

Mémoire en réponse à l'avis du CNPN du 30 décembre 2025



Bird & Bird

Experts complémentaires





PROJET FINANCÉ
par le fonds européen
de développement régional

*Dans le cadre de REACT-EU :
dispositif de relance de l'Union en
réponse à la pandémie de COVID-19*

Version	Date	Remarques
1.0	12/01/26	Transmission MOA/AMO Env
1.5	13/01/26	Transmission MOA/AMO Env + DEAL SM + commissaire enquêteur

Observations sur l'utilisation du rapport

Ce rapport, ainsi que les cartes ou documents, et toutes autres pièces annexées constituent un ensemble indissociable : en conséquence, l'utilisation qui pourrait être faite d'une communication ou reproduction partielle de ce rapport et annexes ainsi que toute interprétation au-delà des indications et énonciations de **Gaïa – Terre bleue** ne saurait engager la responsabilité de celle-ci.

Crédit photographique : **Gaïa – Terre bleue** (sauf mention particulière)

Auteurs

Didier Grosdemange, Océanologue
Guillaume Tollu, Biogiste
Caroline Tessier, hydrodynamicienne
Me Jean-Michel Communier, avocat

Gaïa - Terre bleue
Bureau n°6 – Criée Ouest
29900 Concarneau - France
06 08 21 05 67
dgrosdemange@gaiaterrebleue.fr
www.gaiaterrebleue.fr

Sommaire

<u>1 PREAMBULE</u>	4
<u>2 REPONSES DETAILLEES AUX RECOMMANDATIONS ET QUESTIONS</u>	4
2.1 FORME DU DOSSIER (PAGE 2 DE L'AVIS)	4
2.2 RAISONS D'INTERET PUBLIC MAJEUR (PAGE 2 DE L'AVIS)	4
2.3 ACTUALISATION DES INVENTAIRES SUR LE MILIEU AQUATIQUE (PAGE 5 DE L'AVIS)	6
2.4 APPLICATION DE LA SEQUENCE ERC – MESURES D'ÉVITEMENT (PAGES 6 ET 7)	6
2.5 MESURES DE REDUCTION (PAGE 8 DE L'AVIS DU CNPN)	7
2.6 MESURES DE COMPENSATION (PAGE 9)	7
2.6.1 MCO1 – ZMELL, MOUILLAGES ET COFFRES (PAGE 10 DE L'AVIS)	8
2.6.2 MCO2 – REHABILITATION DE L'ETANG DE GALISBAY (PAGE 10 DE L'AVIS)	8
2.6.3 MCO3 – COMPENSATION DES EGES – EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE (PAGE 10 DE L'AVIS)	9
2.6.4 APPLICATION DES MESURES MC (PAGE 11 DE L'AVIS)	9
<u>3 CONCLUSION</u>	9

1 PREAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier demande d'autorisation environnementale (DDAE) et du dossier de demande dérogation aux espèces protégées (DDEP) du projet d'extension du port de commerce de Galisbay et de l'approfondissement de ses accès, il est demandé l'avis consultatif du Conseil national de la Protection de la Nature (CNPN). La saisine par la Préfecture de Saint-Martin a eu lieu le 1/10/25 et l'avis du CNPN a été rendu le 30/12/25.

Ce mémoire est la réponse du Maître d'ouvrage à cet avis.

2 REPONSES DETAILLEES AUX RECOMMANDATIONS ET QUESTIONS

2.1 FORME DU DOSSIER (PAGE 2 DE L'AVIS)

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.

Le DDAE comprend 15 chapitres, sous format unitaire en PDF et un dossier d'annexe de 35 études. Il est à noter que le Chapitre 14 compose le DDEP qui est lui-même autoporteur. (d'où les redondances mentionnées).

De surcroit, suite à la demande de complément par la DEAL, il a été ajouté un mémoire en complément le 5 septembre 2025 qui s'ajoute, en effet, à l'ensemble des pièces, ainsi que 5 annexes supplémentaires et de nouvelles fiches CERFA en remplacement des anciennes.

2.2 RAISONS D'INTERET PUBLIC MAJEUR (PAGE 2 DE L'AVIS)

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.

Sur la forme, le CNPN fait référence au chapitre 1 qui est le RNT du DDAE. L'argumentaire y est décrit sous une forme résumée. Cet argumentaire plus complet se trouve dans le chapitre 7 du DDAE et également dans le Chapitre 14 qui est le DDEP.

