mer servira à remblayer le nouveau terre-plein (8-10 ha) et le reste des sédiments sera clapé en mer (à plus de 20 km de Saint-Martin et par des fonds de 500-600m)

Des impacts indirects sont également attendus durant les travaux, liés au bruit, aux vibrations, aux émissions de poussières, aux risques de pollution et à la propagation d'espèces exotiques envahissantes.

Les opérations de **clapage en mer** des déblais de dragage constituent également une source d'impact, avec des risques de dispersion des sédiments fins au-delà du site d'immersion pouvant affecter des zones éloignées, y compris à proximité des frontières maritimes et aussi et surtout au droit de la zone de clapage elle-même avec destruction des fonds actuels. Les modélisations hydrosédimentaires montrent toutefois que ces impacts restent spatialement et temporellement limités, sous réserve du respect strict des conditions d'exploitation prévues.

Le projet entraîne par ailleurs une artificialisation durable du milieu par la création d'un terre-plein d'environ 10 hectares, impliquant une perte définitive d'espaces marins naturels. Les travaux de construction des digues et des quais modifient localement l'hydrodynamisme et les conditions de circulation des sédiments.

Le projet participe également à la **pollution lumineuse** déjà existante. Il est précisé (p. 35, chapitre8) que les travaux de dragage se feront de jour comme de nuit.

Enfin, le projet génère des **impacts directs et temporaires** liés au bruit, à l'augmentation du trafic maritime et aux émissions de gaz à effet de serre associées aux travaux. Le dossier indique toutefois que des mesures d'évitement, de réduction et de suivi sont prévues afin de limiter ces effets, notamment par le choix de techniques de dragage mécanique et la mise en place de dispositifs de confinement des matières en suspension.

#### **a) Mesures d'évitement**

La séquence est essentiellement marquée par des ajustements d'ordre temporel et technique, sans véritable démarche d'évitement fondée sur le choix du site ni remise en cause des composantes majeures du projet. Cette approche limite la portée des mesures proposées et ne permet pas de réduire significativement les impacts à la source.

##### **1. Évitement temporel des périodes biologiquement sensibles**

- → Mesure ME01 Interdiction des travaux de battage, vibrofonçage et forage durant les mois de mars et avril, correspondant à la période de fréquentation maximale des baleines à bosse (reproduction, mise bas et présence de juvéniles).
- → Mesure ME02 Interdiction des travaux bruyants en période nocturne, afin d'éviter les nuisances sonores pour les populations humaines et la faune

Dès lors que les effets ne sont pas totalement évités, il s'agit de mesures de réduction et non de mesures d'évitement. Pour être qualifiée d'évitement, la ME01 doit éviter l'entièreté de la période de fréquentation de la zone par les baleines à bosse. La ME02 correspond sans aucun doute à une mesure de réduction.

##### **2 Évitement spatial et conception du projet**

- → Mesure ME04 Réduction de la longueur et de la profondeur du chenal et des souilles, permettant de limiter :
  - les surfaces d'herbiers détruites,
  - les pertes d'algues,
  - les destructions de fonds meubles,
  - et la perte de fonctionnalités écologiques associées (tortues, faune benthique).

De même, si la destruction de ces habitats n'est que limitée et non évitée, il s'agit d'une mesure de réduction.

##### **3. Évitement des risques pour la faune marine**

- → Mesure ME01 Mise en place d'une procédure de "soft start" (démarrage progressif) lors des opérations de battage et vibrofonçage, permettant aux mammifères marins et autres espèces sensibles de quitter la zone avant l'atteinte de niveaux sonores élevés (volet acoustique)
- → Mesure MSe02 Surveillance acoustique des mammifères marins (PAM buoy) et interruption des travaux en cas de détection dans la zone d'exclusion (évitement opérationnel des collisions et dommages acoustiques)

Le dossier identifie bien plusieurs mesures, principalement temporelles et de conception, permettant de limiter certains impacts majeurs, notamment vis-à-vis des mammifères marins et des habitats benthiques. Toutefois, le CNPN pourrait relever que :

