



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

**Saint-Martin**

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

## **Avis sur le projet d'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue et de l'approfondissement de ses accès**

**N°MRAe : 2025APSM1**

**N°DEAL/MDDEE : 2025-723**

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale

Avis de la MRAe Saint-Martin n°2025APSM1 du 24 novembre 2025 sur le projet  
d'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue et de l'approfondissement de ses accès

## PRÉAMBULE RELATIF A L'ÉLABORATION DE L'AVIS

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Saint-Martin s'est réunie en visioconférence le 24 novembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur l'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue et de l'approfondissement de ses accès.

Étaient présents et ont délibéré : Yvan Aujollet, Gérard Berry, Hélène Foucher, et Patrick Novello.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

\*\*\*\*\*

En application de l'article R. 122-7-I du Code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie pour avis dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale. Cette saisine a été effectuée par courriel du 01 octobre 2025 de l'unité territoriale de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin de la DEAL pour le compte du Préfet de Saint-Barthélémy et de Saint-Martin.

En application de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Saint-Martin. Cet avis a été préparé par le pôle d'appui à la MRAe (DEAL/MDDEE/EE) après consultation des autres services de la DEAL et de L'office français de la biodiversité (OFB).

En application de l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) Guadeloupe a également été consultée par courriel du 22 octobre 2025. Celle-ci n'a pas émis d'observations.

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

***Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une «autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***

***L'autorité compétente pour autoriser le projet prend en considération cet avis (article L.122-1§I) du Code de l'environnement).***

***L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage. Celui-ci est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 (Article L.122-1§VI du Code de l'environnement).***

***L'avis est également publié sur le site internet de la MRAe et sur le site internet de la DEAL Guadeloupe.***

## **SYNTHÈSE DE L'AVIS**

Le projet porté par l'établissement portuaire de Saint-Martin (EPSM) concerne l'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue et de l'approfondissement de ses accès. Il est situé sur la partie française de l'île franco-hollandaise de Saint-Martin appartenant à l'arc des Petites Antilles, et sur la côte Nord de l'île dans la baie de Marigot. L'avis est rendu dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale comprenant notamment une étude d'impact.

Le projet prévoit la réalisation des travaux suivants :

- Dragage et balisage d'un chenal permettant l'accès de navires de plus fort tonnage ;
- Création de terre-pleins supplémentaires de stockage ;
- Réalisation d'un nouveau quai (quai croisière) ;
- Réalisation de deux nouveaux quais (quais commerce).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont :

- la biodiversité et les écosystèmes marins ;
- la qualité des eaux littorales et côtières ;
- les risques naturels, en particulier cyclones, séisme ;
- les émissions de gaz à effet de serre et la vulnérabilité du projet au changement climatique notamment à l'évolution des aléas et à l'élévation du niveau de la mer ;
- le cadre de vie (déchets, pollutions, impacts liés aux bateaux de croisière) ;
- le trafic routier et les déplacements (notamment impact sur le trafic terrestre de poids lourds) ;
- le patrimoine culturel.

Sur la forme, l'étude d'impact répond aux attendus de l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

Sur le fond, elle est proportionnée aux enjeux et aux incidences pressenties du projet. La séquence « Éviter, réduire, compenser » est globalement bien menée. Toutefois des imprécisions demeurent malgré les éléments apportés dans le mémoire en réponse pour la complétude.

La MRAe émet des recommandations pour améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet, en particulier :

- *analyser la compatibilité du projet avec les documents de planification notamment le document stratégique de bassin maritime Antilles, le plan territorial de prévention et de gestion des déchets et approfondir l'analyse avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2022-2027 ;*
- *intégrer l'impact du projet sur le plan-programme de gestion des déchets de Saint-Martin en termes de volumes générés et de création et/ou modifications d'infrastructures, afin d'assurer une cohérence globale ;*
- *prévoir une mesure de compensation des émissions de gaz à effet de serre générés par le projet ;*
- *évaluer les incidences des travaux d'entretien notamment les travaux de dragage sur les riverains en phase d'exploitation et de présenter les mesures prises le cas échéant pour les éviter ou les réduire ;*
- *procéder à une mesure acoustique avant puis à l'issue de l'agrandissement du port à l'emplacement des mesures de référence afin de disposer d'un état initial fiable ;*
- *de réévaluer l'enjeu « patrimoine culturel » au regard de la forte sensibilité archéologique attachée aux secteurs portuaires historiques et aux fonds marins directement concernés, mettre en œuvre une procédure de diagnostic d'archéologie préventive après avis du département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines et, le cas échéant, compléter l'étude d'impact par les mesures qui pourront être prescrites.*

Les autres observations et remarques de la MRAe figurent dans l'avis détaillé ci-après.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et nature du projet

Le projet porté par l'établissement portuaire de Saint-Martin (EPSM) concerne l'extension du port de commerce de Galisbay-Bienvenue et l'approfondissement de ses accès. Il est situé sur la partie française de l'île franco-hollandaise de Saint-Martin appartenant à l'arc des Petites Antilles, et sur la côte Nord de l'île dans la baie de Marigot.