Sur le fond, le CNPN critique le RIPM sur les points suivants :

1. Que la logique est uniquement économique
2. Que l'extension projetée n'est pas la seule solution par rapport à l'enjeu de souveraineté et de sécurisation de l'approvisionnement
3. Que l'objectif de résilience face aux risques naturels majeurs n'est pas suffisamment étayé
4. Enfin, le CNPN regrette qu'il n'y ait pas une coopération avec Sint Maarten qui permettrait ainsi d'éviter le projet.

Premièrement, nous rappelons que le besoin du projet et la stratégie de développement du port de la partie française de l'île sont étayés par des études qui ont été annexées, et notamment :

- ▷ Étude stratégique du port – See'Up, 2023
- ▷ Analyse socio-économique du projet d'extension du port de Galisbay – See'Up, 2023
- ▷ Présentation du projet et de son modèle économique – See'Up, 2025

Pour répondre aux différentes questions, il faut se rappeler (ces données sont dans le DDAE & DDEP) :

- ▷ Que l'adaptation du port au nouveau trafic maritime est une nécessité. La flotte mondiale de porte-conteneur de moyenne dimension (2000 EVP) est en train de se moderniser par rapport, notamment, au changement de motorisation pour lutter contre le changement climatique. C'est-à-dire un passage aujourd'hui à des moteurs au GNL ou dual-fuel (c'est à dire diesel/électrique) et à court terme des moteurs à hydrogène ou ammoniaque. Ces motorisations font repenser les formes de coques, avec des navires d'une taille d'environ 200m et des tirants d'eau de 7 à 8m, chargés à 80%. Cela veut dire que si le port n'adapte pas ses accès (**dragage du chenal à 9m au lieu de 6 m actuellement**), il **deviendra non utilisable** et perdra son trafic maritime.
- ▷ Face à cette évolution de la nature des navires, il ne peut donc y avoir que 3 solutions : abandonner le trafic maritime au profit d'un autre port en dehors de la partie française, c'est-à-dire une perte totale de souveraineté, faire évoluer le port actuel ou créer un nouveau port dans la partie française et en dehors de Galisbay. Le coût technique, financier et environnemental de la création d'un nouveau port sur un autre endroit de la partie française a été expliqué par une analyse multicritère qui étaye le choix d'une extension ou profit d'une création.
- ▷ La résilience du port par rapport aux ouragans a été démontrée notamment dans les simulations hydrodynamique et d'agitation, notamment dans le rapport en annexe 27 de DHI (stabilité du chenal, DHI, 2023) dont les conclusions sont reprises dans le DDAE/DDEP et également par les études d'analyse de l'ouragan IRMA par le CEREMA (Dynamiques et évolution du littoral, Synthèse des connaissances Saint-Barthélemy et Saint-Martin, CEREMA, 2020), qui montre bien les dégâts majeurs que le port de Philipsburg (Sint-Maarten) avait subi par rapport au port de Galisbay (France).

Enfin, concernant le manque de solution coopérative entre Sint-Maarten et la France, il est à rappeler :

- ▷ La coopération entre la partie française de Saint-Martin et le gouvernement de Sint Maarten (état autonome, dépendant des Pays-Bas) s'est structurée autour de plusieurs objets clairement identifiés, tout en demeurant d'une portée mesurée. Cette coopération concerne notamment l'environnement, avec des échanges sur la qualité des eaux et la gestion du lagon de Simpson Bay, ainsi que l'eau potable, à travers des accords de principe relatifs à l'approvisionnement et à la sécurisation des ressources.
- ▷ En matière de sécurité, des accords et dispositifs de coopération existent, en particulier pour la coordination policière et les échanges d'information.
- ▷ La gestion des eaux usées a également fait l'objet de travaux communs : un projet de station d'épuration commune a été étudié dans le cadre du Programme Opérationnel de Coopération Territoriale européenne « INTERREG V-A SAINT-MARTIN – SINT-MAARTEN » 2014-2020, avec des perspectives de financement au titre des fonds européens. Ce projet s'est toutefois limité à la réalisation d'études, sans que la phase opérationnelle ni les travaux n'aient pu être engagés.

Plus largement, la coopération reste complexe, dans la mesure où Sint Maarten ne relève pas de l'**Union européenne**, ce qui complexifie les montages juridiques, financiers et réglementaires. D'autres domaines, tels que la santé, la gestion des risques naturels, la mobilité ou la coopération institutionnelle, sont abordés dans ce contexte contraint, sans qu'un dispositif intégré à l'échelle de l'île n'ait encore émergé.