- **La majorité des mesures relèvent davantage de la réduction que de l'évitement strict ;**
- **Les mesures d'évitement en amont du projet (choix de site, évitement de zones à enjeux) restent limitées ;**

- **L'évitement repose largement sur des ajustements du projet retenu, et non sur une remise en question plus profonde de certaines composantes du projet.**

Tableau 1: synthèse des mesures d'évitement présentées dans le dossier et appréciation du CNPN

Code mesure	Intitulé de la mesure	Phase	Milieux / Enjeux concernés	Description synthétique	Appréciation CNPN
<b>ME01</b>	Interdiction des battages en mars-avril	Travaux	Mammifères marins (baleines à bosse)	Décalage temporel des travaux bruyants hors période de fréquentation maximale	Réduction <b>temporelle</b> , ne couvrant pas toute la période de présence et ne supprimant pas l'impact structurel
<b>ME02</b>	Interdiction des travaux bruyants nocturnes	Travaux	Faune marine / cadre de vie	Limitation des nuisances acoustiques nocturnes	Mesure de réduction, <b>pas un évitement écologique strict</b>
<b>ME03</b>	Absence de dragage d'entretien en mars-avril	Exploitation	Mammifères marins	Évitement saisonnier des nuisances acoustiques	Évitement partiel et ponctuel, donc réduction
<b>ME04</b>	Réduction de la longueur et de la profondeur du chenal et des souilles	Conception	Fonds meubles, herbiers, tortues	Diminution des emprises par optimisation du projet	Évitement <b>partiel</b> , les destructions demeurent significatives : mesure de réduction

Le CNPN observe que la séquence « Éviter » repose essentiellement sur des mesures de réduction (se reporter au guide d'aide à la définition des mesures ERC édité par le Ministère de la transition écologique) temporelles et opérationnelles, telles que l'adaptation du calendrier des travaux ou certaines optimisations de conception. Si ces dispositions permettent de limiter ponctuellement certains impacts, notamment sur les mammifères marins, elles ne traduisent pas un évitement réel des atteintes principales du projet. En particulier, le choix de localisation, l'emprise globale des aménagements et le principe même du surcreusement et du remblaiement en milieu marin ne sont pas remis en question, conduisant à la destruction directe et irréversible d'habitats naturels (herbiers, algues, fonds meubles). **Le CNPN considère ainsi que la séquence « Éviter » demeure largement insuffisante, car elle ne permet pas de supprimer les impacts majeurs identifiés et intervient essentiellement en aval de décisions structurantes déjà arrêtées.**

#### b) Mesures de réduction

La séquence présentée est techniquement détaillée mais reste principalement orientée vers l'atténuation des effets secondaires, sans remise en cause significative des impacts structurels, qui demeurent élevés, notamment en matière de destruction d'habitats. Les mesures de réduction proposées visent essentiellement à limiter l'intensité, l'étendue ou la durée des impacts, sans toutefois garantir une réduction substantielle des atteintes portées aux milieux naturels.

→ MR01 Réduction des impacts sur la qualité de l'eau et les habitats benthiques

- Mise en place de rideaux anti-MES autour :
  - des ateliers de dragage,

- de la prise d'eau potable,
- et des zones de construction de la digue à l'avancement, afin de limiter la dispersion des matières en suspension et les impacts sur le phytoplancton, le zooplancton, les herbiers et les coraux

→ MR02 Réduction des nuisances acoustiques sous-marines

- Installation d'un rideau de bulles (BBC) autour des ateliers de battage, forage et vibrofonçage, couplée à une procédure de soft-start, afin de réduire :
  - les niveaux de pression acoustique,
  - les risques de dommages physiologiques,
  - et les perturbations comportementales des mammifères marins

**Cette mesure doit être couplée à une vérification de son efficacité par un écologue indépendant pendant toute la durée des opérations.**

→ MR03 Réduction des impacts sur les communautés coralliennes

- Récupération et translocation des coraux (avec ou sans leur substrat rocheux), lorsque cela est techniquement possible, avant destruction des habitats concernés par les travaux