Figure 1 : localisation du projet (source : étude d'impact)



Figure 2: baie de Marigot (source : étude d'impact)

Le projet vise à répondre à cinq objectifs principaux :

- Rééquilibrer les flux domestiques entre Sint Maarten (partie néerlandaise de l'île) et Saint-Martin
- Optimiser le développement économique de la partie française de l'île en développant les activités de transbordement de conteneur permettant notamment un quadruplement du trafic conteneur en 10 ans et ainsi gagner en compétitivité infrastructurelle et positionner le port de Galisbay comme infrastructure portuaire référente dans les Petites Antilles.
- Assurer l'autonomie de cette partie de l'île notamment dans les situations de catastrophes naturelles.
- Adapter le port à l'évolution du trafic maritime (trafic de marchandises et accueil des bateaux de croisière pour le tourisme de luxe)
- Sécuriser l'accès au port (urgence sanitaire ou liée aux fortes intempéries auxquelles l'île est soumise).

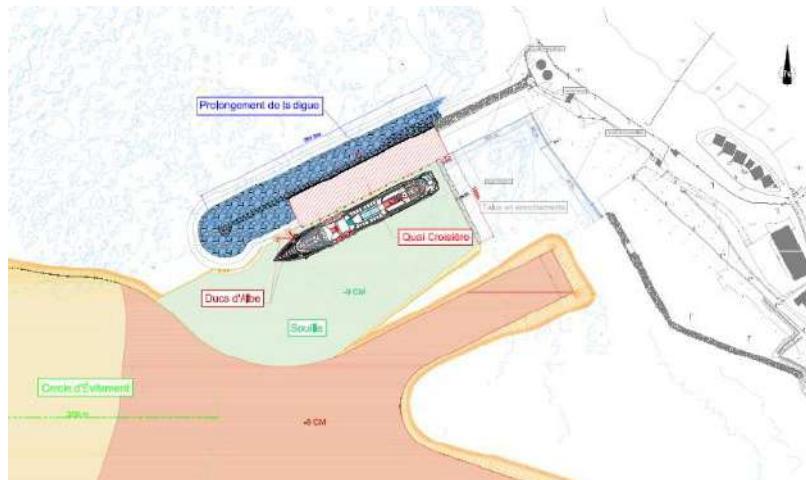


Figure 3: vu en plan du projet quai de croisière (source étude d'impact)

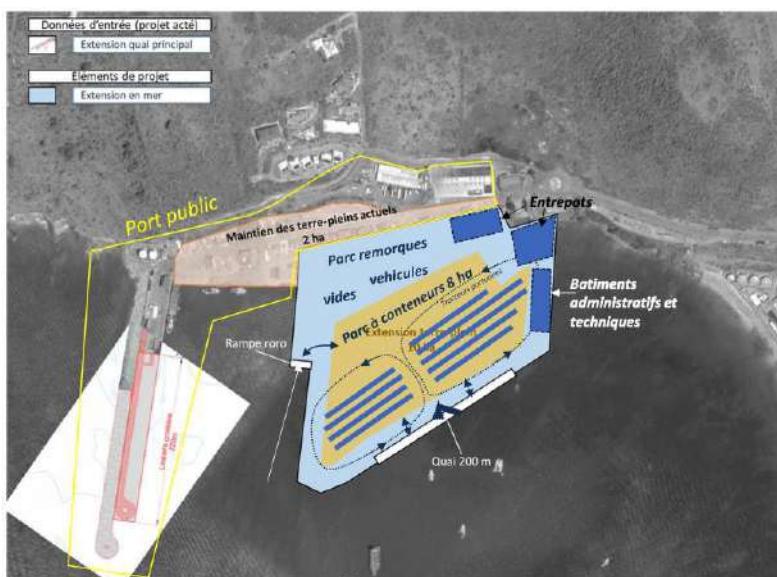


Figure 4: Utilisation de l'espace foncier (source : Étude d'impact)

## 1.2 Description et périmètre du projet

Le projet a débuté en 2012 avec le bureau d'étude (BET) SAFEGE par l'étude du développement des infrastructures portuaires de l'établissement portuaire de Galisbay. En 2018, le projet a été réétudié avec le BET EGIS après le passage de l'Ouragan Irma en 2017, puis en 2020-2022 le BET SETEC s'est vu confier la mission d'un quai de croisière dans le port de Galisbay.

Le projet actuel comprend :

- la création d'un chenal d'accès de 1400 m de long sur 105 m de large, dragué à 9 m Cote Marine<sup>1</sup> (CM) ;
- la création d'un cercle d'évitage de 300 m de diamètre, dragué à 9 m (CM) ;
- La création de 3 quais :
  - un quai<sup>2</sup> sur pieux en béton armé de 120 m x 20 m, dragué à 9 m (CM), pour accueillir des navires de type roulier de 120 m de long, 20 m de large et de tirant d'eau de 7,5 m ;
  - un quai sur pieux en béton armé de 200 m x 50 m sur le terre-plein, dragué à 9 m CM, pour accueillir des navires porte-conteneurs de type « *feeder*<sup>3</sup> » 800 de 149 m de long, sur 23 m de large et 8 m de tirant d'eau ;
  - un quai polyvalent (croisière/commerce) réalisé en palplanches de 175 m de long avec un prolongement de 30 m par 2 ducs-d'Albe<sup>4</sup> en appui sur la digue préalablement rallongée de 270 m. Le quai croisière pourra accueillir des navires de croisière de 200 m de long sur 28 m de large et de 6,8 m de tirant d'eau et également des navires de commerce ;
- la création d'un terre-plein de 10 ha, dont 8 ha gagnés sur la mer.

Le projet prévoit 717 000 m<sup>3</sup> de déblais de dragage, dont 414 000 m<sup>3</sup> seront valorisés dans le terre-plein à créer. Le reste sera clapé en mer.

Le choix de la zone de clapage a fait l'objet d'une analyse multicritère qui a pris en compte l'éloignement de la zone vers l'ouest, tout en restant dans les eaux territoriales françaises, sur des profondeurs d'environ 500 m et en limitant la distance au port à environ une vingtaine de Km, la capacité de dispersion du site, la non-présence d'espèces sensibles ou remarquables (notamment des coraux de grands fonds) et l'absence d'usage de la zone (faible trafic, pas de pêche, pas de câble de télécommunication).

Le coût total du projet est estimé à 160 millions d'euros. La durée des travaux est évaluée à 37 mois.

## 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact systématique au titre de la rubrique 9<sup>5</sup>du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Le dossier est une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau<sup>6</sup> et inclut un dossier de demande de dérogation au régime de protection des espèces protégées et de leurs habitats<sup>7</sup> (dossier 4, chapitre 14).

1 Le zéro hydrographique (ZH)\*, appelé aussi cote marine (CM)\*, est le niveau de référence commun aux cartes marines et aux niveaux marins, à partir duquel sont comptées d'une part les profondeurs portées sur les cartes marines et d'autre part les niveaux marins prédicts et observés .

2 Un roulier est un navire spécialisé pour le transport de voitures et d'autres véhicules montant à bord grâce à une ou plusieurs rampes d'accès.

3 Un *feeder* est un petit navire qui transfère des marchandises depuis/vers des ports secondaires et les livre à un navire plus important pour leur transport ultérieur.

4 Duc-d'Albe : pilotis ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer,

5 Rubrique 9d « ports de commerce [...] accessibles aux bateaux de plus de 1350 tonnes »

6 Articles L.214-1 et R.214-1 et suivants du Code de l'environnement

7 Articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable avec garants mise en place par la commission nationale du débat public en application de l'article L.121-9 du Code de l'environnement (dossier 7) ; La collectivité de Saint-Martin possède la compétence du DPM en lieu et place de l'État, la délibération du 24 juin 2010 en fixe les limites administratives. Le projet fera l'objet d'une demande de Concession d'utilisation du domaine public maritime (CUDPM) pour étendre les limites administratives du port afin d'inclure une partie du chenal de navigation qui sera approfondi et le banc de la Médée où vont s'appliquer des mesures Eviter, réduire, compenser (ERC).

Il est utile de signaler que le dossier est instruit dans le cadre de la réforme de l'autorisation environnementale introduite par la loi industrie verte, entrée en vigueur le 22 octobre 2024. Le projet fait l'objet d'une enquête publique d'une durée de trois mois qui a démarré le 19 novembre 2025 et s'achèvera donc le 19 février 2026.

***Le présent avis de la MRAe devra être joint au dossier d'enquête publique et porté à la connaissance du public avant la fin de l'enquête. Il constitue une aide à la décision pour l'autorité compétente***  
***Le pétitionnaire pourra formuler un mémoire en réponse.***

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivant :

- la biodiversité et les écosystèmes marins ;
- la qualité des eaux littorales et côtières ;
- les risques naturels, en particulier cyclones, séisme ;
- les émissions de gaz à effet de serre et la vulnérabilité du projet au changement climatique notamment à l'évolution des aléas et à l'élévation du niveau de la mer ;
- le cadre de vie (déchets, pollutions, impacts liés aux bateaux de croisière)
- le trafic routier et les déplacements (notamment impact sur le trafic terrestre de poids lourds) ;
- le patrimoine culturel.

## 2 – L'évaluation environnementale

### 2.1 Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier de demande d'autorisation environnementale soumis à l'avis de la MRAe est composé de 8 volumes. Les sous-dossiers 1 à 4 contiennent formellement tous les éléments requis par l'article R.122-5 du Code de l'environnement dans une étude d'impact.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et révèle une démarche « éviter, réduire, compenser» (ERC) globalement bien menée. Elle fait référence aux nombreuses études spécifiques annexées au dossier.

Un tableau de concordance figurant aux pages 12 et 13 du dossier n°1 permet de retrouver l'ensemble de ces éléments réglementaires dans les différents dossiers, ce qui est appréciable. Un mémoire en réponse pour la complétude est joint au dossier. Il fait l'objet d'un document séparé.

Le résumé non technique (RNT) reprend sous forme synthétique les principales caractéristiques du projet ainsi que les chapitres développés dans l'étude d'impact. Il permet au lecteur d'apprécier rapidement les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte. Il aurait été utile de le présenter dans un document séparé afin de faciliter son accessibilité au public.

***La MRAe recommande d'intégrer le mémoire en réponse au résumé non technique ou à minima de l'annexer au résumé non technique.***

## **2.2 Articulation avec les documents de planification existants**

L'étude d'impact s'appuie en particulier sur les documents de planification pour définir l'état initial et les enjeux, notamment le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE 2022-2027) approuvé, le diagnostic du projet de PLU de 2011, le document stratégique de bassin maritime (DSBM) mais elle n'analyse pas la compatibilité du projet avec ces documents.

Le mémoire en réponse pour la complétude (MRC) (page 38) apporte des éléments de réponse mais cela reste insuffisant. Il indique que le projet est situé en zone UP du POS en vigueur qui admet des « constructions à usage d'activités portuaires, industrielles, et artisanales » et que par conséquent le projet est compatible avec le document d'urbanisme de la collectivité. Mais il ne dit rien sur l'articulation des opérations en cours ou rendues nécessaires par le projet d'extension du port avec les orientations du projet de PLU et du projet d'aménagement et de développement durable de Saint-Martin .

***La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du projet avec les documents de planification approuvés notamment le document stratégique de bassin maritime Antilles, le plan territorial de prévention et de gestion des déchets et d'analyser l'articulation avec les projets de PLU et de développement durable de Saint-Martin .***

En outre, il est indiqué (page 39) que « la mise en œuvre des mesures ERC&A (mesures « Eviter, réduire, compenser » et mesures d'accompagnement) rend bien le projet compatible avec les orientations et les dispositions du SDAGE, que les mesures ne sont pas complètement développées mais présentées comme il se doit dans tous les dossiers de DDAE<sup>8</sup>, sous forme de fiches au format du type THEMA du MTE-CGDD<sup>9</sup> ». Cependant ces fiches ne sont pas suffisamment précises pour être opérationnelles. Il ajoute qu' « il sera possible de définir cela dans les 2 années (2026 et 2027) à venir après la délivrance de l'arrêté préfectoral ».

La MRAe rappelle que les mesures « éviter-réduire-compenser » rendant le projet compatible avec les documents de planification en vigueur doivent être précises et inscrites en tant que prescriptions dans l'acte d'autorisation afin d'en permettre le contrôle.

<sup>8</sup> DDAE : dossier de demande d'autorisation environnementale .

<sup>9</sup> Fiches rédigées selon le guide méthodologique intitulé « THEMA » élaboré par le commissariat général au développement durable au sein du ministère de la transition écologique.

*La MRAe recommande de préciser les mesures « Éviter, Réduire, Compenser » rendant le projet compatible avec les documents de planification en vigueur (Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux, Plan Territorial de Prévention et de Gestion des Déchets, Document stratégique de bassin maritime Antilles...) et d'indiquer les modalités d'application : localisation, calendrier de mise en place et de suivi.*

## 2.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives

Trois variantes d'aménagement ont été étudiées (dossier 3, pages 561 à 564). Elles questionnent :

- le dimensionnement stratégique du port de Galisbay dans la région des Caraïbes ;
- la localisation géographique du projet
- la délocalisation de l'activité de croisière

Le dimensionnement stratégique englobe deux scénarios. Le scénario « hypothèse zéro » dans lequel le projet d'extension du port de Galisbay n'est pas réalisé et un scénario avec un approfondissement du chenal à 9 m au lieu de 12 m, solution plus adaptée en termes de coût et d'impact environnemental.

Une analyse multicritère a été réalisée afin d'évaluer l'opportunité du projet par rapport à la création potentielle d'autres ports à Saint-Martin (Grand Case, Cul-de-Sac, Oyster Pound, Pointe du Bluff). Cette analyse montre que la création de ces autres ports supporte des contraintes supplémentaires (infrastructures, risques naturels, coût, impacts environnementaux...) par rapport à l'extension du port de Galisbay.

Selon l'étude d'impact, la délocalisation de l'activité de croisière dans la baie de Marigot impliquerait des travaux plus conséquents et plus coûteux que la création d'un quai polyvalent à partir des infrastructures existantes de Galisbay.

Cette étude de variante n'appelle pas d'observations particulières de la MRAe.

## 2.4 Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants

Le mémoire en réponse pour la complétude indique : « *Il n'y a pas d'impacts cumulés avec d'autres activités qui seraient autorisées ou en voie d'autorisation dans notre aire d'étude. Les seuls dossiers à venir sont l'extension de la station de potabilisation et Albioma dont les dossiers n'ont pas été encore déposés.* ».

Il convient de prendre en compte le projet d'Installations de bouées de mouillages pour l'accueil des navires sur la Réserve Naturelle Nationale de Saint-Martin (projet ReCorEA). Ce projet qui comprend une étude d'impact fait l'objet d'une demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire en cours d'instruction par la Direction de la Mer.

*La MRAe recommande de prendre en compte le projet d'Installations de bouées de mouillages pour l'accueil des navires sur la Réserve Naturelle Nationale de Saint-Martin (projet ReCorEA).*

### 3 Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

#### 3.1 La biodiversité et les écosystèmes marins

##### État initial

Les données ont été actualisées par des inventaires complémentaires réalisés en mars, mai, juin et juillet 2025 concernant les espèces, les habitats marins et terrestres.

Le projet concerne une zone située en dehors des réserves naturelles, ZNIEFF de type 1 et Parc marin. Il englobe des habitats sensibles tels que des zones de coraux, des peuplements benthiques au large, ainsi que des herbiers de phanérogames marines et des algues brunes.

En ce qui concerne la biodiversité marine, l'étude d'impact mentionne la convention de Carthagène et le sanctuaire Agoa dédié à la protection des mammifères marins des Antilles françaises mais des précisions restent nécessaires. Il convient notamment de préciser pour la bonne information du public, que le Sanctuaire Agoa a été créé en 2010 et officiellement reconnu en 2012 en tant qu'aire marine spécialement protégée au titre du protocole SPAW (Specially Protected Areas and Wildlife) de la Convention de Carthagène. Il dépend de l'Office français de la biodiversité (OFB) depuis 2020. Après un premier plan de gestion, le Sanctuaire Agoa a publié en 2024, son nouveau document stratégique pour la période 2023-2037. Ce dernier est accessible sur leur site internet (<https://sanctuaireagoa.fr/documentation/le-plan-de-gestion-du-sanctuaire-agoa>).

***La MRAe recommande d'analyser le plan de gestion du sanctuaire Agoa 2023-2027 au regard des mesures concernant les mammifères marins proposées dans l'étude d'impact.***

##### Impacts et mesures ERC

L'impact des dragages a été étudié principalement sur l'habitat marin, en se concentrant sur la présence de coraux, de zones benthiques, d'algues et d'herbiers. Des mesures de réduction sont proposées pour limiter ces effets.

L'étude acoustique marine est complète, mais elle montre la nécessité de demander des dérogations pour certaines espèces protégées telles que les baleines, les tortues imbriquées et vertes. La demande de dérogation est présentée au chapitre 14 du dossier de demande d'autorisation. En effet, malgré l'application des mesures d'évitement et de réduction, il reste des impacts nets qui sont encore notables essentiellement sur de la perte d'habitat due au surcreusement (chenal, cercle d'évitage<sup>10</sup> et souilles des postes à quai) et au remblaiement d'une partie de fond marin. Cette perte se traduit par la destruction de 16,5 ha de fonds meuble, 0,75 ha d'Algoueraie, 24,5 ha d'herbier

Les mesures ERC relatives au milieu naturel sont proposées dans l'étude d'impact, notamment :

- la mesure « ME01 » : évitement temporel des mois de mars et avril pour les travaux de battages, forages et vibrofonçages» vise à mettre en place un arrêt biologique des travaux bruyants de battage au plus fort du passage des baleines à bosse entre mars et avril de chaque année. Cette mesure est liée à la mesure MR02, mise en place d'un rideau de bulle autour des piles et pieux à battre, forer ou et vibrofoncer afin de réduire le bruit.

***La MRAe recommande de mentionner le ou les protocoles de sauvetage qui seraient engagés en cas d'observation/détection de mammifères marins et de tortues marines nécessitant un sauvetage.***

<sup>10</sup>Cercle d'évitage : surface que va balayer un navire en tournant

- la mesure « ME02 » évitement temporel de nuit pour les travaux de battages, forages et vibrofonçage<sup>11</sup> » avec une plage horaire d'interdiction de travaux de 22h à 7h.

Le mémoire en réponse pour la complétude modifie la plage horaire pendant laquelle ces travaux sont interdits : 6h-18h (ou 18h-6h) au lieu de 22h-7h afin de correspondre aux heures de coucher et de lever du soleil à Saint-Martin. Ceci répond à la demande de compléments.

- la mesure « sauvegarde des coraux de la digue du quai et du terre-plein actuel par translocation au niveau d'un site récepteur proche du banc de la Médée » (MR03)

Cette mesure devrait être requalifiée de mesure d'accompagnement en raison de la faible probabilité de sa réussite.

Dans le mémoire en réponse de la complétude, il est indiqué que la « *procédure de déplacement sera écrite avant sa mise en œuvre et se fera en lien avec la DEAL Guadeloupe qui a suivi les translocations faites sur le GPMG* ;

***La MRAe recommande d'inscrire la sauvegarde des coraux de la digue du quai et du terre-plein actuel en tant que prescription dans l'acte d'autorisation du projet et d'indiquer que « la procédure de déplacement de ces coraux devra être précisée avant sa mise en œuvre » ce qui en permettra le contrôle.***

En ce qui concerne les mesures de compensation :

- la mesure MC01 « Mise en place de mouillages fixes de moindre impact sur les fonds marins pour les navires de commerce et de Mégayachts pour les paquebots et cargos et création de 3 zones de mouillages et d'équipements légers .

**Le mémoire en réponse à la complétude ne répond pas aux éléments attendus à savoir** : préciser et identifier les zones d'interdiction de mouillage avec les mesures de gestion et de contrôle associées, vérifier que la mesure permettra la réinstallation d'herbes marines (Thalassia ou de Syringodium) sur une surface d'herbier 3 fois supérieure à la surface détruite.

- la mesure MC02 « Réhabilitation de l'étang de Marigot » et MA06 « Valorisation du marais de Marigot avec création d'un sentier pédagogique avec platelage bois et panneaux d'information »

Cette mesure paraît pertinente eu égard aux impacts du projet et du site de compensation pressenti. Cependant ce site fait l'objet d'un projet « BEST<sup>12</sup> » de la collectivité de Saint-Martin. En outre, le **dossier doit présenter une mesure compensatoire inhérente à son projet. Cette mesure doit s'ajouter à ce qui est déjà prévu par la collectivité.**

La demande de dérogation est présentée au chapitre 14 du dossier de demande d'autorisation. Elle a été transmise pour avis au comité scientifique territorial du patrimoine naturel (CSTPN). Le Conseil national de la protection de la nature (CNP) a également été consulté. Son avis est attendu.

<sup>11</sup> effet produit par un vibrateur ou mouton utilisé en génie civil pour enfoncer des éléments dans le sol.

<sup>12</sup> Le projet BESTLIFE 2030 a pour objectif de financer des projets en faveur de la biodiversité des outre mers.

## Mesures de suivi

Pour plusieurs mesures ERC, le calendrier et les modalités de suivi ne sont pas arrêtés. C'est le cas pour le suivi écologique et de la qualité des eaux et des sédiments de l'étang de Marigot.

***La MRAe recommande de compléter le dispositif de suivi des mesures ERC avec un calendrier de mise en œuvre et des modalités de suivi clairement arrêtées.***

## **3.2 Le trafic routier et les déplacements**

Le réseau routier de l'île de Saint-Martin est constitué principalement de la RN 7 à laquelle se raccorde l'unique voie qui mène au port de Galisbay. La structure du réseau ne favorise pas la fluidité d'un trafic par ailleurs extrêmement dense.

Lors de la phase d'exploitation, les modélisations de trafic anticipent une augmentation du trafic de véhicules de +0,2% et une augmentation du trafic de camions sur la RN 7 de +15%. L'effet a donc été considéré comme fort sur le trafic routier. La mesure proposée (MR10) consiste à élaborer un plan de gestion concertée du trafic-routier avec la collectivité territoriale de Saint-Martin (CTSM) en intégrant les réflexions sur l'interface ville-Port et plusieurs projets en cours d'étude :

- le projet de liaison Galisbay – La Savane ;
- le contournement Est de Marigot – barreau de Concordia ;
- le projet transversal d'aménagement de carrefours ;
- le projet d'aménagement du carrefour giratoire d'Agrément ;
- l'aménagement du front de mer de Marigot.

Selon le rapport (page 392, dossier 2), le projet de liaison Galisbay - La savane doit notamment permettre de desservir le port de commerce de Galisbay, générateur de trafic de poids lourds. Ce projet est en cours de conception par la collectivité qui envisage de réaliser une étude d'impact.

## **3.3 Impact sur la ressource en eau**

En phase travaux, le dragage va générer la mise en suspension de matières (MES) et augmenter la turbidité de l'eau de mer. Il est possible que le fonctionnement de l'usine d'eau potable de Saint-Martin dont la prise d'eau est en mer, soit impacté. La production d'eau potable risque d'être réduite.

La mise en place d'un rideau anti-MES autour de l'atelier de dragage et autour de la prise d'eau potable pendant toute la durée des opérations de dragage (MR01) est prévue afin de réduire ces effets.

La distance entre la zone de drague et le rideau n'étant pas précisée, des compléments d'informations ont été demandés. Le mémoire en réponse pour la complétude (page 35) n'y répond que partiellement. Des questions demeurent : comment seront adaptées les opérations de dragage (rythme, volume...), comment seront elles modulées en fonction des résultats du suivi de la turbidité ?

Dans son mémoire en réponse, le porteur de projet signale qu'il est impossible de fournir plus de précisions sans les données de l'entreprise qui sera missionnée pour réaliser les travaux maritimes. Il indique que « la procédure détaillée de la mise en œuvre avec les spécifications du rideau anti-MES, sa manipulation, son déplacement, sera définie dans le courant des années 2026/2027 et sera présentée au Comité Local d'Information et de Suivi (CLIS) dont la préfecture, la DEAL, L'OFB et d'autres services de l'État font partie de droit ».

*La MRAe recommande d'indiquer dans l'acte d'autorisation du projet que « la procédure détaillée de la mise en œuvre avec les spécifications du rideau anti-MES sera définie dans le courant des années 2026/2027 et présentée au Comité Local d'Information et de Suivi (CLIS) » ce qui en permettra le contrôle.*

Selon l'étude d'impact (dossier 3, page 581), la création d'une nouvelle usine d'eau potable sur le site de Galisbay est prévue pour 2027 et une étude pour déplacer la prise d'eau au nord de la digue du port de commerce sera lancée en 2027/2028.

### **3.4 Les émissions de gaz à effet de serre et la vulnérabilité du projet au changement climatique**

La collectivité de Saint-Martin est dotée d'un PPRN approuvé en 2011 mis à jour en 2023 pour le risque cyclonique, après le passage du cyclone IRMA en 2017. Selon le PPRN, le site du projet est concerné par un aléa inondation négligeable, un aléa mouvement de terrain faible, des aléas sismiques, liquéfaction et cyclonique forts. Un avant-projet a été réalisé notamment pour le dimensionnement des terre-pleins et des quais vis-à-vis de ces aléas. Il sera utile de réaliser une étude plus détaillée pour définir des mesures de prévention adapté

Par ailleurs, un bilan des émissions des gaz à effet de serre (GES) a été réalisé pour évaluer chaque phase du projet. Les émissions estimées sont de 5 696 t CO<sub>2</sub>e<sup>13</sup> avant projet avec une incertitude de 16,0 % et 15 091 t CO<sub>2</sub>e après projet avec une incertitude de 18,6 %.

La mise en place de mesures de réduction des émissions de GES est prévue en phase travaux (MR04) et un plan de réduction des émissions de GES sera élaboré avant la livraison du projet pour mise en œuvre en phase d'exploitation (MR12). Ces mesures sont décrites au chapitre 8 de l'étude d'impact. En revanche, aucune mesure de compensation carbone n'est prévue.

Dans le contexte d'urgence climatique, il est nécessaire, en particulier pour les projets d'infrastructures de transport et d'aménagements portuaires de mettre en place de manière renforcée et rapide l'ensemble de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC), y compris la compensation.

*La MRAe recommande de poursuivre la mise œuvre de la séquence ERC et notamment la compensation, afin de mieux prendre en compte l'impact du projet sur le changement climatique et la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) établie pour le secteur du transport. Le porteur de projet peut par exemple s'appuyer sur des référentiels publics et contrôlés comme le label bas carbone, développé par le ministère de la Transition écologique en partenariat avec les acteurs de la lutte contre le changement climatique.*

<sup>13</sup> unité de mesure visant à uniformiser l'effet climatique des différents gaz à effet de serre

### 3.5 Déchets

L'étude d'impact de la gestion des déchets issus des travaux, des boues de dragage (présentation des résultats d'analyse) doit être complétée avec la phase post-projet, notamment les déchets ménagers des bateaux de croisière. Il est également essentiel de savoir si le projet contribuera à la modernisation de la déchetterie sauvage actuelle, responsable de risques sanitaires comme la dengue.

Par ailleurs, l'étude d'impact prévoit un plan de gestion des déchets du port (MR11) dans un objectif de suivi et de contrôle mais à ce stade il n'est pas détaillé. Une démarche d'entreprise d'engagement zéro plastique, d'action de sensibilisation régulière auprès de la communauté portuaire est nécessaire et peut être accompagnée par des structures associatives spécialisées. La communication sur les démarches RSE du projet serait renforcée par l'intégration d'un affichage RSE, conformément à la loi du 22 août 2021, qui rendra obligatoire l'intégration d'un critère RSE dans tous les appels d'offre à partir d'août 2026.

**La MRAe recommande :**

- **d'intégrer l'impact de ce projet sur le plan-programme de gestion des déchets de Saint-Martin en termes de volumes générés, et de création et/ou modifications d'infrastructures, afin d'assurer une cohérence globale.**
- **d'intégrer une démarche RSE conformément à la loi du 22 août 2021, qui rendra obligatoire l'intégration ce critère dans tous les appels d'offre à partir d'août 2026.**

### 3.6 Bruit (Nuisances sonores)

Les habitations les plus proches sont situées au Nord du port, à moins de 100 m. Au Sud du port on trouve la zone d'activité de Galisbay puis des bâtiments d'habitation.

L'étude acoustique réalisée en 2023 montre, sur la base de la réglementation relative aux bruits de voisinage, que ces habitations seront fortement affectées par les travaux de battage de pieux et palplanches ainsi que le travail des engins de chantier sur le terre-plein.

Les impacts du projet en phase d'exploitation sur le bruit aérien ont été évalués. L'étude montre qu'en phase d'exploitation, l'augmentation du niveau sonore ne dépasse pas 1,7 dB(A) (inférieur au seuil de 3dB(A)). Ces augmentations sont principalement dues au trafic maritime. En effet les autres sources (trafic routier et bruit de chargement/déchargement) auraient un impact négligeable. Par conséquent, aucune mesure n'est prévue en phase d'exploitation vis-à-vis des riverains. Toutefois, cette évaluation ne prend pas en compte les travaux d'entretien de dragage en phase d'exploitation.

En outre, il apparaît nécessaire de procéder à une mesure acoustique à l'issue de l'agrandissement du port à l'emplacement des mesures de référence afin de confirmer la faible augmentation statistique des niveaux sonores dans la zone rapprochée.

**La MRAe recommande :**

- **d'évaluer les incidences des travaux d'entretien notamment les travaux de dragage sur les riverains en phase d'exploitation et de présenter les mesures prises le cas échéant pour les éviter ou les réduire.**
- **de procéder à une mesure acoustique avant puis à l'issue de l'agrandissement du port à l'emplacement des mesures de référence afin de disposer d'un état initial fiable.**

### 3.7 Patrimoine culturel

Selon l'analyse de l'état initial, aucun site ni monument historique classé ou inscrit au patrimoine ne se trouve à proximité de la zone d'étude. Aucun site archéologique n'a été mis à jour à proximité de la zone portuaire. L'enjeu « patrimoine culturel » est considéré comme faible. Pourtant cette analyse indique également que la zone au nord du port (Pointe Arago) constitue une zone à forte probabilité de découverte (dossier 2, chapitre 3, page 332).

L'étude d'impact ne mentionne aucun impact en phase travaux sur le patrimoine culturel. Pourtant, les dragages, les remblais, les recalibrages du chenal et des terre-pleins sont de nature à affecter directement les fonds marins situés dans le bassin portuaire et le chenal d'accès, les interfaces terre/mer ainsi que les zones actuelles ou anciennes de mouillage à proximité des ouvrages. Une telle combinaison d'interventions peut entraîner la destruction ou la perturbation irréversible de biens culturels maritimes éventuellement présents (épaves, structures portuaires anciennes, dépôts liés à l'activité du port ou à des sinistres).

Sans consultation préalable du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), l'enjeu mérite d'être réévalué à un niveau fort au regard de la fonction historique de la baie de Marigot et de la nature des travaux projetés.

**La MRAe recommande :**

- *de réévaluer l'enjeu « patrimoine culturel » au regard de la forte sensibilité archéologique attachée aux secteurs portuaires historiques et aux fonds marins directement concernés par le projet ;*
- *après avis du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), de réaliser une opération de diagnostic d'archéologie préventive en milieu maritime sur les emprises impactées par les dragages, remblais et ouvrages portuaires ;*
- *de compléter, le cas échéant, l'étude d'impact par des mesures d'archéologie préventive complémentaires qui pourront être prescrites sur les secteurs présentant un intérêt patrimonial avéré.*