Enfin, il faut y ajouter également deux arguments :

- ▷ Au niveau conteneur, le port de Philipsburg est également à saturation, mais dispose d'un plus grand tirant d'eau que celui de Galisbay. S'il devait récupérer le trafic maritime de Saint-Martin et y ajouter l'évolution des navires à venir, il faudrait aussi qu'il entame des travaux d'extension, principalement en terre-plein, dans un site très contraint et plus vulnérable que Galisbay, face aux cyclones.
- ▷ Qu'étant hors de l'Europe, Sint Maarten dispose de sa propre réglementation environnementale, différente de celles des Pays-Bas, qui n'impose pas forcément ainsi les standards européens, en matière de protection et de sauvegarde de l'environnement. Le coût écologique des travaux d'extension du port de Sint Maarten n'est à ce jour pas connu et ne peut donc pas être comparé ou intégré dans l'analyse multicritère qui a été réalisée, mais il est certain que la prise en compte des enjeux écologiques ne se fera pas dans une approche standardisée de même niveau que les études d'impact réalisées dans l'EU.

À partir de cela, le CNPN a construit son argumentaire en disant que la séquence ERC était mal employée, car la partie « Évitement », c'est-à-dire que la non-réalisation du projet d'extension avait été écartée et ainsi que les mesures d'évitement n'en étaient pas, car elles n'évitaient pas ainsi les impacts de ce projet.

Nous réfutons cet argumentaire et affirmons :

- ▷ Que le projet d'extension répond à **un intérêt public majeur pour la France** pour y maintenir sa souveraineté, la sécurité de ses populations, et la garantie d'approvisionnement en tout temps (rappelons ici, que Saint-Martin importe quasiment l'ensemble de ses denrées pour nourrir sa population).
- ▷ Que la coopération avec le Pays de Sint-Maarten (car il forme un des 4 pays du Royaume des Pays-Bas, avec les Pays-Bas, Aruba et Curaçao, depuis le 10 octobre 2010), État autonome **est incertaine et n'apporte pas des garanties suffisantes** pour lui confier l'intégralité des approvisionnements de la collectivité de Saint-Martin (France).
- ▷ Que la gestion des enjeux écologiques n'est pas garantie également du côté de Sint-Maarten, alors que cette prise en compte est réglementée, côté français, par l'application des règles européennes.

2.3 ACTUALISATION DES INVENTAIRES SUR LE MILIEU AQUATIQUE (PAGE 5 DE L'AVIS)

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.

Nous sommes surpris de cette remarque, car de nouveaux inventaires ont été faits dans l'enceinte du port et dans la baie de la Potence aux deuxième et troisième trimestres 2025 et ont été annexés au mémoire en complément.

Il s'agit des annexes :

- ▷ N°39 – Investigations sur les herbiers, les tortues, coraux et faune marine, Impact mer, 2025
- ▷ N°40 – Inventaires écologiques faune et flore du port de Galisbay, Gilles Leblond, 2025

De plus, un état de référence sur l'environnement qui reprend la plupart des inventaires réalisés sera fait avant les travaux, c'est à dire en 2027/2028. Ces inventaires permettront une actualisation des inventaires déjà réalisés.

2.4 APPLICATION DE LA SÉQUENCE ERC – MESURES D'ÉVITEMENT (PAGES 6 ET 7)

La majorité des mesures (d'évitement) 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.

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.

Nous avons déjà évoqué le raisonnement du CNPN précédemment. Dans la mesure, où il n'y a pas de solution alternative satisfaisante en dehors de l'extension du port, si ce n'est à remettre la souveraineté nationale de Saint-Martin, au Pays de Sint-Maarten (état autonome hors Europe), dont l'économie dépend principalement des USA (tourisme de masse), et dont les standards européens ne s'appliquent pas pour la préservation de l'environnement, nous considérons que cet argument ne s'applique pas au projet du Port.

La séquence ERC a été appliquée dans le cadre du projet et les mesures proposées sont d'ailleurs référencées dans le catalogue des mesures ERC, dans la partie Évitement, de Théma (CGDD, 2023¹ et 2018²). Pour chaque mesure, le code de référence et la page du guide sont également cités dans les fiches du DDAE/DDEP.

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/2guide_erc_milieu%20marin_fevrier_2023.pdf

² <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Théma%20-%20Guide%20d'aide%20à%20la%20définition%20des%20mesures%20ERC.pdf>

2.5 MESURES DE REDUCTION (PAGE 8 DE L'AVIS DU CNPN)

2.5.1.1 MR02 – Réduction des nuisances acoustiques sous-marines (page 7)

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

Cette mesure de suivi sera réalisée par un BE spécialisé en acoustique sous-marin, comme par exemple, Quiet Ocean (<https://www.quiet-oceans.com>), Créocean (Néréis environnement qui a rédigé un guide pour le MTE - <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide%20preconisations%20pour%20limiter%20impacts%20des%20bruits%20sous-marins%20sur%20la%20faune%20marine.pdf>), Sinay (<https://sinay.ai/fr/sinay-hub/underwater-acoustics-fr/>), Somme (<https://tbn-environnement.com/somme/>), Acoustb-EGIS (<https://www.egis-group.com/fr/activites/acoustb/acoustique-sous-marine>).

Ces Bureaux d'études vont mettre en œuvre une solution de bouées de mesure en temps réel des niveaux du bruit sous-marin et également de détection des mammifères marins. Ils interviennent tous dans les suivis en acoustique sous-marine des travaux d'installation des grands parcs éoliens en mer au niveau de la France (et ailleurs).

Ils ont le niveau d'expertise en acoustique sous-marine, mais aussi en écologie marine et plus particulièrement au niveau des mammifères marins. Leurs expertises associent dans leurs équipes des ingénieurs en acoustique sous-marine et des écologues. Il ne nous apparaît donc pas nécessaire de rajouter un écologue à ces suivis, sachant qu'ils sont déjà inclus dans ces bureaux d'études spécialisées en environnement. De surcroît, le Maître d'ouvrage s'attachera d'une AMO environnementale qui fera ainsi la coordination de toutes les mesures de suivis et également le lien entre le CLIS (Comité Local d'Information et de Suivi) et le CCS (Conseil consultatif Scientifique) qui seront mis en place avant les travaux.

2.5.1.2 MR03 – Coraux (page 7)

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

Toutes les colonies ne sont pas mortes de la maladie SCLTD ou des épisodes de blanchissement. Cependant, cette mesure sera adaptée au nombre de colonies restantes.

2.5.1.3 Réduction versus compensation

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.

&

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.

Il s'agit bien de mesures de réduction et elles ont été qualifiées en tant que telles. Si les impacts avaient été annulés, nous les aurions alors qualifiés de mesures d'évitement. Or, l'application de ces mesures réduit les niveaux d'impacts identifiés. D'ailleurs, les impacts qui restent notables (c'est à dire forts ou moyens ou en des impacts faibles, mais qui en s'additionnant deviennent forts ou moyens) sont alors compensés et font l'objet d'une partie à part et suivante. Notamment, la perte d'habitat de l'herbier est alors compensée par des mesures spécifiques de compensation.

Nous ne voyons pas en quoi la séquence a été mal appliquée.

2.6 MESURES DE COMPENSATION (PAGE 9)

En conséquence, le CNPN estime que la méthodologie de dimensionnement de la compensation demeure incomplète au regard des exigences de la doctrine nationale.

Il est admis que la compensation en mer est difficile à mettre en œuvre à périmètre égal. C'est à dire, par exemple, qu'il a été démontré que la transplantation d'herbier ne marchait que peu ou pas bien, par rapport à l'effort à fournir. Cette démonstration est d'ailleurs portée par l'OFB (François Sarrazin) ou même le MTE (Cf. THEMA – CGDD).

La recherche de compensation pour le milieu marin est donc dans une logique de compenser l'impact notable en réduisant les pressions qui ont lieu sur l'habitat ou l'espèce concernés pour permettre ainsi une restauration naturelle de cet habitat ou de cette espèce à un niveau largement supérieur à l'état où il ou elle en est.

Dans le cadre de Galisbay, la destruction de l'herbier doit-être compensée en tant qu'habitat naturel remarquable pour de nombreuses espèces et également par rapport à certaines espèces protégées, comme les tortues.

Or, en s'appuyant de l'expérience de la Méditerranée qui a interdit le mouillage de navire supérieur à 24 m dans l'espace proche côtier, et les herbiers et donc les résultats sont plus que satisfaisants, le choix de la compensation pour le projet est du même ordre et s'appuie ainsi d'une interdiction de mouillage forain dans la zone de compétence du port, c'est à dire la quasi-totalité de la Grand'Baie et la mise en place de mouillages et coffres d'amarrages sur le même exemple, que ce qui se pratique en Méditerranée ;

Le calcul de gain a été étayé dans le chapitre 8 du DDAE.

2.6.1 MC01 – ZMELL, mouillages et coffres (page 10 de l'avis)

Étant donné le nombre de navires utilisant la baie, ces mesures sont insuffisantes. Les pétitionnaires ne précisent pas combien de bouées (ZMEL) seront installées.

Il est rappelé que la MC01 (mouillages fixes) n'est pas une mesure qui s'applique seule, mais s'associe également avec la MR08 (plan de gestion des mouillages et zone d'interdiction) et la MR15 (plan de gestion des ZMEL).

Il a déjà été actuellement créé une ZMEL dans la baie de Marigot de 75 mouillages de plaisance.

Les mesures dimensionnées (MC01 et MR15), qui sont décrites dans le chapitre 8 du DDAE, ont pour but de mettre en place 3 coffres d'amarrages pour les grosses unités de 200 m, 10 pour les Mégayachts (75 m de long) et 75 mouillages supplémentaires pour la ZMEL (plaisance, environ 15 m). Ce dimensionnement est le fruit de l'étude de la fréquentation et est suffisant pour couvrir le besoin, même au pic de fréquentation. De plus, il est prévu de créer 2 autres ZMEL sur Cul-de-sac et Grand-Case, qui pourront aussi permettre de sauvegarder de l'herbier. Ainsi, en supprimant la pression des actions de mouillages (plus de 1200 actions par an) qui fauchent environ 108 000 m²/an (Cf. Annexe n°13 – Investigations sur les herbiers, GTB-IM, 20022) et sur une période de 30 ans (application des mesures), cela va permettre une restauration des herbiers de la baie sur son ensemble, et donc permettre une préservation également des tortues.

Nous ne voyons pas en quoi ces mesures seraient insuffisantes par rapport aux données utilisées.

2.6.2 MCO2 – Réhabilitation de l'étang de Galisbay (page 10 de l'avis)

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

L'étang de Galisbay est actuellement dans un état de détérioration important. La qualité de l'eau est médiocre (bactériologie), les macrédéchets sont très importants (et finissent en mer à chaque ouverture de l'embouchure, après de gros épisodes pluvieux, donc des plastiques, dangereux pour les tortues), enfin, les sédiments sont contaminés. De plus, des éléments complémentaires ont été précisés dans le mémoire en complément. Ils permettent de mieux comprendre l'articulation de cette mesure avec le projet de la Collectivité. La mesure MC02 s'intègre en complément du projet de la Collectivité, dont le projet de réhabilitation, a fait l'objet d'une demande de financement à l'appel Best Life 2030. Au vu de l'état de l'étang, la mise en place de cette mesure va déjà permettre d'éviter un apport notable de macrédéchet dans la baie. Comme toujours et valable pour toutes les mesures de compensation, un plan de gestion sera écrit avant les travaux avec une description des indicateurs de suivis. En cas d'échec de la mesure, celle-ci sera remplacée par une autre qui sera définie avec le CCS et le CLIS, jusqu'à l'obtention d'un résultat effectif et de même niveau.

2.6.3 MC03 – Compensation des EGES – émission de gaz à effet de serre (page 10 de l'avis)

Cette mesure n'est pas une mesure compensatoire ciblant les impacts sur les espèces protégées

Le changement climatique global dû aux émissions des gaz à effet de serre (et notamment de l'activité humaine) fait partie des 5 causes d'érosion de la biodiversité, comme le montre le rapport annuel de l'IPBES.

<https://biodiversite.gouv.fr/les-5-pressions-responsables-de-leffondrement-de-la-biodiversite>

Comme dans toute démarche d'étude d'impact, l'impact sur le climat a été évalué par un bilan EGES. Et comme l'impact du projet a un effet notable qui n'a pas pu être évité ou réduit, il se doit d'être compensé. La séquence a été aussi appliquée.

2.6.4 Application des mesures MC (page 11 de l'avis)

Le CNPN regrette que le rapport n'aborde pas les impacts sur le milieu terrestre. Le milieu est déjà fortement anthropisé et le 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.

La DDAE traite les impacts sur le milieu terrestre et définit des mesures ER.

Les mesures de compensation prévues permettent sur les 30 années de mise en œuvre un gain qui va compenser les pertes et, comme le demande la loi, aller au-delà pour obtenir un gain net.

3 CONCLUSION

Le DDAE et le DDEP, ainsi que les études en annexes permettent ainsi de démontrer :

- ▷ L'intérêt public majeur de l'extension du port et de l'approfondissement de ses accès
- ▷ Que les enjeux écologiques et environnementaux ont bien été pris en compte et bien évalués à leurs justes niveaux
- ▷ Que l'établissement portuaire, ainsi que la collectivité de Saint-Martin assument leurs responsabilités environnementales
- ▷ Que la séquence ERC a bien été appliquée en permettant la mise en œuvre de mesures réalistes, contrôlables et efficaces

Enfin, la mise en œuvre pendant les travaux et ensuite durant l'exploitation va se faire au travers de comités (CLIS et CCS) qui vont permettre un véritable contrôle public des opérations, en lien étroit avec les services de l'État.