**Le CNPN estime que cette mesure est sans objet car les coraux destinés à être transplantés sont morts à la suite de la maladie SCTLD et du blanchissement.**

→ MR04 Réduction des émissions de gaz à effet de serre (phase travaux)

- Mise en œuvre d'un plan de réduction des émissions de GES, incluant :
  - la réutilisation maximale des matériaux issus du chantier,
  - l'optimisation des consommations des engins,
  - le recours à des équipements récents et bien entretenus,
  - et, lorsque possible, l'utilisation d'énergies renouvelables.

Réduction des impacts en phase exploitation

- → MR09 Application des recommandations de l'OMI pour la réduction du bruit rayonné par les navires (projet GloNoise)
- → MR16 Mise en place d'un plan de gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE) au sein de l'enceinte portuaire

La majorité des mesures de réduction proposées est techniquement robuste et s'appuie sur des outils reconnus (rideaux anti-MES, rideaux de bulles, soft-start). **Néanmoins, ces mesures n'empêchent pas la destruction d'habitats, en particulier les herbiers et fonds meubles, et relèvent donc d'une réduction partielle des impacts, sans remise en cause des atteintes principales.**

Tableau 2 : Synthèse des mesures de réduction présentées dans le dossier et appréciation du CNPN

Code mesure	Intitulé de la mesure	Phase	Milieux / Enjeux concernés	Description synthétique	Appréciation CNPN
<b>MR01</b>	Rideaux anti-MES	Travaux	Qualité de l'eau, herbiers, coraux	Limitation de la dispersion des matières en suspension	Réduction efficace mais <b>ne supprime pas la perte d'habitats</b>
<b>MR02</b>	Rideau de bulles + soft-start	Travaux	Mammifères marins	Réduction des niveaux acoustiques	Mesure efficace, efficacité conditionnelle
<b>MR03</b>	Récupération / translocation de coraux	Travaux	Coraux	Sauvegarde ponctuelle des colonies	Mesure fragile, résultats incertains



<b>MR04</b>	Plan de réduction des émissions de GES (travaux)	Travaux	Climat / cadre de vie	Optimisation des engins, matériaux, consommations	Mesure climatique, <b>hors biodiversité directe</b>
<b>MR05</b>	Plan de continuité d'exploitation	Travaux	Socio-économie	Limitation des perturbations d'activité	Mesure d'accompagnement
<b>MR09</b>	Réduction du bruit rayonné des navires	Exploitation	Faune marine	Réduction du bruit chronique	Effet diffus, dépendant des pratiques
<b>MR16</b>	Plan de gestion des espèces exotiques	Exploitation	Faune / flore	Surveillance et contrôle des EEE	Mesure pertinente mais indirecte

Le CNPN relève que la séquence « Réduire » s'appuie sur un ensemble de mesures techniques éprouvées, telles que la mise en place de rideaux anti-MES, de rideaux de bulles acoustiques ou la translocation de coraux. Toutefois, ces mesures visent principalement à atténuer les effets secondaires du projet (turbidité, bruit, perturbations temporaires), sans remettre en cause les impacts structurels liés à la perte d'habitats marins. En outre, certaines mesures qualifiées de réduction relèvent davantage de bonnes pratiques de chantier ou de mesures de gestion, dont l'efficacité écologique reste conditionnée à leur mise en œuvre opérationnelle et à un suivi rigoureux. **Le CNPN estime ainsi que la séquence « Réduire », bien que techniquement argumentée, ne permet pas de ramener les impacts résiduels à un niveau non notable, en particulier pour les habitats à forte valeur patrimoniale.**

### c) Mesures de compensation

Les mesures de compensation visent à **contrebalancer les impacts négatifs résiduels notables**, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

Le porteur identifie de manière satisfaisante les impacts directs et indirects du projet, en précisant notamment les superficies pertes de fonds meubles marins (16 a, herbiers (24,5 a) et algues (0,75a) affectées. En revanche, le CNPN regrette qu'au regard des impacts ainsi identifiés par le porteur, aucune méthodologie claire de dimensionnement des mesures compensatoires ne soit présentée.

En effet, le dossier « Chapitre 8 : Mesures pour éviter, réduire, compenser les incidences notables du projet » présente une démarche de dimensionnement de la compensation en page 627 fondée sur la quantification des pertes d'habitats et sur l'estimation d'un gain écologique obtenu par la réduction d'une pression existante, en particulier via l'installation de mouillages écologiques. Cette approche s'appuie sur un calcul des surfaces d'abrasion évitées à l'échelle de 30 ans. Toutefois, si cette méthode est esquissée, elle n'est pas pleinement formalisée : les règles de conversion pertes/gains, l'équivalence écologique fonctionnelle, la prise en compte des incertitudes et les ratios de compensation ne sont pas explicitement présentés. En conséquence, le CNPN estime que la méthodologie de dimensionnement de la compensation demeure **incomplète** au regard des exigences de la doctrine nationale.

Aussi, le dossier « Chapitre 10 : Description des méthodes d'analyse des incidences » se réfère pourtant aux guides nationaux relatifs au dimensionnement de la compensation écologique, notamment au « Guide pour une approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » (MTE, 2021). Toutefois, le document ne présente pas, de manière explicite et opérationnelle, la méthode effectivement mise en œuvre pour dimensionner les mesures compensatoires du projet. En particulier, les règles de calcul, hypothèses retenues, ratios appliqués

et démonstrations d'équivalence écologique ne sont pas détaillés, ce qui ne permet pas au CNPN d'apprécier la robustesse du dimensionnement proposé.

En l'absence d'une telle méthodologie, permettant de justifier de manière argumentée les ratios retenus, la suffisance et la pertinence des mesures de compensation proposées ne peuvent être pleinement appréciées.

→ MC01 Compensation des pertes de fonds meubles marins (16 ha), herbiers (24,5 ha) et algues (0,75ha)

- Mise en place de mouillages fixes écologiques proposée : nombres d'installations proposés globalement largement insuffisantes :
  - Pour les navires de commerces, les yachts (<100 m) : installation de 10 mouillages proposées
  - Pour la plaisance (<15 m) : création de 3 Zones de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL)
  - Pour navires de 200 m : Installation de 3 coffres d'amarrage, permettant de réduire durablement l'abrasion des fonds marins et des herbiers.

⇒ **Etant donné le nombre de navires utilisant la baie, ces mesures sont insuffisantes. Les pétitionnaires ne précisent pas combien de bouées (ZMEL) seront installées.** La perte des fonds marins est compensée par la mise en place de ZMEL. Ceux-ci ne sont pas obligatoires mais protègent bien les herbiers. En Guadeloupe, ce sont les mairies (et le Parc National) qui financent leur mise en place. A Saint-Martin, il n'y a pas beaucoup de détails donnés à ce sujet dans le rapport. Les mouillages forains exercent une pression significative sur les herbiers marins de la baie, entraînant des dégradations avérées des habitats benthiques et une altération des fonctionnalités écologiques associées. Au regard de ces enjeux, il apparaît indispensable de rendre obligatoire et pleinement réglementée l'installation de mouillages organisés, notamment sous forme de ZMEL et de coffres d'amarrage adaptés. Cette mise en place doit impérativement être complétée par des mesures explicites d'interdiction du mouillage forain sur les secteurs sensibles, assorties de dispositifs de contrôle et de sanction. En l'état, les mesures proposées sont jugées insuffisantes : la création de trois ZMEL ne permet pas de répondre de manière adéquate à la fréquentation actuelle et prévisible de la baie et ne garantit pas une protection effective des herbiers marins.

→ MC02 Compensation des pertes d'habitat fonctionnel pour les tortues marines

- Réhabilitation écologique de l'étang de Marigot, incluant :
    - réduction des macrodéchets,
    - diminution des contaminants,
    - amélioration de la qualité des habitats aquatiques générant éventuellement un gain écologique indirect pour les tortues fréquentant la Grand'Baie.
- ⇒ **Les modalités de cette réhabilitation ne sont pas suffisamment précisées dans le dossier pour garantir l'obligation de moyens et de résultats propres aux mesures compensatoires**

→ MC03 Compensation des émissions de gaz à effet de serre

- Financement de projets locaux de compensation carbone, portés par des acteurs du territoire et, dans la mesure du possible, labellisés (Label Bas Carbone ou équivalent), afin de compenser les émissions résiduelles de CO<sub>2</sub> du projet.  
**Cette mesure n'est pas une mesure compensatoire ciblant les impacts sur les espèces protégées**

Les mesures proposées reposent sur des gains indirects et des réductions de pressions existantes. L'équivalence écologique avec les herbiers et fonds détruits n'est pas démontrée. Le CNPN relève que :

- les mesures de compensation proposées reposent majoritairement sur la réduction de pressions existantes plutôt que sur une recréation fonctionnelle directe des habitats détruits ;
- la compensation des herbiers marins, en particulier, demeure indirecte et soulève des interrogations quant à l'équivalence écologique et à l'atteinte effective de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Tableau 3: Synthèse des mesures de compensation présentées dans le dossier et appréciation du CNPN

Code mesure	Intitulé de la mesure	Phase	Milieux / Enjeux concernés	Description synthétique	Appréciation CNPN
<b>MC01</b>	Mouillages fixes écologiques + ZMEL	Exploitation	Fonds marins, herbiers	Réduction de l'abrasion liée aux mouillages	Compensation <b>indirecte</b> , non équivalente
<b>MC02</b>	Réhabilitation de l'étang de Marigot	Exploitation	Tortues, habitats aquatiques	Réduction des macrodéchets et contaminants	Compensation <b>délocalisée</b>
<b>MC03</b>	Compensation carbone locale	Exploitation	Climat	Financement de projets de réduction des GES	Hors champ biodiversité locale

Le CNPN constate que les mesures de compensation proposées interviennent en réponse à des pertes d'habitats marins de grande ampleur, notamment les herbiers et les fonds meubles, et reposent majoritairement sur des actions indirectes, telles que la réduction de pressions existantes ou la restauration de milieux distincts des zones impactées. Si ces mesures peuvent générer des bénéfices environnementaux, leur capacité à assurer une équivalence écologique fonctionnelle avec les habitats détruits n'est pas démontrée de manière convaincante. En particulier, la compensation des herbiers marins, reconnus pour leur complexité écologique et leur faible capacité de restauration à court ou moyen terme, apparaît insuffisamment étayée. Le CNPN regrette que le rapport n'aborde pas les impacts sur le milieu terrestre. Le milieu est déjà fortement anthropisé et la va et vient de camions ne va rien arranger. Le CNPN souligne également que certaines compensations, notamment carbone, ne relèvent pas directement de la biodiversité locale impactée. **En l'état, le projet compensatoire n'a pas fait l'objet d'un dimensionnement adéquat et ne permet pas de garantir l'atteinte de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, tel que requis par le cadre réglementaire.**

#### CONCLUSION / AVIS DU CNPN

Le CNPN considère que la séquence ERC présentée ne respecte pas pleinement la hiérarchie réglementaire attendue. La séquence « Éviter » demeure marginale, la séquence « Réduire » ne ramène qu'un faible nombre d'impacts à un niveau non notable, et la séquence « Compenser » ne couvre qu'une part très limitée des impacts résiduels et ne garantit pas l'atteinte de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Par ailleurs, au vu des éléments présentés par le porteur de projet, le CNPN peine à identifier la plus-value du projet d'aménagement du Grand Port maritime de Galisbay par rapport au port déjà existant et ne peut que dégrader encore davantage le milieu marin dans la baie de marigot.

De ce fait, les conditions dérogatoires ne sont pas remplies. Le CNPN émet donc un avis défavorable à cette demande de dérogation.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable ☐

Favorable sous conditions ☐

Défavorable ☒

Fait le : 30/12/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA