

République Française  
Communauté de SAINT-MARTIN

## **Extension et modernisation du PORT de GALISBAY - SAINT-MARTIN**

**Porteur du projet : Port de GALISBAY**

**Du 19 novembre 2025 au 19 février 2026**

# **RAPPORT DÉTAILLÉ et CONCLUSIONS MOTIVÉES**



**Commissaire Enquêteur : Luc CLOUET**

Commission d'enquête désignée par :  
Décision du 24/03/2025 – N° E25000001 / 97  
Monsieur Le Président du Tribunal Administratif de SAINT-MARTIN

# SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS.....	3
1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	5
1.1 Présentation générale de la collectivité de SAINT-MARTIN .....	5
1.2 Objet de l'enquête publique .....	11
1.3 Contexte du projet.....	12
1.4 Le cadre législatif et réglementaire .....	17
2. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS.....	21
2.1 Le projet d'extension et de modernisation du port de Saint-Martin .....	21
2.2 Le domaine touristique .....	21
2.3 La procédure de concertation préalable.....	22
2.4 Le renforcement de la souveraineté de la partie française .....	24
3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....	25
3.1 La désignation du Commissaire Enquêteur .....	25
3.2 Ouverture de l'enquête publique .....	26
3.3 Composition du dossier dans son ensemble .....	27
3.4 Composition du dossier mis à disposition du public.....	28
3.5 Disponibilité et conformité du dossier soumis à consultation publique .....	29
3.6 Mesures de publicité et modalités de consultation du public.....	31
4. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	36
4.1 Recensement des observations .....	36
4.2 Première réunion publique du 29 novembre 2025 .....	38
4.3 Deuxième réunion publique du 11 février 2026.....	39
4.4 Détail des observations et ventilation .....	40
5. ANALYSE ET AVIS .....	63
5.1 Avis des services de l'état et des PPA .....	63
5.2 Analyse thématique des observations du public.....	70
5.3 Analyse des réponses du Maître d'ouvrage.....	73
5.4 Remarques de la population sur le fonctionnement de l'île .....	81
5.5 Remarques diverses / Questions complémentaires .....	82
6. Signature du commissaire enquêteur .....	84

## **ABRÉVIATIONS**

<b>ALUR</b>	Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
<b>AOC</b>	Appellation d'Origine Contrôlée
<b>AOP</b>	Appellation d'Origine Protégée
<b>AVAP</b>	Aire de mise en Valeur de l'Architecture et des Paysages
<b>CAUE</b>	Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement
<b>CBS</b>	Coefficient de Biotope par Surface
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CCRTS</b>	Communauté de Communes de Rumilly Terre de Savoie
<b>CDPENAF</b>	Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
<b>CE</b>	Commission d'Enquête
<b>CES</b>	Coefficient d'Emprise au Sol
<b>CPT</b>	Coefficient de Pleine Terre
<b>DAC</b>	Document d'Aménagement Commercial
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>EBC</b>	Espaces Boisés Classés
<b>EIPPE</b>	Evaluation d'Incidences des Plans et Programmes sur l'Environnement
<b>ENE</b>	Loi « Grenelle II », ou loi no 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>ER</b>	Emplacement Réservé
<b>ERC</b>	Mesures d'Evitement de Réduction et de Compensation
<b>EVP</b>	Espace Vert Protégé
<b>IGP</b>	Indication Géographique Protégée
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economique
<b>LLS</b>	Logement Locatif Social
<b>MO</b>	Maitre d'Ouvrage
<b>MRAe</b>	Mission Régionale d'Autorité Environnementale

<b>NOTRe</b>	Loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République
<b>OAP</b>	Orientation d'Aménagement et de Programmation
<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
<b>PCAET</b>	Plan Climat Air Énergie Territorial
<b>PDPIPR</b>	Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
<b>PDU</b>	Plan de Déplacement Urbain
<b>PEB</b>	Plan d'Exposition au Bruit
<b>PIZ</b>	Plan d'Indexation en Z (présence de risques naturels)
<b>PLUiH</b>	Plan Local d'Urbanisme intercommunal avec volet habitat
<b>PLH</b>	Plan Local d'Habitat.
<b>PPA</b>	Personnes Publiques Associées
<b>PPR</b>	Plan de Prévention des Risques
<b>RLP</b>	Règlement Local de Publicité
<b>RP</b>	Rapport de Présentation
<b>SAU</b>	Surface Agricole Utile
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territorial
<b>SDA</b>	Schéma Directeur d'Assainissement
<b>SDAEP</b>	Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable
<b>SDAGE</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
<b>STECAL</b>	Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées
<b>STEP</b>	Station d'Épuration des eaux usées
<b>TVB</b>	Trame Verte et Bleue
<b>ZAC</b>	Zone d'Aménagement Concertée
<b>ZAP</b>	Zone Agricole Protégée
<b>ZNIEFF</b>	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

# 1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

## 1.1 Présentation générale de la collectivité de SAINT-MARTIN

### 1.1.1 Situation géographique

La collectivité de SAINT-MARTIN



## 1.1.2 Contexte administratif

Le projet de l'extension du port de Galisbay est porté par l'établissement portuaire de Saint-Martin. La collectivité de Saint-Martin est co-partenaire du projet.

La collectivité de Saint-Martin a délégué à l'établissement portuaire de Saint-Martin (EPSM) l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure portuaire, la gestion du développement et la promotion du site portuaire.

La gouvernance du port correspond à un modèle de type port public, l'établissement portuaire est piloté par un conseil d'administration composé de 6 membres issus de la collectivité. Le conseil d'administration a en particulier la charge des grandes décisions budgétaires et l'arbitrage des projets. Le Directeur a un rôle exécutif et de gestion quotidienne de l'établissement portuaire.

La réalisation du projet ne pourra avoir lieu que sur avis conforme du conseil territorial.

Saint-Martin possède un statut administratif unique dans la République française. Depuis 2007, elle est devenue une collectivité d'outre-mer (COM) régie par l'article 74 de la Constitution, se détachant ainsi de la Guadeloupe dont elle était auparavant une commune.

Ce nouveau statut lui confère une large autonomie, avec des compétences étendues en matière de fiscalité, d'urbanisme, de circulation des personnes et de coopération régionale.

L'île est dirigée par un Conseil territorial de 23 membres élus pour cinq ans, qui élit en son sein un président exerçant les fonctions exécutives.

Le préfet délégué représente l'État français et conserve les compétences régaliennes (police, justice, défense).

Saint-Martin partage l'île avec Sint Maarten, partie néerlandaise au sud, créant une situation géopolitique singulière avec libre circulation entre les deux territoires. Cette frontière quasi-invisible est l'une des rares frontières terrestres de l'Union européenne avec un territoire d'outre-mer néerlandais.

L'administration saint-martinoise doit composer avec les défis d'un territoire exigu, d'une démographie galopante et des conséquences dévastatrices du cyclone Irma en 2017 qui a profondément marqué l'organisation administrative et révélé certaines faiblesses structurelles.

La reconstruction post-Irma reste un enjeu administratif majeur.

### 1.1.3 Contexte politique

Saint-Martin, en tant que collectivité territoriale française, cherche à renforcer sa souveraineté territoriale et son autonomie économique.

Le projet d'extension du port est stratégique pour affirmer cette souveraineté, notamment en cas de crise cyclonique où le port doit rester opérationnel pour accueillir des navires militaires ou d'urgence, ce qui implique une collaboration étroite entre la collectivité et l'État français.

### 1.1.4 Activités économiques

Le port de Galisbay est un lieu stratégique de l'économie insulaire, c'est un outil au service du développement de l'île. Il est la principale voie d'entrée et de sortie des marchandises vers et depuis la partie Française de Saint-Martin.

Le projet d'extension du port doit pouvoir absorber un flux de marchandises conséquent et aussi soutenir le déploiement de la stratégie de développement touristique de la partie Française.

Le port de Galisbay se trouve dans un environnement économique fortement influencé par la proximité de la partie hollandaise de l'île, Sint Maarten.

L'économie de Saint-Martin repose quasi exclusivement sur le tourisme, qui représente plus de 85% de son activité économique. L'île accueille chaque année environ un million de visiteurs, attirés par ses plages paradisiaques, son climat tropical et son statut de destination duty-free (dans la partie hollandaise).

Le secteur hôtelier, la restauration, les commerces et les activités nautiques constituent les principaux employeurs. Cette mono-dépendance au tourisme rend l'économie particulièrement vulnérable aux crises, comme l'a dramatiquement illustré le passage du cyclone Irma en septembre 2017, qui a détruit 95% des infrastructures et provoqué un effondrement économique.

Saint-Martin bénéficie d'avantages fiscaux significatifs : elle n'applique pas la TVA et pratique des taxes locales réduites, ce qui favorise le commerce et attire les investissements. Cependant, cette prospérité apparente masque de profondes inégalités sociales et un taux de chômage élevé, particulièrement chez les jeunes.

L'économie informelle est importante et les difficultés de régulation frontalière avec Sint Maarten complique la lutte contre les trafics. Les défis économiques incluent la diversification des activités, le développement d'une agriculture locale quasi inexistante, la gestion des déchets, et la résilience face aux risques climatiques qui menacent régulièrement cette économie touristique fragile.

## 1.1.5 La population

Situé à équidistance de la Guadeloupe et de Porto Rico, Saint-Martin est un territoire marqué par les contrastes.

Orientée économiquement autour d'une mono-industrie touristique, elle n'en reste pas moins toujours exposée aux aléas climatiques, variations de parités monétaires et migrations économiques. Ce contexte socio-économique particulier unit Saint-Martin et Sint Maarten.

Avec un niveau de formation toujours en retrait, un emploi informel important, l'accès à emploi demeure difficile pour les jeunes et fragilise une partie de la population. La préservation de ses aménités et de son identité culturelle seront ses principaux atouts dans un environnement concurrentiel grandissant.

Le territoire subit un certain vieillissement de sa population, accentué par les flux migratoires. Pour autant, Saint-Martin reste un territoire jeune. La population décroît en moyenne de 2,1 % par an sur la période 2017-2023, contre seulement -0,2 % sur 2012-2017. Cette accélération de la baisse est principalement due à un fort déficit migratoire qui dépasse largement l'excédent naturel positif. Saint-Martin se distingue comme l'un des territoires français les plus touchés par cette tendance, aux côtés de la Guadeloupe et de la Martinique.

Saint-Martin présente une démographie particulièrement cosmopolite. L'île aujourd'hui compte un peu moins de 31 000 habitants sur sa partie française, avec une densité démographique élevée.

Dans son compte rendu de 2025, l'ITSEE confirme que la décroissance démographique se poursuit à Saint-Martin : la population s'établit à 31 160 habitants au 1er janvier 2023.

### **Déficit migratoire et vieillissement**

Une évolution qui s'explique par un déficit migratoire supérieur à l'excédent naturel : les départs et décès dépassant les arrivées et naissances sur ces six années. Cette tendance à la baisse touche l'ensemble des Antilles françaises, avec des reculs de 0,3% en Guadeloupe et 0,5% en Martinique, les deux régions françaises enregistrant la plus forte diminution de leur population. Saint-Martin fait face à un double phénomène : une population vieillissante et une jeunesse qui part étudier en dehors du territoire sans nécessairement revenir sur l'île.

Les origines diverses de la population saint-martinoise pointent sa singularité. Un tiers de la population Saint-Martinoise est issue de l'immigration. La population se caractérise par une extraordinaire diversité culturelle, fruit de vagues migratoires successives. On y trouve des descendants d'esclaves Africains, des Européens (notamment Français et Néerlandais), mais surtout une forte communauté haïtienne, des Dominicains, des ressortissants de diverses îles caribéennes anglophones, ainsi que des populations d'Amérique du Sud.

La faible offre de formation post-baccalauréat sur le territoire de Saint-Martin influe sur les migrations et sur le niveau de qualification du territoire. Moins d'un quart des 18-24 ans est scolarisé (contre 46 % en Guadeloupe).

Cette mosaïque ethnique fait de Saint-Martin un territoire où se côtoient plus de 80 nationalités différentes. Le français et l'anglais sont couramment parlés, ainsi que le créole dans ses variantes haïtienne et guadeloupéenne.

La population est relativement jeune, avec une forte proportion d'actifs attirés par les opportunités économiques du secteur touristique. Cependant, cette diversité pose aussi des défis d'intégration sociale et de cohésion. Le taux de natalité est élevé, et la pression démographique importante sur ce petit territoire insulaire crée des tensions sur les infrastructures, le logement et les services publics.

Le taux de chômage reste élevé Il touche plus les femmes et les jeunes. Enfin, les demandeurs d'emploi en recherche depuis plus d'un an sont nettement moins présents qu'en Guadeloupe en lien avec la saisonnalité des activités et la culture du territoire.

Structurellement, Sint Maarten dispose d'un port en eau profonde permettant l'accueil de navires de croisières, tandis que cette activité reste limitée et spécifique sur la partie française. Il en est de même dans le cadre du trafic aéroportuaire. En partie française, l'optimisation du trafic aérien reste sous la contrainte de la longueur de sa piste.

Finalement, Sint Maarten concentre 96 % des arrivées (2,5 millions de visiteurs en 2014, dont 2 millions de croisiéristes).

### **1.1.5 Aspect environnemental**

Le projet est soumis à une évaluation environnementale stricte pour limiter son impact sur les écosystèmes marins.

Les travaux de dragage et de construction entraîneront la destruction d'habitats marins, notamment des herbiers, et le dérangement d'espèces protégées comme les mammifères marins et les tortues.

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont prévues, incluant la mise en place de récifs artificiels et le suivi des impacts environnementaux.

Le choix de la zone de clapage a été réalisé en tenant compte de critères écologiques pour minimiser les perturbations.

## Les incidences prévisibles sur l'environnement abordées dans le projet incluent :

1. **Destruction d'habitats marins** : Les travaux de dragage et de construction entraîneront la destruction d'herbiers marins et d'autres habitats naturels sous-marins.
2. **Dérangement des espèces protégées** : Les mammifères marins et les tortues seront perturbés par les activités liées au projet, notamment le bruit et les mouvements des équipements.
3. **Clapage en mer** : Le rejet de matériaux dragués (sable et argile) dans une zone de clapage pourrait affecter les écosystèmes marins. Des études ont été menées pour choisir une zone éloignée des espèces sensibles et des usages humains.
4. **Artificialisation des fonds marins** : L'extension du terre-plein et la construction des quais entraîneront une artificialisation de 8 hectares de sol sous-marin.
5. **Pollution potentielle** : Les travaux pourraient générer des particules fines et des perturbations dans l'eau, nécessitant des dispositifs de confinement.
6. **Mesures ERC (Évitement, Réduction, Compensation)** : Des mesures sont prévues pour limiter les impacts négatifs, comme la mise en place de récifs artificiels et le suivi environnemental.

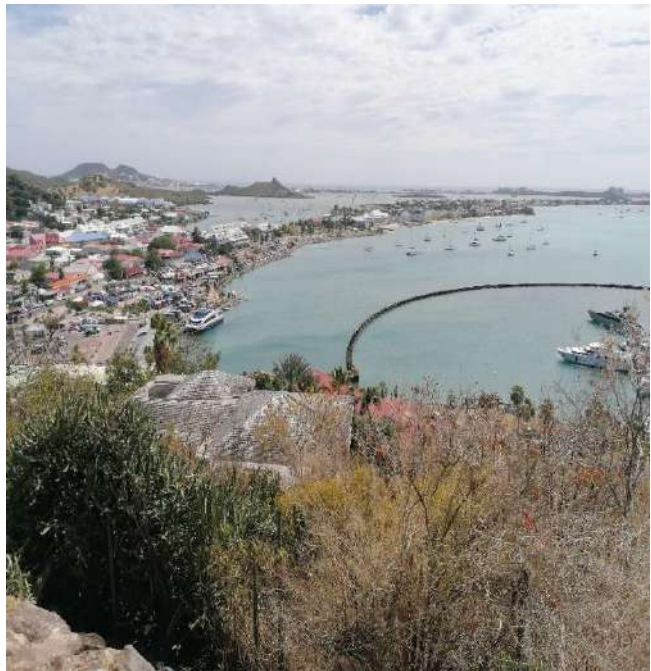
Ces incidences sont étudiées dans le cadre de l'évaluation environnementale et des autorisations nécessaires pour le projet.

### 1.1.6 Enjeux sociaux

Le développement du port est essentiel pour répondre aux besoins croissants de la population locale et des flux migratoires.

L'amélioration des infrastructures portuaires favorisera l'emploi local, notamment dans les secteurs de la construction, du commerce et du tourisme.

En outre, le projet vise à améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant la dépendance économique envers Sint Maarten et en renforçant la résilience de l'île face aux catastrophes naturelles. Le port modernisé pourrait également devenir un moteur de développement pour les relations inter-îles dans les Caraïbes.



## 1.2 Objet de l'enquête publique

L'enquête publique a pour objet d'assurer la participation et l'information du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement et mentionnées à l'article L. 123-2 du Code de l'Environnement.

L'enquête publique doit permettre au maître d'ouvrage et à la collectivité de Saint-Martin, d'être informés des observations de la population et du Commissaire enquêteur, avant d'amender le projet pour le présenter à l'approbation.

Le porteur du projet et la collectivité de Saint-Martin ont choisi de mettre en place une **concertation préalable**, suivant l'article L. 121-15-1 du code l'environnement qui stipule : « *la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet, des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement du territoire* »

Elle porte sur les modalités d'information et de participation du public.

Une présentation du projet a été réalisée lors d'une réunion publique, des ateliers débats ont été organisés avec la population et une réunion publique de bilan a eu lieu.

Une page de discussion et de recueil de commentaires, à disposition du public, a été ouverte sur le site du port de Saint-Martin.

Page **internet** dédiée : <https://www.portdemarigot.com/extension>



### 1.3 Contexte du projet

Ainsi le port de Galisbay et la collectivité de Saint-Martin proposent le projet de développement suivant :

#### Le projet actuel comprend :

- L'approfondissement du chenal à 9 m CM pour accueillir de plus grosses unités, jusqu'à 200 m de long : porte-conteneur (1800 EVP), navire de croisière à faible et moyen tirant d'eau (haut de gamme), navire militaire PHA, affrété en cas d'urgence et de sinistre cyclonique.
- Le rallongement du quai principal (navire de 200m de long).
- L'extension du terre-plein sur 10 ha, pour améliorer la gestion des flux, accueillir directement les navires qui vont actuellement décharger côté Sint Maarten des marchandises dédiés au côté français.

L'ensemble de ces aménagements vont permettre de **redonner de la compétitivité au Port de Galisbay** et d'assurer la souveraineté territoriale, tout en contribuant à l'accroissement du développement économique du port et de la partie française de l'île.



**Le projet d'extension et de modernisation du port de Galisbay à Saint-Martin s'inscrit dans un contexte stratégique et économique spécifique :**

1. **Rôle central du port de Galisbay** : Depuis près de 30 ans, ce port est un élément clé de l'économie insulaire, assurant la desserte principale de marchandises pour la partie française de Saint-Martin. Il est géré par l'établissement portuaire sous l'égide de la Collectivité de Saint-Martin depuis 2007.
2. **Dépendance envers le port de Philipsburg** : Actuellement, une grande partie des marchandises destinées à la partie française transite par le port de Philipsburg (Sint Maarten), ce qui crée une dépendance économique et logistique. Cette situation a été particulièrement problématique lors de crises comme la fermeture des frontières pendant la pandémie de Covid-19 ou l'ouragan Irma en 2017.
3. **Saturation des infrastructures** : Le port de Galisbay atteint ses limites de capacité, ce qui entraîne des délais d'attente et des surcoûts pour les armateurs. De plus, le port de Philipsburg est également proche de la saturation, limitant les possibilités d'expansion.
4. **Vulnérabilité aux catastrophes naturelles** : L'île de Saint-Martin est régulièrement exposée à des ouragans, comme Irma en 2017, qui a gravement endommagé les infrastructures. Le port de Galisbay, seule infrastructure opérationnelle après cet événement, a joué un rôle crucial dans la gestion de la crise.
5. **Enjeux de souveraineté et d'autonomie** : Le projet vise à renforcer l'autonomie de la partie française de l'île, notamment en cas de crise majeure, en réduisant la dépendance envers le port hollandais et en garantissant la sécurité d'approvisionnement et de la population.
6. **Développement économique et touristique** : Le projet s'inscrit dans une stratégie plus large de développement économique et touristique de Saint-Martin, en favorisant l'accueil de croisières haut de gamme et en améliorant la connectivité de l'île.

**Le commissaire enquêteur :**

Ce projet veut répondre à des besoins pressants de modernisation, d'autonomie économique et de résilience face aux crises sanitaires et environnementales, tout en soutenant le développement économique et touristique de la partie française de Saint-Martin.

### 1.3.1 Enjeux économiques

L'aménagement projeté permet un **rééquilibrage** avec le port de Philipsburg Sint Maarten qui est en eau profonde (11m). Il permet aussi de faire du dégroupage et d'accueillir des porte-conteneurs plus gros (1800 EVP) et d'accueillir la moyenne croisière.

Il est porteur de création d'emplois directs et indirects

**Le projet d'extension du port de Galisbay à Saint-Martin vise à répondre à plusieurs enjeux économiques majeurs :**

1. **Rééquilibrage des flux économiques** : Le projet cherche à réduire la dépendance de la partie française de l'île envers le port de Philipsburg (Sint Maarten), en augmentant la capacité de traitement des marchandises et en captant 50% du marché domestique des conteneurs d'ici 2032.
2. **Développement du transbordement** : L'extension permettra de développer les activités de transbordement de conteneurs, avec une croissance prévue du trafic conteneur, quadruplé en 10 ans, et l'accueil de nouvelles compagnies maritimes.
3. **Soutien au tourisme de luxe** : Le projet inclut un quai polyvalent pour accueillir des petits paquebots haut de gamme, favorisant le développement de la croisière et du tourisme de luxe.
4. **Réduction des coûts logistiques** : En diminuant le volume de marchandises transitant par Philipsburg, le projet réduira les taxes routières payées sur les routes hollandaises, générant une économie estimée à 2 millions d'euros par an pour les opérateurs locaux.
5. **Effet d'entraînement économique** : L'augmentation du trafic portuaire stimulera les activités en arrière-port (transport, logistique) et augmentera la demande en biens et services pour les entreprises locales.
6. **Amélioration des services portuaires** : La modernisation du port réduira les délais d'attente, diminuant les surcoûts pour les armateurs et améliorant la qualité des services.
7. **Revenus pour la collectivité** : Le concessionnaire versera une redevance à l'établissement portuaire, et la collectivité bénéficiera de taxes sur le chiffre d'affaires, la taxe foncière et la patente.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Ce projet se veut stratégique pour renforcer l'autonomie économique de la partie française de Saint-Martin, tout en soutenant son développement touristique et logistique.

### 1.3.2 Enjeux de souveraineté

**Saint-Martin**, partie française, **est enclavé** entre le reste de l'île hollandaise et l'île d'Anguilla au Nord du royaume britannique. **Le domaine public maritime** sous souveraineté française est **réduit**.

Le projet répond à une **nécessité d'autonomie** en cas d'urgence sanitaire ou météorologique.

**Les enjeux de souveraineté liés au projet d'extension du port de Galisbay à Saint-Martin sont essentiels pour renforcer l'autonomie de la partie française de l'île :**

1. **Réduction de la dépendance envers le port de Phillipsburg** : Actuellement, une grande partie des marchandises destinées à la partie française transite par le port hollandais. En cas de crise majeure (fermeture des frontières, catastrophes naturelles), cette dépendance peut compromettre l'approvisionnement. Le projet vise à garantir un accès direct et sécurisé aux marchandises.
2. **Sécurité d'approvisionnement en cas de crise** : L'extension du port permettra d'accueillir des navires militaires et de grande taille, assurant ainsi la continuité de l'approvisionnement en cas d'urgence sanitaire ou de catastrophes naturelles, comme l'ouragan Irma en 2017.
3. **Renforcement de l'autonomie économique** : En augmentant la capacité du port, la partie française pourra gérer directement une plus grande part de son commerce, réduisant ainsi les coûts liés au transit par Philipsburg et renforçant sa souveraineté commerciale.
4. **Accueil de bâtiments stratégiques** : Le port modernisé pourra accueillir des navires militaires et des infrastructures nécessaires en cas de crise, renforçant ainsi la capacité de réponse de la partie française.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Ce projet d'extension du port de Galisbay a pour visée d'être un levier stratégique pour garantir l'autonomie et la souveraineté de la partie Française de Saint-Martin, en réduisant sa dépendance logistique et en renforçant sa résilience face aux crises majeures.

### 1.3.3 Enjeux de territoire

Le projet s'articule avec ceux de la collectivité et intègre la réflexion sur l'aménagement global de la Baie de Marigot et se raccorde au projet de contournement routier.

Les enjeux de territoire liés au projet d'extension du port de Galisbay à Saint-Martin sont multiples et stratégiques :

1. **Développement économique local** : Le projet vise à stimuler l'économie de la partie française de l'île en augmentant les capacités portuaires, favorisant ainsi le commerce, le transbordement de conteneurs et le tourisme de croisière.
2. **Rééquilibrage entre les parties française et hollandaise** : Actuellement, la partie française dépend fortement du port de Philipsburg (Sint Maarten). L'extension du port de Galisbay permettra de rééquilibrer les flux économiques et de renforcer l'autonomie de la partie française.
3. **Amélioration de l'accessibilité** : Le projet s'inscrit dans une stratégie visant à améliorer la connectivité de Saint-Martin avec l'extérieur, essentielle pour une région insulaire éloignée de l'Europe et de la métropole.
4. **Développement touristique** : L'extension prévoit un quai polyvalent capable d'accueillir des croisières haut de gamme, contribuant ainsi à la stratégie touristique de l'île, notamment dans le segment de la moyenne croisière et des méga-yachts.
5. **Résilience face aux catastrophes naturelles** : Le port modernisé jouera un rôle clé en cas de crise, comme les ouragans, en assurant la sécurité d'approvisionnement et en accueillant des navires militaires ou humanitaires.
6. **Réduction des coûts logistiques** : En diminuant la dépendance envers le port de Philipsburg, le projet réduira les coûts liés au transit des marchandises, notamment la taxe routière sur les routes hollandaises.
7. **Aménagement durable** : Le projet s'inscrit dans une vision de développement durable, en prenant en compte les impacts environnementaux et en intégrant des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Ce projet se veut être un levier majeur pour le développement économique, touristique et stratégique de la partie française de Saint-Martin.

Des partenariats avec la partie hollandaise ont été engagés depuis plus de dix ans mais aucun n'a pu aboutir ; il semble être trop difficile de monter des projets communs, voire une coopération avec le port de Philipsburg, tant les organisations administratives et les réglementations sont différentes. La partie hollandaise n'est pas soumise à la réglementation européenne et les normes environnementales sont différentes.

## 1.4 Le cadre législatif et réglementaire

### 1.4.1 Organisation générale de l'enquête publique

- **Le Code de l'Urbanisme** et notamment les articles L 151-1 et suivants, L 153-11 et suivants, concernant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), l'article L 174-4 concernant les Plans d'Occupation des Sols (POS), et, dans sa partie réglementaire, les articles R 153-1 et suivants concernant les procédures d'élaboration, d'évaluation et d'évolution du P.L.U.
- **Le code de l'environnement**, en application de l'article L. 123-5, ainsi que les articles L. 181-10 et L. 181-10-1.
- **L'ordonnance n°2016-1060** du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.
- **La loi Grenelle II de 2010**, qui définit les champs d'application de l'enquête publique.
- **La réforme d'août 2016**, de modernisation et de renforcement de la participation du public.
- **La loi S.R.U. n°2000/1208** du 13 décembre 2000, modifiée par la Loi Urbanisme et Habitat n° 2003/590 du 2 juillet 2003.
- **La Convention d'Aarhus de 2002**, qui acte le droit de chaque individu à participer aux décisions.
- **La loi du littoral**, 4 janvier 1986 – modifiée en 2010 et 2021.
- **La loi climat et résilience** du 22 août 2021.

#### **Mais aussi en respectant les programmations et lois Nationales, telles que :**

- La loi du 13 juillet 1982, relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles,
- La loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile,
- **La loi sur l'eau** du 3 janvier 1992,
- **La loi Barnier** du 2 février 1995, instaurant le plan de prévention des risques (PPR),
- La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des **risques technologiques et naturels**,
- Le décret du 4 janvier 2005,
- La loi du 12 juillet 2010 d'engagement national pour l'environnement,
- Jusqu'au décret n° 2019-715 relatif aux **plans de prévention des risques** dit « décret PPRN ».

## 1.4.2 Le cadre juridique

### - **Compatibilité avec le plan de prévention des risques naturels (PPRN)**

Un premier PPRN a été élaboré en 2011 dans la partie française de l'île de Saint-Martin.

Dans les territoires soumis à des risques naturels, le plan de prévention des risques naturels (PPRN) doit participer à l'adaptation au changement climatique. Le PPRN élaboré en 2011 dans la partie française de l'île de Saint-Martin a produit peu d'effets. L'urbanisation du littoral s'est poursuivie et la vulnérabilité du territoire, cependant, à la suite de l'ouragan majeur « Irma » de septembre 2017, les autorités ont lancé la révision du volet cyclonique du PPRN.

Le PPRN pour l'aléa cyclonique (submersion marine et choc mécanique des vagues) a été mis à jour en novembre 2021, remplaçant le PPRN de 2011 pour cet aléa spécifique, tandis que le PPRN 2011 reste en vigueur pour les autres aléas.

Ces plans définissent des zones à risques et imposent des règles de construction et d'aménagement pour protéger les populations face aux risques naturels auxquels l'île est particulièrement exposée.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Il n'y a pas à Saint-Martin de PPRN récent, le plan date de 2011 et devra être actualisé. Ce qui ne veut pas dire que les risques ne sont pas pris en compte.

**Le projet doit être en accord, à minima, avec le PPRN existant.**

### - **Compatibilité avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT)**

#### **Le commissaire enquêteur :**

Il n'y a pas pour ce projet de risques avérés, donc pas de recommandations.

Le projet est donc compatible avec le PPRT.

- **Compatibilité avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)**

Saint-Martin dispose d'importantes compétences en matière d'urbanisme, en tant que collectivité d'outre-mer, et la Collectivité de Saint-Martin a élaboré un Plan d'Aménagement et de Développement de Saint-Martin (PADSM) en 2020. Il n'y a pas de PLU à Saint-Martin.

**Le PADSM remplace le SCOT à Saint-Martin :**

Le PADSM permet de construire un projet de territoire définissant les actions à engager pour améliorer l'existant et les grandes orientations d'aménagement à venir. Il doit également élaborer des plans précis d'aménagement pour chaque secteur d'habitation et définir les règles générales d'urbanisation de Saint-Martin.

Le PADSM joue donc pour Saint-Martin un rôle similaire à celui d'un SCOT en métropole, mais adapté aux spécificités du statut de collectivité d'outre-mer et à la petite taille du territoire.

**Le commissaire enquêteur :**

L'intégralité du territoire de la collectivité est couverte par un plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin, qui date de 2020.

**Le projet doit être compatible avec le PADSM.**

### **1.4.3 Identité de l'autorité organisatrice**

La Direction Départementale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DEAL) est chargée, sous l'autorité du préfet, représentant de l'État dans la collectivité de Saint-Martin, d'instruire l'élaboration du projet d'extension du port de Galisbay, porté par l'établissement portuaire de Saint-Martin, missionné par la collectivité territoriale de Saint-Martin.

La collectivité territoriale et l'établissement portuaire sont associés à l'élaboration de ce projet.

L'établissement portuaire détermine le périmètre mis à l'étude, les enjeux et la nature des risques pris en compte, met en place une concertation préalable à la rédaction définitive du dossier et soumet le projet au service déconcentré de l'État en charge de l'instruction du projet (DEAL). Celui-ci précise si le projet est sujet à évaluation environnementale, il définit les modalités de la concertation.

Le projet entre dans la procédure dite « loi industrie verte » et est soumis à une autorisation environnementale. La procédure parallélisée d'étude et de consultation de la population s'écoule sur une durée de trois mois.

La consultation de la population par enquête publique ne débute qu'après avis de complétude et de régularité délivré par la DEAL.

Une première ouverture de l'enquête en mai 2025 avait été engagée en commun accord avec le responsable de l'unité DEAL de Saint-Martin. Malheureusement, l'attestation de régularité et de complétude n'a pas pu être donnée avant le mois de septembre 2025, aussi l'enquête publique a été reportée en novembre 2025.

## 2. OBJECTIFS ET MOTIVATIONS

### 2.1 Le projet d'extension et de modernisation du port de Saint-Martin

#### Le mot du Président de la collectivité de Saint-Martin :

*« Le port de Galisbay assure la desserte du territoire, étant la principale voie d'entrée et de sortie des marchandises vers et depuis la partie Française de Saint-Martin.*

*Le projet d'extension du port doit pouvoir absorber un flux de marchandises conséquent et aussi soutenir le déploiement d'une stratégie de développement touristique.*

*Ce nouvel aménagement doit permettre de gagner en autonomie et affranchir les Saint-Martinois de la partie Hollandaise Sint Maarten et ainsi garantir la souveraineté commerciale de la partie Française.*

*Le faible tirant d'eau actuel du port (environ 5,5 m) oblige les acteurs économiques de la partie française à utiliser la partie hollandaise, ce dernier traite environ 75% du trafic de l'île, et à payer plus de 2 millions d'Euros de taxes à la partie hollandaise chaque année, ce qui impacte durement le pouvoir d'achat de la population. »*

### 2.2 Le domaine touristique

*« Le projet prévoit un tirant d'eau suffisant dans le respect du moindre impact environnemental marin et une ambition raisonnable en termes de coût financier, conforme à une stratégie touristique orientée sur l'accueil de plaisanciers et une clientèle haut de gamme voyageant sur des navires de petite taille (100 à 360 passagers).*

*Dans le domaine touristique, les opportunités de développement de la croisière sont multiples au regard du dynamisme régional et de la saturation du port de Sint Maarten, notamment en haute saison.*

*Grace à une fiscalité plus avantageuse côté français qu'en partie néerlandaise, la plaisance fit pleinement partie du paysage touristique de Saint-Martin et constitue une escale très appréciée des navigateurs ».*



## 2.3 La procédure de concertation préalable

Le projet du port de Galisbay a fait l'objet d'une procédure de concertation préalable au titre du code de l'environnement, permettant à toute personne, acteur ou organisation intéressé de s'informer, de questionner le projet et de recevoir une réponse du porteur du projet.

La commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité indépendante, a été saisie conjointement par la collectivité de Saint-Martin et l'établissement portuaire de Galisbay en mai 2023.

Sept ateliers participatifs ont été menés sur les thèmes suivants :

- Quelles perspectives globales de développement à Saint-Martin avec son port ?
- Les enjeux environnementaux.
- Comment l'extension du port sert-elle le développement du tourisme à Saint-Martin ?
- Comment l'extension du port sert-elle le développement du commerce à Saint-Martin ?
- Le coût et le financement du projet.
- Port de marchandises, port de plaisance, quelle articulation demain ?
- Les alternatives.

Malgré les efforts des maîtres d'ouvrage en matière de mobilisation et de communication (529 spots radios diffusés, 1 000 flyers distribués, 8 émissions radio), la participation du public a été faible quantitativement. Les acteurs du port, les acteurs économiques et associatifs ont quant à eux participé avec assiduité à la concertation.

Des questions de gouvernance et de financement suscitent des préoccupations, notamment en ce qui concerne l'indépendance du port et la participation des entreprises locales. Des craintes sont exprimées quant à un éventuel monopole du concessionnaire et au manque de clarté concernant la taxation future du port.

Les principales inquiétudes concernant la rentabilité du projet portent sur sa capacité à être financé de manière durable, son impact sur les coûts pour les entreprises locales, les utilisateurs et utilisatrices, le manque de transparence sur les revenus générés, et la protection des intérêts locaux dans le processus.

De manière générale, la conformité du projet à une stratégie globale de développement du territoire a été reconnue, même si certains points restent à préciser. Le rééquilibrage des flux domestiques entre les deux parties de l'île, la souveraineté sanitaire, le développement du tourisme et la création d'emplois ont été des arguments forts de soutien au projet.

Enfin, les garants ayant organisé l'enquête préalable ont constaté des demandes récurrentes d'inscrire le projet d'extension du port dans une vision globale du territoire et de son avenir.

Ainsi les garants recommandent **la mise en œuvre d'un débat territorial concernant le modèle de développement de l'île.**



**Le commissaire enquêteur :**

La concertation préalable s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur.

Le porteur du projet a pu répondre à toutes les inquiétudes et demandes de la population.

Des études complémentaires ont été réalisées et des demandes de la population ont pu être intégrées dans le projet.

## 2.4 Le renforcement de la souveraineté de la partie française

Un enjeu important de développement du port est lié à l'autonomie de la partie française, une autonomie à garantir notamment dans les situations de catastrophes naturelles.

L'extension du port doit permettre de ne pas dépendre de l'approvisionnement en marchandises du port hollandais pour la partie française (exemple : COVID-19 et fermeture des frontières).

L'extension du port doit également garantir la sécurité d'approvisionnement en cas d'éventuelle inactivité du port de Philipsburg (cas d'ouragan IRMA) et offrir au port des conditions d'accueil de bâtiments militaires en cas d'urgence sanitaire.

Le port actuel de Galisbay manque de foncier et de linéaire de quai, il présente un fort taux d'utilisation des interfaces maritimes. Le port est aujourd'hui proche de la saturation :

- Délais d'attentes élevés,
- Impossibilité d'accueillir de nouveaux services,
- Conflits d'usage pour la manutention et le stockage de marchandises,
- Difficultés de circulation sur les terre-pleins,
- Risque élevé pour la sécurité des biens et des personnes,
- Manque d'espace de hangars couverts,
- Manque d'espace pour le stockage des produits dangereux....

### **Le commissaire enquêteur :**

La volonté du porteur de projet est que l'établissement portuaire puisse augmenter sa surface de stockage et de traitement des importations. L'extension du port va considérablement augmenter les trafics et les volumes.

Avec les contraintes d'espace disponible, sans extension sur la mer, tout développement semble peu envisageable.

### 3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

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.

Durant toute la durée de l'enquête, le Commissaire-enquêteur a été reçu dans de très bonnes conditions sur le lieu de permanence. Il n'a relevé aucun incident durant le mois d'enquête ainsi que lors des 4 permanences.

Les rencontres avec le directeur du port de Marigot, les élus ou avec les secrétaires administratives du conseil communautaire se sont très bien déroulées, dans un très bon climat tout au long de l'enquête.

Le travail du Commissaire, notamment lors des permanences, a ainsi été facilité.

Il convient de souligner un début d'enquête complexe car les personnels de la DEAL n'ont pas pu donner l'avis conforme avant l'été 2025. Le dossier a donc été mis en attente jusqu'au retour du personnel en charge du dossier et en attente des demandes de complétude.

L'avis complet et conforme n'a pu être donné que fin septembre 2025.

C'est donc à partir de cette date et en respectant les délais d'information, que la procédure d'enquête publique a pu débuter.

Le long délai entre la nomination du commissaire enquêteur et le début de l'enquête a permis au commissaire de rencontrer l'ensemble des acteurs du projet et de bien appréhender les enjeux de ce projet.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Je remercie Monsieur Le Président de la collectivité de Saint-Martin, Monsieur Louis MUSSINGTON, pour son accueil, son soutien, sa disponibilité qui ont facilité la mise en œuvre de l'enquête publique.

#### **3.1 La désignation du Commissaire Enquêteur**

En date du 24 mars 2025, par arrêté n° E25000001 / 97, Monsieur le Président du Tribunal administratif de SAINT-MARTIN a désigné Monsieur CLOUET Luc en charge de cette enquête.

## 3.2 Ouverture de l'enquête publique

En mars et avril 2025, le Commissaire enquêteur a rencontré successivement le porteur du projet et Directeur du port de Saint-Martin, Monsieur ELLIS ainsi que Monsieur MIKSA, directeur de l'antenne DEAL Saint-Martin.

Il avait été convenu que l'avis de complétude du dossier allait être donné au plus tard début mai.

En commun accord avec la DEAL et le porteur du projet, il était prévu le début de l'enquête publique fin mai 2025, mais la personne en charge de l'étude du dossier, qui devait donner son avis sur la complétude du dossier à la DEAL de Saint-Martin est tombé malade et n'a pu revenir que début juillet.

Il a donc été nécessaire de reporter d'enquête de quatre mois.

Finalement l'avis de complétude de la DEAL a été donné le 25 septembre 2025. En respectant les procédures administratives et d'information à la population, l'enquête publique a pu officiellement débuter le 19 novembre 2025, pour une durée de trois mois, jusqu'au 19 février 2026.

L'officialisation de l'ouverture de l'enquête publique s'est déroulée au siège du porteur du projet : l'établissement portuaire de Saint-Martin.

Les registre d'enquête ont été signé par Monsieur ELLIS Albéric, directeur général du port ainsi que par Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur, le 19 novembre 2025 à 10h00.



### **Le commissaire enquêteur :**

Les conditions matérielles, la mise en œuvre opérationnelle pour la préparation, les communications et les procédures administratives ont été largement facilitées par une maîtrise parfaite de Monsieur ELLIS et de ses collaborateurs. Je les en remercie sincèrement.

### 3.3 Composition du dossier dans son ensemble

Un dossier de mille six cent soixante-six (1666) pages était à disposition du commissaire enquêteur, il comprenait :

- ❖ Les éléments et rapports de la concertation préalable
- ❖ Contexte général du projet
- ❖ Objectif et caractéristiques du projet
- ❖ Incidences potentielles sur l'environnement
- ❖ Incidences économiques et sociales du projet
- ❖ Solutions alternatives envisagées
- ❖ Les documents techniques des bureaux d'études
- ❖ Les documents de la DEAL de Saint-Martin
- ❖ Les avis des PPA et réponses du pétitionnaire
- ❖ Annexes (schémas, calendrier, cartographie, illustrations, vues en plan, localisation...)



### 3.4 Composition du dossier mis à disposition du public

Le dossier, piloté par le service du port de Marigot et de la collectivité de Saint-Martin, mis à la disposition du public lors de l'enquête, était constitué des documents suivants :

#### Pièces :

- ❖ Contexte général du projet
- ❖ Objectifs et caractéristiques principales du projet
- ❖ Aperçu des incidences potentielles du projet sur l'environnement
- ❖ Solutions alternatives envisagées
- ❖ Avis des PPA et réponses du pétitionnaire
- ❖ Annexes



#### **Avis du Commissaire Enquêteur :**

Un dossier simplifié, présenté à la population était accessible, les éléments de présentation non techniques étaient clairs.

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.

**Le commissaire enquêteur formule un avis favorable sur la composition du dossier présenté à la population.**

### 3.5 Disponibilité et conformité du dossier soumis à consultation publique

Pendant toute la durée de l'enquête, c'est-à-dire du 19 novembre 2025 (ouverture) au 19 février 2026 (clôture), l'établissement portuaire et la Maison de la Collectivité ont mis à disposition du public, tous les jours ouvrés et aux heures d'ouverture des bureaux :

- ❖ Le dossier complet de présentation du projet sur le site du port ;
- ❖ Un dossier papier, résumé du projet dans les deux langues (Français et Anglais) ;
- ❖ Deux registres d'enquête réglementaires contenant 100 feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, mis à disposition du public à deux endroits différents : l'un au bureau du port, l'autre à la maison de la collectivité à Marigot.

Le dossier d'enquête restait à disposition du public aux jours et heures ouvrables des établissements supports, pendant toute la durée de l'enquête publique, en dehors des jours et heures de permanence du commissaire enquêteur.

En outre, le public avait la possibilité d'adresser ses observations, remarques ou contributions par écrit à l'adresse du siège de l'établissement portuaire de Saint-Martin. Il pouvait aussi, les envoyer par voie dématérialisée via [www.portdemarigot.com/extension](http://www.portdemarigot.com/extension)



#### **Le commissaire enquêteur :**

Le dossier mis à la disposition du public était conforme à la réglementation en vigueur, les avis des personnes publiques associées sont arrivés en fin d'enquête et insérés au dossier et mis en ligne sur le site du port (MRAe, CSTPN, CNPN).

Les PPA (personnes publiques associées) ont bien été consultées, les justificatifs sont annexés au dossier d'enquête.

## **Avis de la DEAL :**

« Après analyse de la liste des pièces fournies à l'appui de votre demande, j'accuse la complétude et la régularité de votre demande d'autorisation environnementale au titre du Code de l'environnement, concernant l'opération suivante : Extension du port de commerce de Galisbay - Bienvenu et de l'approfondissement de ses accès.

Les références administratives de ce dossier sont les suivantes :

- date de réception du dossier au guichet unique : 06/11/2024
- numéro d'enregistrement au guichet unique : non applicable

Votre dossier s'inscrit dans la procédure d'autorisation environnementale mise en œuvre dans le cadre de la simplification administrative.

Au vu de votre demande d'autorisation environnementale nous avons procédé à l'examen de celui-ci selon les critères de complétude (articles R. 214-6 ou R. 214-32 du Code de l'environnement selon le cas) et de régularité.

Il ressort de l'analyse du dossier que :

-  **votre dossier est complet**, c'est-à-dire qu'il comprend l'ensemble des pièces légales requises ;

-  **il est régulier**, c'est-à-dire que les informations fournies permettent d'apprécier les effets du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, les écoulements, le ruissellement, la qualité de l'eau, etc., ainsi que les mesures de prévention ou de compensation envisagées. »

## 3.6 Mesures de publicité et modalités de consultation du public

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers dans l'élaboration de décisions susceptibles d'affecter l'environnement (article L.132 du Code de l'environnement).

Le commissaire enquêteur veille au respect de la procédure et à la bonne information du public, qui passe par la mise à disposition d'un dossier d'enquête, renseigne le public lors des permanences et recueille les observations, les suggestions, voire les contre-propositions, écrites sur un registre d'enquête ou annexées à celle-ci.

L'article 3 de L'arrêté préfectoral n° SG/BCI du 14 octobre 2025 précise que ; 15 jours au moins avant le début de l'enquête publique et dans les 8 premiers jours de celle-ci, un avis d'enquête publique est publié dans deux journaux d'annonces légales diffusés dans le département.

En outre, un communiqué contenant les mêmes informations est diffusé sur les ondes de deux radios locales du département en respectant les mêmes conditions de délais.

### 3.6.1 Publications légales

Constaté par le Commissaire :

**L'avis d'enquête publique a bien été publié dans cinq (5) journaux publics de Saint-Martin :**

- **FaxInfo**, les : 12/12/2025, 24/12/2025, 23/01/2026 et 13/02/2026 ;
- **Le Pélican**, les : 14/11/2025, 28/11/2025, 09/01/2026, 23/01/2026, 06/02/2026 et 13/02/2026 ;
- **97150**, les : 14/11/2025, 28/11/2025, 12/12/2025, 31/12/2025, 06/01/2026, 20/01/2026 et 13/02/2026
- **Soualiga Post**, le : 24/11/2025
- **Dailt Hérald**, les : 26/05/2025, 28/05/2025, 11/08/2025



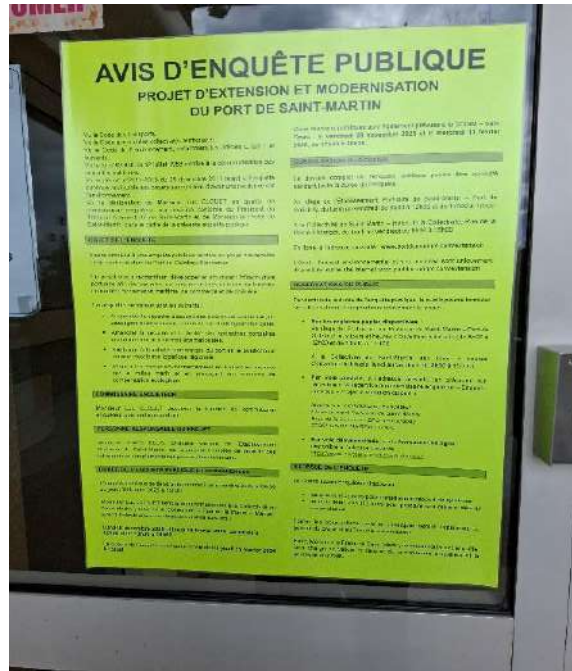
**Des messages radios ont été réalisés dans trois (3) radios différentes :**

- « **Radio SXM** », « **YOUTH RADIO** » et « **POSSIBLE Radio** »

Au total dix-huit (18) spots radio ont été diffusés sur les ondes de Saint-Martin, sur la période du 11/11/2025 au 19/02/2026.

### 3.6.2 Affichage

L'avis d'enquête a bien été affiché sur les panneaux d'affichage de la Collectivité et au port de Saint-Martin à partir du 3 novembre 2025, pendant toute la durée de l'enquête publique.



### 3.6.3 Information du public

La concertation s'est déroulée tout au long de la procédure.

Les modalités de la concertation ont été définies :

Les observations de la population ont pu être déposées par écrit (courrier ou cahier de registre d'enquête, mis en place dans deux endroits de l'île : à la Maison de la Collectivité de Marigot et au bureau administratif du port de Galisbay), par mail et sur le site du port de Marigot.

- **L'ouverture de l'enquête** a été officiellement prononcée le **mercredi 19 novembre 2025** à 10h00, à l'établissement portuaire de Saint-Martin en présence de Monsieur ELLIS, directeur général du port de Saint-Martin et Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur.
- **2 réunions publiques**, pilotées par le commissaire enquêteur, permettant de rencontrer le porteur du projet ont été organisées aux dates suivantes :
  - à la CCI de Marigot, le vendredi 28/11/25 de 17h30 à 20h30 ;
  - à la CCI de Marigot, le mercredi 11/02/26 de 17h30 à 20h30.
- **4 demi-journées de rencontres avec le Commissaire enquêteur**, permettant de rencontrer individuellement le commissaire enquêteur ont été organisées aux dates suivantes :
  - à la maison de la collectivité de Marigot, le lundi 08/12/2025 de 10h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00 ;
  - à la maison de la collectivité de Marigot, le jeudi 19/02/2026 de 10h00 à 12h00 et de 13h30 à 15h00.
- **La clôture de l'enquête** a été officiellement prononcée le **jeudi 19 février 2026, à 15h45**, à l'établissement portuaire de Saint-Martin en présence de Monsieur ELLIS Albéric, directeur général du port de Saint-Martin et Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur.

Lors des deux réunions publiques organisées à Saint-Martin, il faut signaler la présence des responsables des bureaux d'études de l'hexagone :

- ✓ GAIA – Terre bleue, représenté par Monsieur GROSDÉMANGE Didier,
- ✓ Cirus Environnement, représenté par Monsieur MABILLE Alexandre.

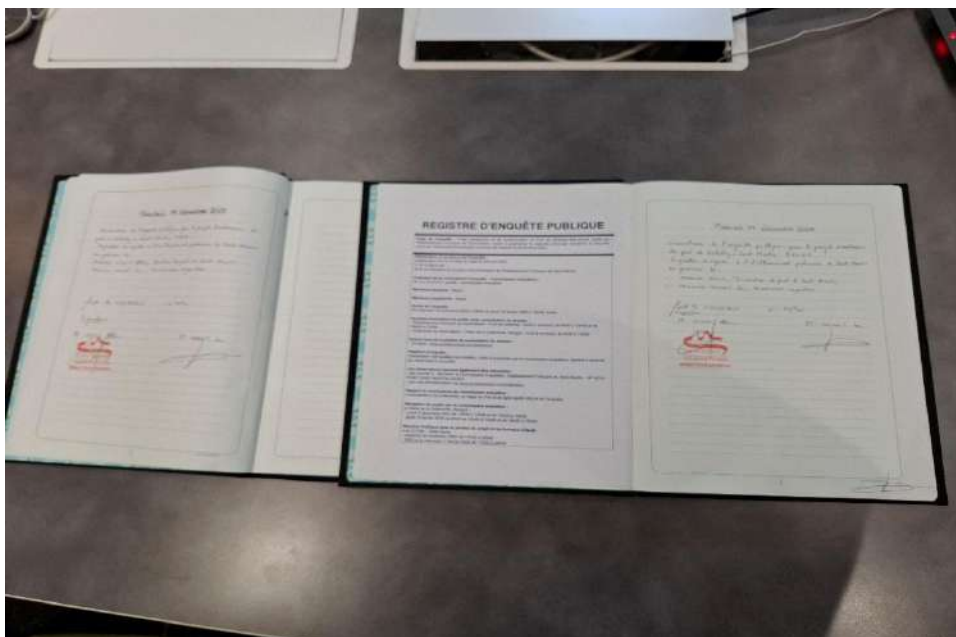
**Le registre d'enquête dématérialisé :**

Un registre dématérialisé a été ouvert pour cette enquête par le port de Saint-Martin à l'adresse suivante : : <https://www.portdemarigot.com/extension>

**Remarques du commissaire enquêteur :**

Le registre dématérialisé n'a pas été utilisé.

Le commissaire enquêteur s'est déplacé dix (10) fois à Saint-Martin entre le 09 avril 2025 et le 19 février 2025, fin de l'enquête.



### 3.6.4 Clôture de l'enquête publique

La clôture des enquêtes publiques a eu lieu le jeudi 19 février 2026 à l'établissement portuaire de Galisbay, à 15h30, en présence de Monsieur ELLIS Albéric, directeur général du port, porteur du projet, de Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur et de Monsieur MABILLE Alexandre (CIRRUS), et de Monsieur GROSDÉMANGE Didier en visio-conférence (bureau d'études GAIA).

#### **Remarques du commissaire enquêteur :**

Je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur le Directeur Général du port, Monsieur ELLIS, pour le travail remarquable qu'il a fourni avec ses équipes dans la mise en œuvre du projet, le suivi et l'organisation de l'enquête qu'il a menée avec professionnalisme du début à la fin. Merci également à la collectivité de Saint-Martin et à son Président qui a su mettre à disposition des locaux pour l'accueil de la population lors des journées de permanence, ainsi que pour le suivi régulier du registre mis à la disposition du public, tous les jours, aux heures d'ouverture de la Collectivité.

### 3.6.5 Dispositions prises à l'issue de l'enquête publique

Conformément aux dispositions de l'article L. 181-10-1 du code de l'environnement et de la loi « industrie verte », le commissaire enquêteur, rédige un rapport simplifié compilant les remarques, commentaires et questions de la population. Ce rapport a été remis à l'autorité organisatrice du projet, 8 jours après la fin de l'enquête publique, pour réponse aux questions.

Le porteur du projet a eu 8 jours pour répondre aux questions et remarques et les transmettre au commissaire enquêteur.

Après réception des réponses du porteur du projet, le commissaire enquêteur disposait d'une semaine pour remettre son rapport définitif, détaillé et ses conclusions motivées à Monsieur le Préfet de Saint-Martin, ainsi qu'à Monsieur le Président du tribunal administratif de Guadeloupe.

Le projet est soumis à approbation, dans un délai de deux mois, sauf servitude d'utilité publique conformément aux dispositions de l'article L562-4 du Code de l'environnement.

## 4. ANALYSE DES OBSERVATIONS

### 4.1 Recensement des observations

Le projet de révision a relativement peu mobilisé la population, ce qui présume d'un soutien global.

Arrêtée à 17h30 le 19 février 2026, l'enquête publique a été réalisée dans de très bonnes conditions matérielles ; elle a généré :

- Lors des permanences : 25 personnes entendues, 12 observations
- Lors des 2 réunions publiques : 22 personnes ont participé
- Sur les registres d'enquête papier : 14 observations ont été déposées
- Adressée par mail : 0 observation
- Adressée par courrier postal : 0 courrier
- Sur le site du port : 10 observations



## Classement des contributions

Le Classement des contributions se fera par :

- d'abord par « Enjeux », identifiés par un code-lettres,
- puis par « Type de contribution »,
- et enfin par « Ordre d'enregistrement ».

1		2		3	
ENJEUX		TYPES de Contribution		ORDRE d'enregistrement	
Environnemental	ENV	Oral / Permanences	PE	1 <sup>ère</sup> remarque	1
Social	SOC	Courriers reçus	CR	2 <sup>ème</sup> remarque	2
Economique	ECO	Registre papier	RP	3 <sup>ème</sup> remarque	3
Territoire	TER	Registre numérique	RN	4 <sup>ème</sup> remarque	4
Souveraineté	SOU	Courriels, Mails	MA	5 <sup>ème</sup> remarque	5
Politique	POL	Site Internet	SI	6 <sup>ème</sup> remarque...	6

### EXEMPLES :

ENJEUX	TYPES de Contribution	ORDRE d'enregistrement	CODAGE
Social	Oral pendant les permanences	3 <sup>ème</sup> remarque	SOC/PE/3
Environnemental	Site Internet	1 <sup>ère</sup> remarque	ENV/SI/1
Territoire	Registre papier	8 <sup>ème</sup> remarque	TER/RP/8

## 4.2 Première réunion publique du 29 novembre 2025

Etaient présents à cette réunion publique :

- Monsieur ELLIS Albéric, Directeur Général du port de Galisbay
- Monsieur GRSDÉMANGE Didier, représentant du bureau d'étude GAIA
- Monsieur MABILLE Alexandre, représentant le bureau d'étude CIRUS
- Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur

Les thèmes abordés par la population :

- Bruit / battage / vibration ;
- Utilisation des remarques pendant l'enquête publique ;
- Emploi et participation des entreprises locales ;
- Effets d'érosion, recul du trait de côte ;
- Augmentation du trafic de camions, travail de nuit ;
- Plus de touristes pour les mettre dans les embouteillages ;
- Environnement, faune et flore, impacts écologiques ;
- Formation des jeunes, création d'emplois ;
- Turbidité lors du dragage et proximité de l'usine de désalinisation de l'eau de mer ;
- Financement du projet et dette de la collectivité ;
- Vagues submersions / cyclones ;
- Projet date de 13 ans, pourquoi n'est-il pas encore abouti ?

### **Remarques du commissaire enquêteur :**

Seize personnes présentes, avec beaucoup de questions et quelques inquiétudes, dont quelques-unes représentent plusieurs associations de quartier. Ces personnes représentent la population de Saint-Martin ou plus simplement les habitants de Marigot soucieux du développement de leur île, et ne s'opposent pas au projet. Les personnes présentes attendent un développement économique, mais sont inquiètes sur l'augmentation du trafic, sur l'augmentation du nombre de camions, sur l'augmentation du nombre de touristes alors que la circulation est déjà saturée.

La circulation sur l'île est un problème majeur qui préoccupe la population, des solutions sont attendues avec impatience. Les infrastructures locales ne sont pas adaptées à ces augmentations de trafic.

### 4.3 Deuxième réunion publique du 11 février 2026

Etaient présents à cette réunion publique :

- Monsieur ELLIS Albéric, Directeur Général du port de Galisbay
- Monsieur GRSDEMANGE Didier, représentant du bureau d'étude GAIA
- Monsieur MABILLE Alexandre, représentant le bureau d'étude CIRUS
- Monsieur CLOUET Luc, commissaire enquêteur

#### Les thèmes abordés par la population :

- ❖ « Tout d'abord il y a eu un défaut de communication, je n'étais pas au courant de l'enquête et de ces réunions publiques » ;
- ❖ « Risque de modification des courants et d'ensablement de la baie » ;
- ❖ « Contre le creusement dans la roche » ;
- ❖ « Risques naturels accrus, entre autres pour les vagues submersions » ;
- ❖ « Comment l'extension du port va pouvoir améliorer l'approvisionnement des marchandises ? »
- ❖ « Pourquoi la coopération avec le port de Sint Marteen ne peut pas se faire et n'a pas pu être opérationnelle ? »
- ❖ « Comment allez-vous faire pour que les vases et sable en suspension lors du creusement du chenal ne perturbent pas la qualité de l'eau aux abords du captage de l'eau pour la distribution et l'approvisionnement à la population, comment maintenir la qualité de l'eau potable ? »
- ❖ « N'y aurait-il pas un risque d'échouage et d'accumulation de sargasses à l'entrée du port causé par l'allongement de la digue et qui pourraient bloquer le port ? »
- ❖ « Pourquoi y a-t-il des différences d'avis entre les autorités environnementales, certains donnent un avis favorable quand d'autres un avis défavorable ? »

#### Remarques du commissaire enquêteur :

La population ne s'est pas beaucoup mobilisée pour cette réunion publique à la CCI de Marigot. Le Directeur du Port, les bureaux d'études étaient présents de 17h30 à 21h30.

Dans l'ensemble les échanges ont été constructifs, respectueux et cordiaux. Le débat n'a jamais été passionné ni agressif.

Monsieur Le Directeur Général du port ainsi que les responsables des bureaux d'études ont pu répondre aux questions et remarques, des réponses claires et compréhensibles ont été données.

La population a pu avoir toutes les informations et réponses à ses demandes.

## 4.4 Détail des observations et ventilation

N° ordre	NOM, prénom	Sujet / Code	Observations déposées	Commentaires
1	Monsieur NOEL Mileen 03/12/2025	ENV RP 1	« La faune et la flore marine doivent être protégées, les recommandations des études environnementales ont-elles été respectées ? »	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Cette observation questionne le porteur du projet sur les questions environnementales et la protection des espaces naturels, la faune et la flore ; 40 études environnementales ont été réalisées avec des préconisations et recommandations fortes sur la faune et la flore.</p> <p>Ces remarques et recommandations des études environnementales ont-elles été respectées ?</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Les recommandations environnementales vont être choisies, synthétisées et inscrites dans l'arrêté préfectoral. Le préfet avec ses services va ainsi choisir d'appliquer les mesures portées par le Port, auxquelles, il peut choisir d'en ajouter ou d'en modifier en fonction de sa propre vision du territoire.</p> <p>Une fois inscrites dans l'arrêté préfectoral d'autorisation des travaux, elles doivent être mises en œuvre par le Port, sous peine de sanction, pouvant aller jusqu'à l'annulation des travaux.</p> <p>De plus, comme indiqué dans le DDAE (chapitre 8, MA03 page 67 et MA04 page 639), il sera mis en place 2 comités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le CLIS (Comité Local d'Information et de Suivi), composé de 5 collèges qui représenteront l'ensemble des parties prenantes de l'île (Collectivité, État, Usagers de la mer, organisations environnementales, vie civile avec les conseils de quartiers) ;</li> <li>Le CCS (Conseil Consultatif Scientifique) avec 6 experts.</li> </ul> <p>Ces 2 comités vont permettre de suivre en toute transparence les travaux et toutes les mesures environnementales.</p>				
2	Monsieur NOEL Mileen 03/12/2025	ECO RP 1	« Ce projet est nécessaire au développement économique et infrastructurel de l'île, Félicitations à Saint-Martin »	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Avis favorable de cette personne.</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Cette remarque ne nécessite pas de réponse du porteur du projet.</p>				

<b>3</b>	<b>Monsieur NOEL Mileen 03/12/2025</b>	TER RP 1	« Etendre la zone de pêche maritime du territoire doit aussi être considérée tout en installant des entrepôts à cet effet »	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Cette observation questionne le porteur du projet sur la possibilité d'étendre la zone de pêche et la mise à disposition de locaux pour entreposer le matériel de pêche.</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Comme l'indiquent les données sur la pêche en page 383 du DDAE en chapitre 3 (état initial), la pêche maritime professionnelle à Saint-Martin est peu développée.</p> <p>Il existe actuellement une quinzaine de pêcheurs professionnels à Saint-Martin et quelques-uns, côté Sint Maarten. La pêche professionnelle couvre 2 métiers principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La pêche aux grands pélagiques (poissons bleus, comme le thon albacore, la dorade coryphène, le Wahoo ou Thazard) sur des DCP à 40-50 milles nautiques des côtes (vers le Nord et au-delà d'Anguilla) sur des fonds entre 400 et 1500 m.</li> <li>La pêche aux poissons de roche (Vivaneaux, Capitaines, Mérous, ....) et aux langoustes avec des casiers dans le NE de Tintamarre entre 10 et 20 milles nautiques, sur des fonds généralement inférieurs à 50m.</li> </ul> <p>Les deux métiers se répartissent équitablement. Les pêcheurs utilisent des navires de type Saintoise (coque non pontée) de 7-8 mètres, équipés généralement de deux moteurs de 150 CV. Ces navires sont généralement en 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> catégories de navires professionnels (limités à 20 ou 6 milles des côtes). Ils sont deux à bord. Lors d'une journée de pêche, le navire peut consommer 200 Litres de carburant (essence). Les navires sortent à la journée. Les pêcheurs se répartissent essentiellement à la marina royale de Marigot, à Cul-de-sac et à l'Anse Marcel.</p> <p>Au niveau de l'organisation de la pêche professionnelle, il n'y a pas de quotas de capture et ni de licence de pêche (droit de pêche). Les estimations de débarque sont d'environ 5 à 7 Tonnes de poissons par an et navire pour la pêche sur DCP et 1,5 à 2 T pour la pêche aux casiers. Le poisson est vendu sur le marché de Marigot le mercredi et samedi et aussi directement aux restaurants. Concernant les prix des poissons, les poissons bleus et vivaneaux se vendent entre 13 et 15 €/Kg, les poissons de roches (mérus...) se vendent autour de 10 €/Kg. Les langoustes se vendent autour de 25 €/Kg</p>				
<b>4</b>	<b>Monsieur JONSON L.</b>	TER PE 2	« Demande d'informations sur le projet, pas de remarques particulières, avis plutôt favorable au projet. »	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Pas d'observation sur le projet, avis favorable.</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Pas de réponses attendues du porteur du projet.</p>				

<b>5</b>	<b>Madame X, service communication de la Collectivité</b>	TER PE 3	« Demande d'informations sur le projet, pas de remarques particulières, avis favorable au projet. »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Pas d'observation sur le projet, avis favorable.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
<b>6</b>	<b>Monsieur X</b>	POL RP 1	« Je dis non à ce projet pour le moment »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Observation portée sur le registre le 23 mai 2025				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
<b>7</b>	<b>Monsieur QUILY 09/12/2025</b>	SOU RP 1	« Ce projet me paraît indispensable pour l'avenir de l'île, reposant plus sur un tourisme de qualité que pour un tourisme de masse et bien sur une indépendance d'approvisionnement »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation approuve le projet sur deux points : l'un sur la préférence au tourisme de haut de gamme et l'autre sur l'autonomie de la partie Française de l'île.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				

<b>8</b>	<b>Madame BAICCU N. 11/12/2025</b>	ENV RP 2	« Je dis oui au projet, oui au dégorgement des camions et autres poids lourds sur la RN7, nuisibles et dégradés les sols. Pour la création d'une voie maritime et navigable (bateaux / taxi) sur les côtes de l'île. »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur la mise en place d'une liaison maritime régulière entre les villes et villages de l'île, afin de réduire les nuisances de la circulation routière.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Dans le cadre de l'étude actuellement menée par la Collectivité de Saint-Martin concernant la mobilité sur l'ensemble du territoire, une réflexion est effectivement engagée autour de la mise en place d'un service de water-taxi reliant Marigot à Grand-Case.  Cette solution vise notamment à contribuer au désengorgement de la RN7. Elle pourrait également participer à la valorisation du littoral de l'île et offrir un nouveau circuit touristique pour les visiteurs.  Le Port est pleinement impliqué dans cette réflexion et accompagne activement les travaux menés. »				
<b>9</b>	<b>Monsieur P. DARIAD, signé « Rastafary » 15/12/2025</b>	ECO RP 2	« L'extension et la modernisation du port est une bonne chose pour le transport international, il va favoriser le développement économique de notre famille et favoriser l'import/export de notre activité commerciale, basée sur l'art Antillais et Africain »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation est favorable au projet.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
<b>10</b>	<b>Mme ou M. X 18/12/2025</b>	POL RP 2	« D'accord sur le projet »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation est favorable au projet.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				

<b>11</b>	<b>M. BLESS J. et M. signé « Rastafary » 05/01/2026</b>	ECO RP 3	« L'extension et la modernisation du port est une bonne chose pour le transport international, il va favoriser la venue de nos frères et sœurs d'Afrique et du monde entier »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b> Cette observation est favorable au projet.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b> Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
<b>12</b>	<b>M. BLESS M. signé « Rastafary » 16/01/2026</b>	ECO RP 4	« Avis favorable »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b> Cette observation est favorable au projet				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b> Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
<b>13</b>	<b>M. et Mme DUCROCQ J.C. et Fr. 12/02/2026</b>	ECO RP 5	« Nous sommes Ok pour ce projet, le développement de l'activité touristique et économique était nécessaire à Saint-Martin »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b> Cette observation est favorable au projet				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b> Pas de réponses attendues du porteur du projet.				

14	<b>M. BLAKE Albert</b> <b>Employé de la Collectivité</b> <b>05/01/2026</b>	ENV RP 3	<p>« Je suis favorable au projet, cependant en qualité de propriétaire d'un bateau, au mouillage dans la baie, il faudrait ne pas commettre la même erreur que maintenant.</p> <p>Il est nécessaire de revoir les bouées de mouillage « corps mort » dans la baie. Ils cassent à chaque grande marée et cassent les bateaux. Il n'y a pas assez de longueur de chaîne, la chaîne est tendue à la verticale et ne permet pas d'amortir la tension provoquée par la houle. Alors les chaînes cassent et les bateaux s'abiment à cause de la trop forte tension et des chocs répétés.</p> <p>Ça coûte cher à la collectivité de remplacer les chaînes cassées et les bateaux vont s'échouer régulièrement sur la côte.</p> <p>Il faut plus de « corps mort » et plus de bouées pour les gros bateaux. »</p>	Observation recevable
----	--	-------------	--	--------------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les équipements, (bouées et corps mort) trop peu nombreux et techniquement peu opérationnels.

**Réponse du porteur du projet :**

Le port dispose effectivement de **contrats de maintenance** pour l'ensemble des bouées installées dans la baie. Dans le cadre du projet, ces contrats seront **renforcés** afin de garantir un suivi encore plus rigoureux des installations. Des **contrôles techniques réguliers**, incluant la vérification de la longueur des chaînes, de leur usure, des ancres et des dispositifs d'amortissement, seront réalisés pour prévenir les ruptures lors des fortes houles ou des grandes marées.

Par ailleurs, nous prévoyons un **réexamen complet du dimensionnement** des corps-morts existants, notamment pour les bateaux de plus fort tonnage. Si nécessaire, des chaînes plus longues ou des ancrages adaptés seront installés afin d'améliorer la sécurité et de limiter les risques d'endommagement des embarcations.

Il est également essentiel que **le règlement d'utilisation des mouillages soit scrupuleusement respecté**, car il contribue directement à la sécurité de tous les usagers et à la préservation des équipements. La combinaison d'un entretien renforcé et du respect des règles d'usage permettra d'assurer des installations fiables, durables et sécurisées.

Enfin, le projet va mettre en œuvre plusieurs mesures qui vont réglementer les mouillages dans la Grand'Baie. Il s'agit de :

- MR08 : Définition d'un plan de gestion des mouillages de commerce, de grande plaisance et des paquebots, avec l'interdiction des mouillages forains
- MR15 : Définition d'un plan de gestion des Zones de Mouillages et d'équipements légers (ZMEL) (2 à venir en plus à Grand-Case et Cul-de-sac et une extension de la ZMEL de Marigot)
- MC01 : Mise en place de mouillages fixes (3 coffres d'amarrage pour les unités de plus de 200 m, 10 grosses bouées d'amarrage pour les unités de 75 m et plus et enfin 75 bouées supplémentaires pour agrandir la ZMEL de Marigot).

15	<b>M. LEE BURMENN</b> 29/11/2025	POL RP 3	« Excellent projet, bon projet, qu'il puisse se réaliser, bonne chance »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation est favorable au projet				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
16	<b>M. X</b> 05/01/2026	POL RP 4	« Très bon projet qui profitera à tout Saint-Martin. Ce projet devrait être complémentaire au développement du front de mer »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation est favorable au projet				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Pas de réponses attendues du porteur du projet.				
17	<b>Mme DE POLO</b> 11/02/2026	SOC PE 1	« Tout d'abord il y a eu un défaut de communication, je n'étais pas au courant de l'enquête et de ces réunions publiques »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur la communication autour du projet et l'information sur les réunions publiques et les rencontres avec le commissaire enquêteur.				

**Réponse du porteur du projet :**

Tout d'abord, le projet a fait l'objet d'une concertation préalable du public, avec une saisine volontaire du port à la CNDP. Les éléments de la concertation se retrouvent dans la DDAE, chapitre 7 de la page 557 à 559 et dans les annexes 30 à 34, que l'on peut trouver sur le site Web du Port.

La concertation s'est déroulée du 26 février au 22 avril 2024 avec :

- ▷ 1 réunion publique de lancement le 26 février 2024
- ▷ 1 atelier le 27 février 2024 - Quelles perspectives globales de développement à Saint Martin pour son port ?
- ▷ 1 atelier le 28 février 2024 - Les enjeux environnementaux du projet
- ▷ 1 atelier le 29 février 2024 - Comment l'extension du port sert-elle le développement du tourisme à Saint-Martin ?
- ▷ 1 atelier le 1er mars 2024 – L'impact du projet sur l'usine d'eau potable
- ▷ Stand de rencontre avec la population
- ▷ 1 atelier le 18 mars 2024 - Comment l'extension du port sert-elle le développement du commerce à Saint-Martin ?
- ▷ 1 atelier le 19 mars 2024 - Le coût et le financement du projet
- ▷ 1 atelier le 21 mars 2024 - Les alternatives au projet
- ▷ 1 atelier le 22 mars 2024 - Port de marchandise, port de plaisance, quelle articulation demain ?
- ▷ Journée porte ouverte du port

▷ 1 atelier le 12 avril 2024 – Atelier de restitution – réunion publique

Il a été aussi mis en place d'un registre d'observations et la possibilité de déposer les contributions également sur un registre dématérialisé.

Malgré les communiqués dans la presse, la publication de l'organisation de la concertation, l'émission radio et l'appui de la collectivité, le grand public n'était pas vraiment au rendez-vous sur les huit ateliers. Ce fut un public essentiellement composé de monde économique et politique de Saint-Martin et des acteurs du port.

Les chiffres clés de la concertation sont :

- ▷ 139 participants environ se sont mobilisés lors des rencontres avec plus de 400 pour la journée porte ouverte
- ▷ 427 visiteurs sur le site internet
- ▷ 80 questions environ ont été posées : 80 % des questions ont fait l'objet de réponses

Le rapport des deux garants a été remis le 20 mai 2024 et a été publié sur le site de la CNDP. Cette concertation a permis au port de retravailler sur le projet et de déposer une demande d'autorisation environnementale (DDAE) et un Dossier de Dérogation Espèces Protégées (DDEP).

Les dates principales sont les suivantes :

- Dépôt en électronique : le 6 novembre 2024
- Réception des remarques et demande de compléments de la DEAL et des services (AE, OFB, Biodiversité...) : en février 2025
- Mémoire en complément : le 5 septembre 2025
- Complétude prononcée par la Préfecture : le 25 septembre 2025
- Arrêté d'ouverture de la consultation du public : 21 octobre 2026
- Consultation du public du 19 novembre au 19 février 2025
- Avis de la MRAe le 24 novembre 2025
- Avis du CSTPN après réunion de présentation : le 20 novembre 2025
- Première réunion publique : le 28 novembre 2025
- Avis du CNPN : le 20 décembre 2025
- Mémoire en réponse au CNPN : le 13 janvier 2026
- Mémoire en réponse à la MRAe : le 30 janvier 2026
- Mémoire en réponse au CSTPN : le 2 février 2026
- Deuxième réunion publique : le 11 février 2026

La consultation du public a fait l'objet d'affiche réglementaire au port et à l'hôtel de la collectivité et les informations des réunions publiques ont été transmises aux différents conseils de quartier.



Il semble donc que l'information a été largement diffusée.

<b>18</b>	<b>Mme DE POLO</b> 11/02/2026	ENV PE 4	« Risque de modification des courants et d'ensablement de la baie »	Observation recevable
-----------	----------------------------------	-------------	---	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les risques liés aux courants et à l'ensablement.

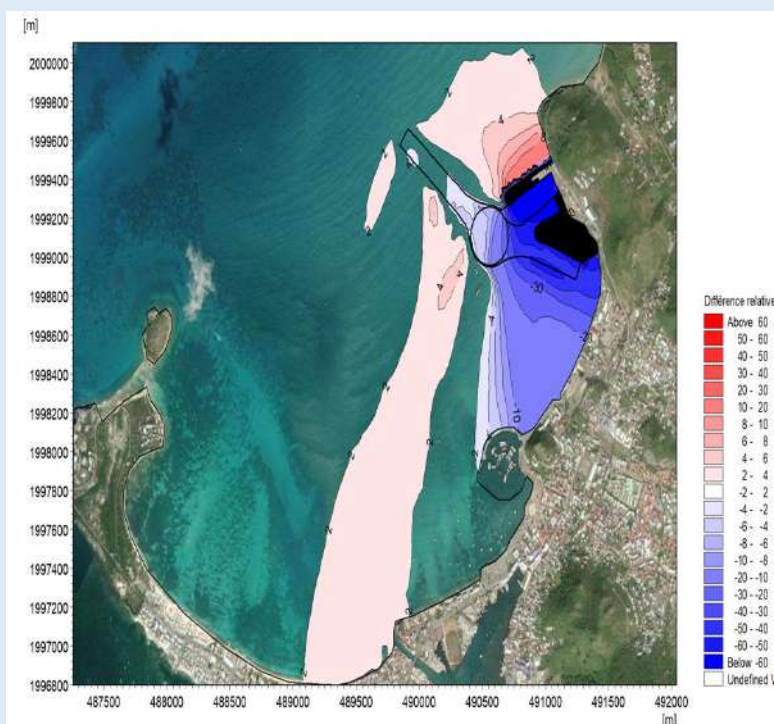
**Réponse du porteur du projet :**

Les incidences de la modification des vagues, des courants et du transport sédimentaire du projet (construction de la nouvelle digue, mais aussi de l'approfondissement du chenal) ont été traitées dans le chapitre 5 « Impacts » en page 506 à 515. Il y a aussi l'annexe n°27 de DHI qu'il faut consulter.

Nous pouvons ainsi reprendre les éléments présentés dans le DDAE.

**Pour les vagues**

La figure ci-contre met en évidence l'impact du projet à travers la différence relative des hauteurs de vagues entre les deux situations. Le modèle permet d'estimer une réduction moyenne des hauteurs de vagues significatives de l'ordre de -10 à -30% le long de la Plage de Galisbay, et une augmentation faible, de l'ordre de +2% sur la Plage de Sandy Ground. En conclusion, la nouvelle digue va offrir une protection accrue contre la houle au niveau de tout le littoral de la Baie de la Potence et va légèrement modifier la houle (en la renforçant, mais faiblement) sur une partie de la Baie de la Nettlé.



**Pour les courants**

Les courants moyens sont légèrement augmentés en Baie de la Potence, mais l'impact du projet est très faible dans le reste de la baie.

**Pour le transport sédimentaire**

L'étude montre que le chenal s'avère globalement stable dans le temps, même après un cyclone de type Irma, et que le port reste accessible après un tel cyclone. La sédimentation affecte principalement les approfondissements réalisés, et même principalement la souille du poste à quai dans la zone du terre-plein. Les volumes déposés dans les secteurs de la souille, la darse et le sud du chenal atteignent environ +2 000 m<sup>3</sup>/an en situation normale (année de référence 2012), +280 m<sup>3</sup> sur un événement type Irma et +160 m<sup>3</sup> sur un événement type Gonzalo.

Cela permet d'estimer des besoins en dragages compris entre 10 000 et 20 000 m<sup>3</sup> tous les 5 à 10 ans.

<b>19</b>	<b>Mme DE POLO 11/02/2026</b>	ENV PE 5	« Contre le creusement dans la roche »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur la profondeur du dragage et si la roche sera creusée.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
<p>Le projet de dragage est décrit dans le chapitre 2 du DDAE de la page 103 à 104. Il est aussi décrit plus précisément dans l'annexe 1 AVP de SETEC. Le contexte géologique de l'île est également décrit dans le chapitre 3 en page 161 à 170.</p> <p>Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a au-dessus de la roche mère ou bedrock (roche volcanique magmatique) des couches de sédiments qui peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Du sable calcaire</li> <li>De l'argile induré</li> </ul> <p>Sur certaines zones, il peut y avoir du sable calcaire qui recouvre de l'argile qui recouvre le bedrock.</p> <p>La roche mère arrive environ dans les -11 à -12m sous le terrain naturel, au niveau du chenal. La zone de dragage s'arrête à la cote marine -9 m CM. Cela veut dire qu'il ne sera jamais dérocté la roche-mère. On parle ici de déroctage pour de la roche au lieu de dragage des sédiments, car il faut des outils et moyens différents d'une pelle classique sur ponton.</p> <p>Seul donc le sédiment sera dragué dans le projet.</p>				

<b>20</b>	<b>Mme DE POLO</b> <b>11/02/2026</b>	ENV PE 6	« Risques naturels accrus, entre autres pour les vagues submersions »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur l'augmentation des risques naturels à la suite du projet d'extension de la digue et du port.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
Le sujet a déjà été traité plus haut en réponse à la question 2. Le rallongement de la digue pour le quai polyvalent a plutôt tendance à protéger toute la baie de la Potence et une partie de la Marina contre les vagues.				
<b>21</b>	<b>Monsieur CYRILLE,</b> Directeur du service des eaux de Saint- Martin <b>11/02/2026</b>	ECO PE 6	« Comment l'extension du port va pouvoir améliorer l'approvisionnement des marchandises ? »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur l'amélioration de l'approvisionnement grâce à l'extension du port.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
L'extension du port représente bien plus qu'un simple agrandissement : c'est une réponse directe aux difficultés d'approvisionnement que connaît aujourd'hui l'île.				
En augmentant le tirant d'eau et en ajoutant de nouveaux quais, nous pourrions accueillir davantage de navires, plus grands et plus chargés (1200 à 1500 EVP). Cela signifie des rotations plus fluides, moins d'attente, et surtout une réduction des retards qui provoquent aujourd'hui les ruptures de stock dans nos magasins.				
Grâce à ces nouvelles capacités, les importateurs ne seront plus limités à quelques routes ou quelques transporteurs. Ils pourront se tourner vers de nouvelles zones d'approvisionnement, diversifier leurs sources et sécuriser leurs chaînes logistiques.				
Concrètement, cela se traduira pour la population par des rayons mieux remplis, une plus grande variété de produits et une meilleure stabilité des prix.				
En somme, cette extension est un levier essentiel pour garantir, sur le long terme, un approvisionnement régulier, fiable et adapté aux besoins de l'île				

22	<b>Monsieur CYRILLE,</b> Directeur du service des eaux de Saint- Martin  <b>11/02/2026</b>	POL PE 5	« Pourquoi la coopération avec le port de Sint Marteen ne peut pas se faire ou n'a jamais pu être opérationnelle ? »	Observation recevable
----	--	-------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les relations avec la direction du port de Sint Marteen et la coopération nécessaire entre les ports et les échanges.

**Réponse du porteur du projet :**

La réponse a été détaillée dans le mémoire en réponse aux questions du CNPN en page 5 qui a été déposé sur le site web du port.

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.

<b>23</b>	<b>Monsieur CYRILLE,</b> Directeur du service des eaux de Saint- Martin  <b>11/02/2026</b>	ENV PE 7	« Risque de modification des courants et d'ensablement de la baie »	Observation recevable
-----------	--	-------------	--	--------------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les risques de modification des courants et d'ensablement de la baie.

**Réponse du porteur du projet :**

Voir réponse à la même question N°18

<b>24</b>	<b>Monsieur CYRILLE,</b> Directeur du service des eaux de Saint- Martin  <b>11/02/2026</b>	ENV PE 8	« Comment allez-vous faire pour que les vases et sable en suspension lors du creusement du chenal ne perturbent pas la qualité de l'eau aux abords du captage de l'eau pour la distribution et l'approvisionnement à la population, comment maintenir la qualité de l'eau potable ? »	Observation recevable
-----------	--	-------------	--	--------------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur le traitement des turbidités liées au dragage et les risques de pollution aux abords du captage d'eau qui sera traitée pour la distribution d'eau potable sur l'île.

**Réponse du porteur du projet :**

Les impacts sur la qualité de l'eau littorale ont été décrits dans le DDAE dans le chapitre 5 de la page 452 à la page 458 et dans les annexes 20 et 21 de DHI sur le dragage.

La mesure va permettre de réduire les impacts de la turbidité du dragage est la mise en place d'un rideau anti-MES (matière en suspension).

L'explication de cette mesure MR01 (rideau) se trouve dans le DDAE en chapitre 8 de la page 577 à 582.

Cette mesure va permettre de garantir une incidence faible sur la production d'eau potable.

25	Mme HODGE A. 11/02/2026	ENV PE 9	« N’y aurait-il pas un risque d’échouage et d’accumulation de sargasses à l’entrée du port causé par l’allongement de la digue et qui pourraient bloquer le port ? »	Observation recevable
----	-------------------------------	-------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les risques d’accumulation de sargasses dans la baie, due aux modifications des courants.

**Réponse du porteur du projet :**

Les observations satellites (<https://sargassummonitoring.com/fr/map-of-sargassum-from-usf-saws/>) montrent que les sargasses arrivent majoritairement du sud-est vers les Iles du Nord, remontant l’arc antillais, sous l’effet des courants généraux.

Les secteurs les plus exposés aux échouements sont donc la côte Est de Saint-Martin et la côte Sud d’Anguilla. Localement, la configuration des baies et les courants locaux peuvent générer des zones d’accumulation, comme à Cul-de-Sac notamment.

L’étude des circulations autour de Saint-Martin est présentée en section 2.2 du rapport de DHI (C. Annexe 22 : Choix de la zone d’immersion). Dans le canal d’Anguilla la circulation est majoritairement orientée d’Est vers l’Ouest, plus de 80% du temps, voir exemple ci-dessous. Des fluctuations des courants à plus haute fréquence existent, liées à la marée, mais la circulation dans le canal est fortement influencée par les vents dominants d’Alizés du Nord-Est et la circulation générale autour de Saint-Martin.

Les situations météocéaniques pouvant inverser cette courantologie restent peu fréquents (<20%), comme, par exemple, lors d’événements de « Northers » (2%).

Aussi, les sargasses pouvant éventuellement passer au nord de Saint-Martin auront tendance à dériver vers l’ouest, mais sans grand risque de rentrer dans la baie de Galisbay, ni d’être bloquées dans le port. Et les cas où elles pourraient arriver par l’Ouest restent peu fréquents.

En effet, la modélisation des courants a été réalisée avec et sans le projet, (Cf. figures 71 et 72 du chapitre 5 du DDAEU, sur les incidences du projet). L’extension de la digue et le nouveau terre-plein vont atténuer légèrement les courants dans le port, mais ne modifieront que très peu la courantologie dans la baie. Et comme énoncé précédemment, peu de bancs sont susceptibles d’atteindre ce secteur en particulier.

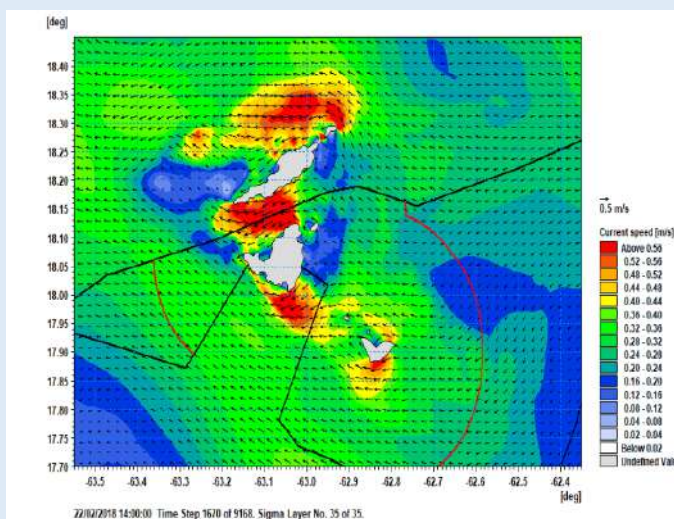


Figure 4-19 Champs de courants de surface autour de Saint-Martin, en condition d’Alizés renforcés le 22/02/2018 à 14h.

26	Mme HODGE A. 11/02/2026	SOC PE 2	« Pourquoi y a-t-il des différences d'avis entre les autorités environnementales, certains donnent un avis favorable quand d'autres un avis défavorable ? »	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Cette observation questionne le porteur du projet sur les avis divergents des autorités environnementales.</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Le Conseil Scientifique territorial de Protection de la Nature est composé de personnes qualifiées qui vivent et travaillent aux Antilles (la plupart sont à Saint-Martin ou en Guadeloupe). Ils ont une expertise fine de la biodiversité tropicale. Leurs réponses et l'avis du CSTPN (qui est favorable avec réserves) sont donc plus ciblés et locaux.</p> <p>Le Conseil National de Protection de la Nature est composé de personnes qualifiées qui sont de l'Hexagone et son siège est à Paris. Ce sont aussi des experts en biodiversité, mais ils n'ont pas la même vision que les membres du CSTPN. La vision du CNPN sur la protection de la Nature est aussi dogmatique et stratégique.</p> <p>Les deux organismes n'ont donc pas le même angle de vue.</p>				

27	Mme <b>MALHERBE</b> Sandrine 11/02/2026	POL SI 6	« Très favorable mais la Collectivité doit imposer une baisse des prix sur les produits importés du fait qu'il n'y aura plus la road tax ! Augmentation du pouvoir d'achat et non des profits des entreprises !!! »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur la baisse des prix des marchandises, puisse qu'il y aura moins de taxes entre Sint Marteen et la partie Française.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
La question du pouvoir d'achat est effectivement centrale, et la Collectivité partage l'objectif d'éviter que la suppression de la <i>road tax</i> ne se traduise simplement par une hausse des marges des entreprises.				
C'est précisément pour cela que l' <b>Observatoire des prix, des marges et des revenus</b> , mis en place par la Préfecture et au sein duquel siège également la Collectivité, a pour mission de <b>surveiller l'évolution des prix</b> et de veiller à ce que les baisses de coûts logistiques soient <b>réellement répercutées aux consommateurs</b> .				
Par ailleurs, le projet portuaire vise à améliorer l'équilibre du trafic domestique. En permettant à davantage de marchandises de transiter par le port de Galisbay, avec des coûts portuaires plus attractifs, nous créons les conditions nécessaires pour <b>réduire le coût final des produits importés</b> .				
28	Mme. <b>MALHERBE</b> Sandrine 05/01/2026	POL SI 7	« Il semblerait qu'il serait judicieux de construire une nouvelle usine de dessalement sur un autre site. La santé publique doit être un enjeu prioritaire. »	Observation recevable
<b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b>				
Cette observation questionne le porteur du projet sur la construction nécessaire d'une nouvelle usine de dessalement de l'eau de mer.				
<b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b>				
L'Établissement des Eaux et de l'Assainissement de Saint-Martin (EEASM) qui est une émanation de la collectivité, a lancé une vaste série d'étude pour créer une nouvelle usine d'eau potable. Le projet est donc en cours d'études.				

29	M. LAURENT Jean 12/12/2025	POL SI 8	« C'est un projet qui aurait dû être réalisé depuis plusieurs années »	Observation recevable
----	----------------------------------	-------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur l'opportunité de ce projet aujourd'hui.

**Réponse du porteur du projet :**

Le projet, comme il a été présenté, a été réinvité à partir de décembre 2020, même si des projets antérieurs ont été étudiés entre 2003 et 2017, mais n'avaient pas abouti.

Pour arriver au dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) en novembre 2024, il a fallu, de 2012 à 2023, réaliser de nombreuses études de terrain pour comprendre le milieu physique (mesures de courant, houle, bruit sous-marin, nature des fonds...) et aussi réaliser de nombreuses expertises. C'est ce qui explique le nombre important d'annexes (plus de 42) dans le DDAE (Cf. site web du port).

Depuis fin 2024, le DDAE est en instruction du côté des Services de l'État. Il est courant pour des projets d'ampleur, comme l'est le projet d'extension du port, que les instructions soient longues et durent 1,5 an.

Si l'arrêté préfectoral est signé cette année, les travaux pourront commencer en fin 2027, début 2028. Ils dureront 3 ans. Cela veut dire que le port sera fonctionnel en fin 2030.

Il y aura donc eu 10 ans entre le début du projet fin 2020 et le démarrage de l'exploitation fin 2030. Cette durée est la moyenne pour faire aboutir des projets structurants et d'ampleur, en France.

30	M. ASSAD Joris 09/12/2025	ECO SI 7	« Je suis pour l'extension du port de Galisbay afin de palier, au retard ou déroutement des containers arrivant à Sint Maarten ou en Guadeloupe permettant une autonomie et une meilleure gestion des importations »	Observation recevable
----	---------------------------------	-------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les avantages logistiques du projet.

**Réponse du porteur du projet :**

L'extension du port de Galisbay renforcera significativement les capacités opérationnelles et la résilience logistique de la Collectivité de Saint-Martin.

Ce projet permettra d'augmenter les tirants d'eau disponibles, les linéaires de quai ainsi que les superficies de terre-plein dédiées au stockage et à la manutention des conteneurs.

Ces optimisations offriront une meilleure flexibilité dans la gestion des flux import/export et permettront d'absorber les variations liées aux retards ou aux déroutements des navires opérant sur les lignes régionales, notamment ceux en provenance de Sint Maarten et de la Guadeloupe.

L'amélioration des infrastructures portuaires soutiendra par ailleurs le développement du transbordement (transshipment) à l'échelle caribéenne grâce à une capacité accrue d'accueil de navires de plus grand gabarit, une diminution des temps d'escale et une amélioration des performances de manutention (throughput).

L'ensemble de ces évolutions contribuera à sécuriser les chaînes d'approvisionnement, renforcer l'autonomie logistique territoriale et positionner Galisbay comme un nœud portuaire stratégique dans le corridor maritime régional.

<b>31</b>	<b>Mme MERLO- CILIRIE Myriame  21/11/2025</b>	ENV SI 10	<p>« L'extension du port impliquera mécaniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– une augmentation du trafic de camions sur les axes routiers,</li> <li>– une intensification des opérations logistiques.</li> </ul> <p>Ces éléments doivent être anticipés, notamment par une gestion rigoureuse des horaires et de la circulation.</p> <p>&gt;&gt;&gt; Même si je ne fais pas partie des habitants ayant une vue directe sur les installations portuaires, plusieurs logements situés sur les hauteurs de la baie de Galisbay seront davantage exposés au bruit, à l'éclairage nocturne et aux vibrations des travaux.</p> <p>Je souhaite que leur situation particulière soit prise en compte dans l'étude finale et que des mesures spécifiques d'atténuation ou d'accompagnement leur soient proposées si nécessaire. »</p>	Observation recevable
<p><b><u>Le commissaire enquêteur :</u></b></p> <p>Cette observation questionne le porteur du projet sur les nuisances occasionnées par les travaux : bruit, éclairage nocturne, vibrations...</p>				
<p><b><u>Réponse du porteur du projet :</u></b></p> <p>Il va être mis en place un certain nombre de mesures pour permettre de réduire ses nuisances :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ME02 : pas de travaux de battage de nuit</li> <li>MR07 : plan de gestion des lumières durant le chantier et également en exploitation</li> <li>MR10 : plan de gestion du trafic routier</li> </ul> <p>Un certain nombre de restrictions pour le bruit sera de plus intégré dans l'appel d'offre travaux.</p> <p>Tout sera fait pour réduire au plus les nuisances pour les riverains aux travaux, mais il faut quand même s'attendre à des dérangements durant les 3 années de travaux.</p>				

<b>32</b>	<b>Mme MERLO- CILIRIE Myriame  21/11/2025</b>	POL SI 9	<p>« Le projet met en avant des objectifs de souveraineté, d'autonomie économique et de meilleure compétitivité pour la partie française. Ces objectifs sont compréhensibles et importants pour l'avenir de Saint-Martin.</p> <p>Néanmoins, il est essentiel que cette extension s'intègre dans une vision d'ensemble du territoire incluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la préservation du cadre de vie des quartiers résidentiels environnants,</li> <li>– la protection du littoral et de la baie,</li> <li>– une circulation routière maîtrisée,</li> <li>– une communication transparente envers les habitants.</li> </ul> <p>Je soutiens la création d'un comité de suivi accessible au public et recommande que les informations sur les suivis environnementaux, les niveaux de bruit et le calendrier des travaux soient consultables en ligne de façon régulière. »</p>	Observation recevable
-----------	---	-------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur la vision globale du projet, intégré à un plan d'ensemble d'aménagement du territoire.

**Réponse du porteur du projet :**

Comme évoqué plus haut, la MA03 va permettre l'installation et l'animation d'un Comité Local d'information et de Suivi qui permettra un dialogue et une transparence totale durant les 3 années de travaux, mais aussi durant les 30 premières années d'exploitation du nouveau port.

<b>33</b>	<b>Mme MERLO- CILIRIE Myriame  21/11/2025</b>	ENV SI 11	<p>« Je ne suis pas opposée au principe d'une modernisation du port, qui peut apporter des bénéfices économiques à la collectivité. Toutefois, j'appelle à une vigilance particulière sur les impacts environnementaux, la gestion du trafic et la prise en compte des habitations environnantes, qu'elles soient situées à Galisbay, à Concordia ou dans les hauteurs.</p> <p>Il est essentiel que l'extension du port se fasse dans le respect du cadre de vie et de l'environnement de la Baie dans son ensemble. »</p>	Observation recevable
-----------	---	--------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les impacts environnementaux et les nuisances possibles pour la population.

**Réponse du porteur du projet :**

C'est bien l'objet du DDAE et également de toutes les mesures environnementales qui sont prévues, c'est-à-dire un total de 33 mesures pour un coût de 11,9 M€HT.

<b>34</b>	<b>M. PENQUERCH Pascal 19/11/2025</b>	POL SI 10	« Ce projet est démesuré, sans intérêt pour le territoire, et avec un fort impact négatif sur l'environnement ; une transformation du port existant en faisant exclusivement de l'accueil de mini-croisières et yachts avec avitaillement et shipchandler serait mieux adapté. »	Observation recevable
-----------	---	--------------	--	-----------------------

**Le commissaire enquêteur :**

Cette observation questionne le porteur du projet sur les effets négatifs de sa réalisation.

**Réponse du porteur du projet :**

Les activités de mini-croisière et de yachting jouent indéniablement un rôle économique important pour l'île. Elles génèrent des retombées significatives pour de nombreux secteurs : approvisionnement, maintenance, shipchandling, services portuaires, restauration, hébergement, transport, ainsi que pour l'emploi local. Il est donc essentiel de maintenir ces activités, de les structurer davantage et de les accompagner pour renforcer la position du territoire sur ces segments.

Pour autant, ces activités ne peuvent constituer la seule vocation du port. Le territoire a besoin d'un équipement portuaire capable de répondre à une diversité d'usages : sécurisation des approvisionnements, logistique, mobilité inter îles, soutien aux professionnels maritimes, gestion des risques et résilience face aux enjeux climatiques.

Limiter le port à un seul type de clientèle affaiblirait la capacité de l'île à faire face à ses besoins essentiels et réduirait sa marge de manœuvre économique.

Le projet proposé vise justement à trouver un équilibre entre, d'une part, le maintien et le développement de secteurs hautement contributifs, comme le yachting et la mini-croisière, et, d'autre part, la prise en compte des besoins structurels du territoire.

L'objectif est de disposer d'un outil portuaire polyvalent, moderne et adapté, capable de soutenir le développement local tout en assurant une gestion environnementale responsable et une diversification économique indispensable.

Ainsi, loin de négliger la valeur des activités existantes, le projet cherche à les intégrer dans une vision plus large, cohérente et durable du port et de son rôle stratégique pour l'île.

35	<p>Mme <b>PINTHIÈRE- BROOKS</b> Nathalie 23/05/2025</p>	ECO SI 8	<p>« Dans le cadre de votre consultation sur les évolutions à venir du Port de Saint-Martin, je souhaite vous faire part de quelques retours et suggestions, notamment en lien avec le segment de la croisière de luxe, sur lequel nous observons un intérêt croissant.</p> <p>En tant que professionnelle du tourisme spécialisée dans le segment haut de gamme à l'Office de Tourisme et au contact régulier de représentants de compagnies telles que The Ritz-Carlton Yacht Collection et autres opérateurs haut de gamme, plusieurs points clés émergent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Agrandissement du quai – une évolution nécessaire.</li> </ul> <p>L'extension de la longueur du quai est perçue comme une priorité incontournable. Actuellement, plusieurs compagnies de croisières de luxe manifestent un réel intérêt pour Saint-Martin mais ne peuvent envisager un accostage direct en raison des contraintes de taille. Cette limitation freine leur programmation de l'île, au profit d'autres destinations voisines mieux équipées. Une consultation directe de ces compagnies serait stratégique pour adapter au mieux l'infrastructure à leurs besoins spécifiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Valorisation de l'expérience à quai.</li> </ul> <p>Au-delà de l'infrastructure maritime, il serait également judicieux de développer des équipements annexes qui amélioreraient l'expérience client et rehausseraient notre positionnement sur ce segment premium, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- espaces d'accueil haut de gamme,</li> <li>- douches, sanitaires et vestiaires privés,</li> <li>- accès à des activités sportives soft type paddle, kayak ou snorkeling directement depuis le port,</li> <li>- zones de détente ou services de conciergerie éphémères.</li> </ul> <p>Ces aménagements contribueraient à positionner Saint-Martin non seulement comme une escale technique, mais comme une expérience raffinée, alignée avec les standards des croisières haut de gamme. »</p>	Observation recevable
----	---	-------------	--	-----------------------

### Le commissaire enquêteur :

Cette observation questionne le porteur du projet sur les impacts positifs liés à l'agrandissement du port, à l'accueil de bateaux de croisière à quai et sur les aménagements souhaités, au port, pour l'accueil d'un public haut de gamme.

### Réponse du porteur du projet :

Nous tenons à vous remercier pour votre contribution dans le cadre de la consultation relative aux évolutions envisagées pour le Port de Saint-Martin. Les éléments que vous partagez, fondés sur votre expertise au sein de l'Office de Tourisme et sur vos échanges réguliers avec les compagnies de croisières haut de gamme, constituent un apport important pour la réflexion en cours.

Vous soulignez la nécessité d'envisager une extension de la longueur du quai afin de répondre aux exigences techniques des navires de croisière de luxe. Nous confirmons que cette orientation fait partie des priorités identifiées dans les études préliminaires. L'objectif est de garantir une capacité d'accueil conforme aux standards internationaux, tout en renforçant l'attractivité de Saint-Martin face à une concurrence régionale en constante évolution.

Nous prenons également bonne note de vos **rencontres régulières avec ces compagnies lors des salons internationaux dédiés à l'industrie de la croisière**, qui constituent des occasions privilégiées pour suivre l'évolution des besoins du secteur. Ces échanges permettent notamment d'identifier les caractéristiques des navires de nouvelle génération ainsi que les attentes en matière de services à quai et d'expérience passagers.

Vous rappelez par ailleurs que **plusieurs navires opérant sur le segment haut de gamme font déjà escale à Saint-Martin**, que ce soit en transit ou dans le cadre d'opérations de homeporting. Ces activités démontrent le potentiel de la destination et soulignent l'importance d'adapter l'infrastructure portuaire afin de consolider et de développer ce positionnement.

Dans cette perspective :

**Le maintien d'un dialogue structuré et continu avec les compagnies de croisière reste une priorité.** Il permettra d'assurer une adéquation entre les aménagements envisagés et l'évolution des attentes opérationnelles identifiées lors de vos échanges.

**Les retours transmis seront intégrés à la réflexion stratégique**, afin de garantir que le futur développement du port réponde de manière durable et cohérente aux besoins du marché.

**La collaboration avec l'Office de Tourisme sera poursuivie et renforcée**, notamment pour mobiliser votre réseau et vos observations issues des rencontres professionnelles.

Nous vous remercions encore pour votre contribution, et restons pleinement engagés à faire évoluer le Port de Saint-Martin dans une approche concertée, ambitieuse et conforme aux orientations stratégiques de la destination.

## 5. ANALYSE ET AVIS

### 5.1 Avis des services de l'état et des PPA

#### Avis de la MRAe :

*« 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. »*

*« 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. »*

**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.*

**Avis de la MRAe :**

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.

**Le commissaire enquêteur :**

Beaucoup de recommandations pour compléter, modifier, et ainsi améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet. Les remarques vont dans le bon sens et apporteront une protection accrue pour l'environnement de la baie de Marigot et sa population.

## **Avis du CNPN (Conseil national de la protection de la nature) :**

### **- Sur les raisons impératives d'intérêt public majeur**

Le CNPN considère que ce projet échoue à démontrer des objectifs d'intérêt public majeurs avérés.

### **- Solutions alternatives**

Le CNPN relève 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 naturels majeurs.

Le CNPN considère que la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante n'est pas démontrée de manière suffisante.

### **- Etat des lieux**

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 environnementaux**

En l'état, le projet 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.

### **- ERC (éviter, réduire, compenser)**

Le CNPN estime que la méthodologie de dimensionnement de la compensation demeure incomplète.

La séquence réduire, bien que techniquement argumentée, ne permet pas de ramener les impacts résiduels à un niveau non notable.

Le CNPN estime que la réduction des impacts sur la communauté corallienne est sans objet car les coraux qui seront transplantés sont déjà morts (SCTLD et blanchissement)

Le CNPN considère que la séquence ERC présentée ne respecte pas pleinement la hiérarchie réglementaire attendue.

**Conclusions et avis du CNPN :**

Par ailleurs, au vu des éléments présentés par le porteur du projet, le CNPN peine à identifier les plus-values 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 démarche de dérogation.**

**Le commissaire enquêteur :**

Le CNPN relève beaucoup de points manquants dans le projet. Les études n'ont pas convaincu le Conseil national de la protection de la nature, qui juge que le projet ne répond pas aux objectifs d'évitement, de réduction et de compensation de l'impact environnemental. Les arguments figurant dans le dossier ne sont pas assez étayés et convaincants selon lui.

Les remarques et évaluations des études réalisées par le CNPN diffèrent quelque peu des autres rapports de la MRAe et du CSTPN, ces derniers étant plus nuancés et plus favorables à la réalisation de ce projet pour la partie ERC.

## **Avis du CSTPN (Conseil scientifique territorial du patrimoine naturel) :**

Claude Bouchon exprime un avis mitigé, jugeant l'approche environnementale fragile, tandis que d'autres membres soulignent le manque de temps pour formuler l'ensemble des réserves. Malgré ces préoccupations, **le CSTPN émet un avis favorable assorti de réserves**, principalement orientées vers la protection des mammifères marins, la gestion des EEE, la protection des herbiers, la surveillance des zones de mouillage et la clarification des mesures compensatoires.

### **1. Mammifères marins**

La discussion s'attarde sur la période d'arrêt biologique initialement prévue de mars à avril, jugée insuffisante pour la protection des baleines à bosse en pleine saison de reproduction. Le CSTPN exprime une réserve majeure : la nécessité d'étendre cet arrêt de janvier à avril, afin de garantir que les travaux ne perturbent pas les comportements reproductifs.

### **2. Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)**

Une seconde réserve essentielle : l'augmentation prévisible des flux commerciaux accroît mécaniquement le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes, marines comme terrestres. Ce risque est jugé majeur pour la biodiversité locale marine et terrestre. L'arrêté devra préciser que l'exploitant accompagnera les mesures de veille et de contrôle développées à cette fin.

### **3. Coraux**

La question des coraux est évoquée, bien que la majorité des colonies identifiées — appartenant pourtant à des espèces protégées — soient déjà mortes, certaines persistent et sont protégées par la réglementation en vigueur. Conformément à cette dernière, une compensation pourrait être attendue en cas de mortalité résiduelle, conformément à l'approche ERC et MERCICOR de l'IFRECOR. L'expert Claude Bouchon rappelle que la translocation est inefficace, que les colonies sont très peu nombreuses et que leur déplacement n'a aucun intérêt écologique.

#### 4. Herbiers et tortues marines

Les herbiers constituent un enjeu écologique majeur, notamment comme zones d'alimentation pour les tortues. Les mesures ERC proposées tiennent compte de surfaces de compensation sur la durée, sans en faire de même pour les surfaces détruites, ce qui n'est pas cohérent. De plus, les deux autres ZMEL envisagées sont peu détaillées, voire compromises. **Une solution envisagée serait de placer sous protection légale un herbier à enjeux, tel que celui de la Baie Orientale, avec des moyens adaptés de gestion et de surveillance, pour garantir la pérennité de la mesure.** Le suivi des herbiers devra débuter avant les travaux et être renforcé pendant les 25 années d'exploitation. **L'arrêté devra intégrer un chapitre dédié aux mesures de suivi et plus particulièrement sur l'évaluation scientifique de l'efficacité des mesures de compensation.**

#### 5. Déchets et qualité de l'eau

Il est mis en avant que l'exploitation d'une zone de fret génère des déchets et des risques de dispersion involontaire dans les milieux. La hausse des flux transitant par l'EPSM impliquera *de facto* une hausse de ces risques. **Des mesures spécifiques et renforcées sont attendues à ce sujet.**

La restauration de l'étang de Galisbay, fortement dégradé, constitue une mesure complémentaire pertinente. Toutefois, il est souligné que son efficacité est suspendue à la bonne mise en œuvre du projet porté par la Collectivité de Saint-Martin, lui-même suspendu à l'obtention d'un financement BEST-Life, dont l'issue de l'examen du dossier est attendu pour début 2026. **Le CSTPN est d'accord avec cette mesure, mais attend plus de garanties quant à son efficacité, menaçant directement celle d'autres mesures MC.**

#### 6. Comité de suivi et moyen de police

Il est demandé d'intégrer au Comité de Suivi des spécialistes supplémentaires, notamment en océanographie et en gestion des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE). **Le port devra se doter de moyens dédiés ou sous-traiter à un gestionnaire tiers, afin d'assurer une sensibilisation, une surveillance et une gestion efficaces de la zone de mouillage (MR08). Cette remarque sera intégrée à l'arrêté.**

## 7. Coordination des mesures (MC02, MA01)

Certaines mesures compensatoires, notamment la MC02, nécessitent une coordination étroite entre le port et la Collectivité, notamment concernant la résorption des occupations sur les zones remblayées. **La temporalité devra être précisée dans l'arrêté.**

**Le CLIS devra statuer régulièrement sur l'avancement de ces mesures.**

### Avis du CSTPN

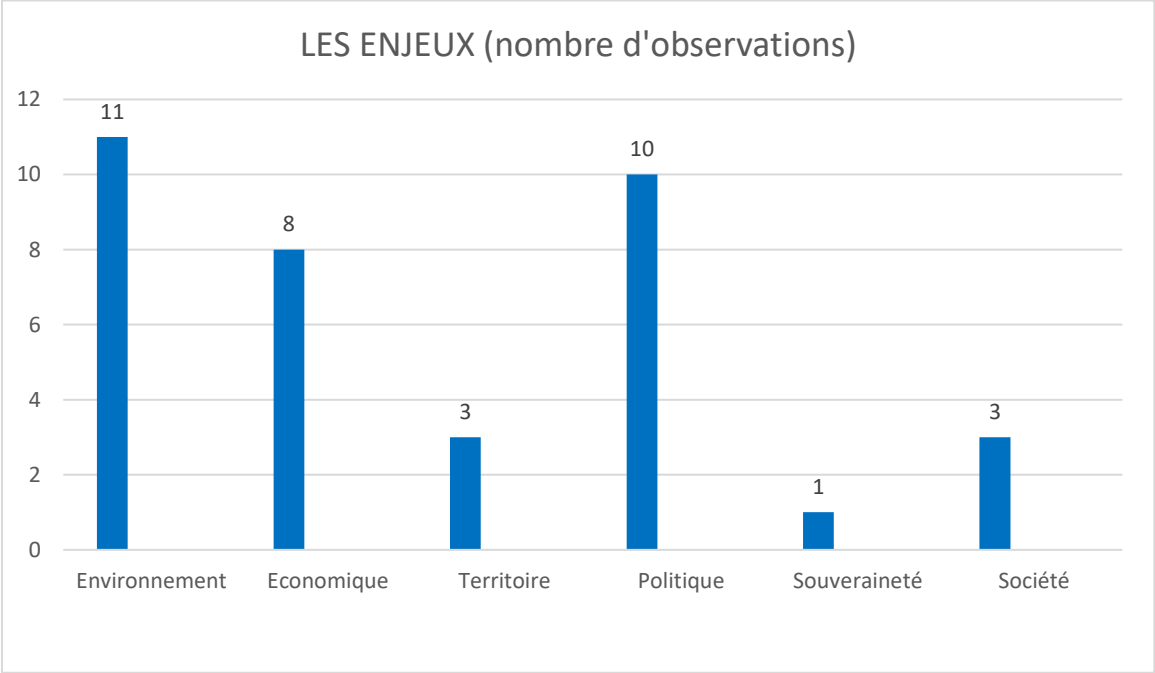
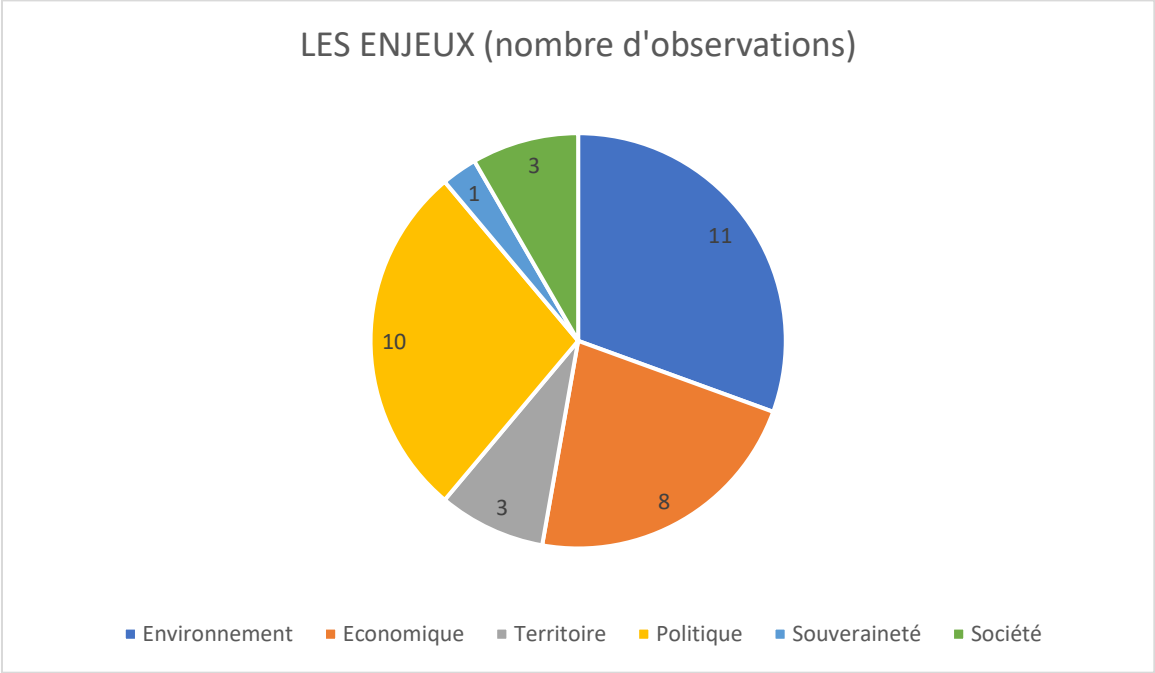
**Le CSTPN émet un avis favorable assorti de réserves**, principalement orientées vers la protection des mammifères marins, la gestion des EEE, la protection des herbiers, la surveillance des zones de mouillage et la clarification des mesures compensatoires.

### Le commissaire enquêteur :

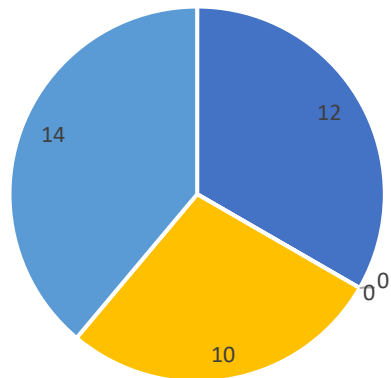
Le CNTPN espère la prise en compte des éléments mentionnés précédemment.

Il formule de nombreuses recommandations pour **améliorer la prise en compte de la préservation de l'environnement dans le projet.**

## 5.2 Analyse thématique des observations du public

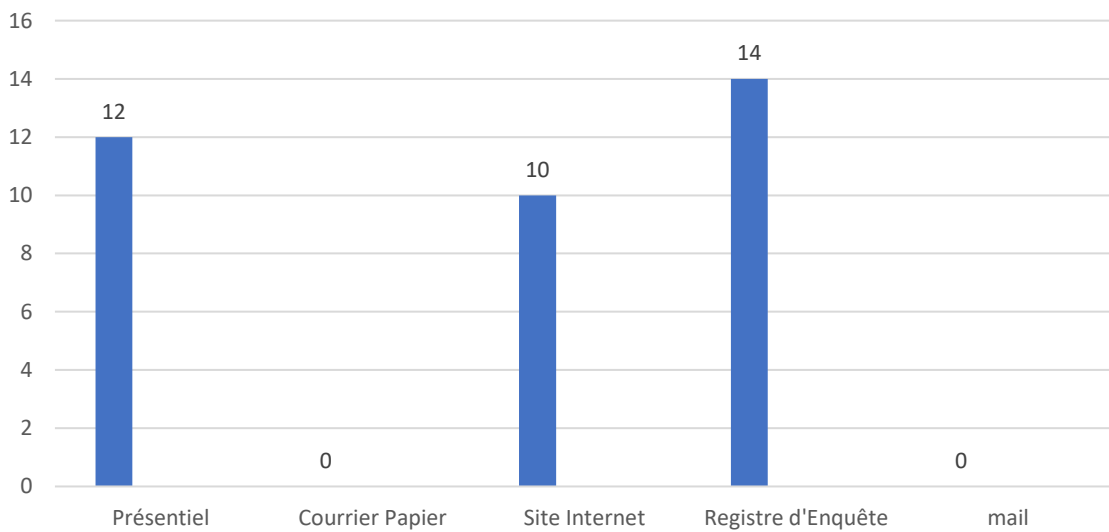


### LES CONTRIBUTIONS (répartition par canal de communication)



■ Présentiel ■ Courrier Papier ■ Mail ■ Site Internet ■ Registre d'Enquête

### LES CONTRIBUTIONS (répartition par canal de communication)



**Le commissaire enquêteur :**

La population de Saint-Martin est très attachée au développement économique de la partie Française tout en préservant son environnement marin : sa faune et sa flore, son cadre de vie, l'amélioration de ses conditions de circulation. Elle espère que la réduction du transport des marchandises par la route va permettre une diminution des taxes et donc une baisse des prix à la consommation.

Il a été beaucoup question aussi d'intégrer l'extension du port dans une vision d'ensemble de développement et d'aménagement du territoire.

Il y a peu d'opposants au projet, et les quelques contributions négatives reposent sur des arguments parfois peu convaincants.

La principale préoccupation de la population concerne la problématique de la circulation. Les embouteillages quotidiens ne sont pas une fatalité pour la population, qui est exaspérée par le temps perdu dans les transports, les routes mal entretenues, les aménagements routiers mal pensés. Il y a une réelle question de société à Saint-Martin autour des routes et des difficultés à circuler.

La population a bien intégré le fait que l'extension du port de Marigot va effectivement limiter le trafic entre la partie néerlandaise et la partie française, mais la population a bien compris aussi que cela sera compensé par une augmentation du trafic au départ du port de Galisbay.

Les Saint-Martinois sont favorables au développement touristique haut de gamme, conscients de son potentiel, mais ils font le constat que les infrastructures ne sont pas à la hauteur d'un accueil haut de gamme : pas assez de restaurants gastronomiques, pas d'hôtel haut de gamme, problématiques de déplacement... Ils pensent que la partie française ne pourra pas se développer vers le tourisme haut de gamme avec ses équipements actuels.

### 5.3 Analyse des réponses du Maître d'ouvrage

Je voudrais souligner la réelle qualité des interventions et des remarques de la population, aussi bien lors des réunions publiques que lors des permanences à la collectivité.

Les bureaux d'études ont été des partenaires efficaces tout au long de l'enquête. Leur implication était constante dans le projet ; présents lors des deux réunions publiques, dans la conception du dossier, l'accompagnement du projet, la disponibilité permanente auprès du Directeur Général du port et du commissaire enquêteur, ainsi que la qualité et la vulgarisation des explications auprès de la population, ont permis de mieux appréhender le projet, de mieux comprendre les enjeux et de mieux l'expliquer.

Le commissaire enquêteur estime suffisants et clairement argumentées les réponses apportées par le porteur du projet.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable du public, avec une saisine volontaire du port à la CNDP, cette concertation a permis au port de retravailler sur le projet et de déposer une demande d'autorisation environnementale (DDAE) et un Dossier de Dérogation Espèces Protégées (DDEP).

Il est à noter que les préoccupations de la population ont toutes fait l'objet d'une étude dans le projet d'extension du port et que des solutions rationnelles et techniques ont été proposées.

Je me réjouis que la Collectivité de Saint-Martin s'empare du problème majeur, dénoncé par l'ensemble de la population entendue, que constitue la mobilité sur l'ensemble du territoire, et qu'une réflexion soit effectivement engagée autour de l'axe Marigot à Grand-Case, avec la mise en place d'un service de water-taxi entre ces deux bourgs.

#### **Le commissaire enquêteur :**

Cette enquête publique aura permis, et je m'en réjouis, de rapprocher des responsables des institutions publiques, tels que la Directrice de l'office du tourisme, le Directeur de l'usine de traitement des eaux, le Directeur Général du port, certaines associations locales, autour d'une finalité commune, celle du développement économique de l'île, de la protection du milieu marin, de la faune et de la flore marine ainsi que celle de ses habitants.

Il est aussi nécessaire de prendre conscience des enjeux d'amélioration de la qualité de vie de la population de Saint-Martin et de tout mettre en œuvre pour faire évoluer positivement les problématiques.

Ce projet, au lieu de diviser, a semble-t-il, plutôt rassemblé une partie de la population.

## **Les enjeux relevés lors de l'enquête publique, les remarques de la population :**

### **5.3.1 L'enjeu environnemental :**

Les perspectives de développement environnemental de Saint-Martin sont complexes et présentent à la fois des défis importants et des opportunités. L'île, forte de sa biodiversité unique, de son littoral exceptionnel et de son potentiel touristique, se trouve à la croisée des chemins entre défis et opportunités.

#### **1. Défis Majeurs :**

- **Développement touristique** : Le tourisme reste le principal moteur économique de Saint-Martin, mais il a été historiquement développé de manière non durable, avec des constructions non contrôlées, une dépendance excessive aux carburants fossiles, et des pressions sur les ressources en eau et en énergie.
- **Gestion des déchets** : La gestion des déchets est un défi majeur, avec un manque d'infrastructures et de ressources pour le recyclage et la gestion des déchets organiques. L'accumulation de déchets, notamment sur la plage de « Orient bay », est un problème majeur pour l'environnement et le tourisme.
- **Pollution de l'eau** : L'utilisation intensive d'engrais agricoles et les eaux de ruissellement des bâtiments entraînent la pollution des eaux souterraines et des eaux côtières.
- **Érosion côtière et changement climatique** : L'île est particulièrement vulnérable à l'érosion côtière, exacerbée par le changement climatique (élévation du niveau de la mer, tempêtes plus fréquentes et plus intenses) qui menace des zones côtières critiques et des infrastructures.
- **Biodiversité menacée** : La biodiversité unique de Saint-Martin, notamment les mangroves, les récifs coralliens et les espèces endémiques, est menacée par la pollution, la destruction des habitats et le changement climatique.
- **Manque de sensibilisation et d'engagement** : Malgré la prise de conscience croissante, le manque général de sensibilisation et d'engagement des habitants et des entreprises envers des pratiques durables reste un obstacle.

## 2. Opportunités de Développement Environnemental :

- **Tourisme Durable :**

- **Écotourisme** : Développer une offre d'écotourisme de qualité, respectant l'environnement et impliquant les communautés locales.
- **Tourisme responsable** : Encourager le tourisme responsable, avec des certifications et des labels pour les entreprises respectant des normes environnementales et sociales.
- **Développement du tourisme local** : Soutenir le tourisme local et les micro-entreprises qui proposent des produits et services durables.

- **Énergies Renouvelables :**

- **Solaire** : Saint-Martin possède un fort potentiel solaire. L'installation de panneaux solaires sur les bâtiments résidentiels et commerciaux pourrait réduire la dépendance aux combustibles fossiles.
- **Éolien** : L'exploration de solutions éoliennes, bien que plus complexe, pourrait contribuer à la diversification de la production d'énergie.
- **Biomasse** : L'utilisation de la biomasse locale (déchets agricoles, etc.) pour la production d'énergie est une piste à explorer.

- **Gestion Durable des Ressources en Eau :**

- **Collecte des eaux de pluie** : Encourager la collecte des eaux de pluie pour la consommation domestique et l'irrigation.
- **Réduction de la consommation d'eau** : Mettre en place des programmes de sensibilisation à la réduction de la consommation d'eau.
- **Traitement des eaux usées** : Améliorer le traitement des eaux usées pour réduire la pollution des cours d'eau et des eaux côtières.

- **Protection de la Biodiversité :**

- **Restauration des mangroves et des récifs coralliens** : Mettre en œuvre des programmes de restauration des mangroves et des récifs coralliens, qui sont des écosystèmes essentiels pour la biodiversité et la protection côtière.
- **Création de zones protégées** : Renforcer la protection des zones sensibles et créer de nouvelles zones protégées pour préserver la biodiversité.
- **Lutte contre l'invasive** : Mettre en place des mesures de lutte contre les espèces invasives qui menacent la biodiversité locale.

- **Économie Circulaire et Gestion des Déchets :**
  - **Recyclage** : Développer des infrastructures de recyclage et encourager la participation des habitants.
  - **Compostage** : Promouvoir le compostage des déchets organiques.
  - **Réduction à la source** : Mettre en place des mesures pour réduire la production de déchets à la source (éviter les emballages, etc.).
  
- **Planification Territoriale Durable :**
  - **Réglementation du bâti** : Renforcer la réglementation du bâti pour limiter les constructions non contrôlées et favoriser des constructions écologiques.
  - **Gestion des zones côtières** : Mettre en place une gestion durable des zones côtières pour prévenir l'érosion et protéger les infrastructures.

### 3. Cadre Institutionnel et Partenariats :

- **Engagement de la Collectivité** : Un engagement fort de la collectivité territoriale est essentiel pour mettre en œuvre les politiques environnementales.
- **Partenariats Public-Privé** : Développer des partenariats public-privé pour mobiliser les ressources et les compétences nécessaires.
- **Collaboration internationale** : Collaborer avec les organisations internationales et les autres îles des Caraïbes pour partager les meilleures pratiques et les expériences.
- **Participation citoyenne** : Impliquer les associations locales dans la prise de décision et dans la mise en œuvre des projets environnementaux.

#### Conclusion :

Les perspectives de développement environnemental de Saint-Martin dépendent de la capacité de l'île à trouver un équilibre entre développement économique et protection de l'environnement. En adoptant une approche durable et en s'appuyant sur les opportunités offertes par sa biodiversité et son potentiel touristique, Saint-Martin peut devenir un modèle de développement durable dans les Caraïbes.

La clé réside dans un engagement fort de tous les acteurs, des autorités aux habitants, et dans une planification à long terme.

### 5.3.2 L'enjeu social :

Les perspectives de développement social de Saint-Martin sont complexes, marquées par des inégalités persistantes et des défis spécifiques liés à sa position géographique et à son histoire.

#### 1. Défis Majeurs :

- ❖ **Inégalités socio-économiques** : Saint-Martin est caractérisée par d'importantes disparités entre la partie néerlandaise (plus riche et touristique) et la partie française (plus modeste et basée sur l'agriculture et la pêche). Ce fossé économique se traduit par des inégalités en termes d'accès à l'éducation, aux soins de santé, au logement et aux opportunités d'emploi.
- ❖ **Chômage et précarité** : Le chômage est un problème chroniquement élevé, en particulier dans la partie française. La précarité est aussi répandue, avec un nombre important de travailleurs à temps partiel ou exerçant des emplois précaires.
- ❖ **Accès aux services de base** : L'accès aux services de base, comme les soins de santé, l'éducation et les transports en commun, est inégal entre les deux parties de l'île.
- ❖ **Vulnérabilité aux catastrophes naturelles** : Les tempêtes, les ouragans et les inondations exercent une pression importante sur la population, augmentant les vulnérabilités socio-économiques et rendant plus difficile la reconstruction et le développement.
- ❖ **Problèmes de logement** : Le manque de logements abordables constitue un problème majeur, notamment pour les populations à faible revenu. La spéculation immobilière contribue à cette situation.
- ❖ **Fractures sociales** : Des tensions sociales peuvent exister entre les différentes communautés (touristes, résidents locaux, etc.), exacerbées par le tourisme de masse et les différences culturelles.

## 2. Opportunités et perspectives de développement social :

- ❖ **Diversification économique** : S'éloigner d'une économie excessivement dépendante du tourisme est crucial.
- ❖ **Développement de l'agriculture durable** : Soutenir l'agriculture locale, en favorisant la production biologique et la vente directe, pour créer des emplois et assurer la sécurité alimentaire.
- ❖ **Secteur de la santé et du bien-être** : Développer des services de santé et de bien-être (énergétique, alternative, etc.) adaptés aux besoins de la population locale et des touristes.
- ❖ **Artisanat et création** : Soutenir l'artisanat local et le secteur créatif, notamment en développant des produits artisanaux et des activités culturelles.
- ❖ **Développement de l'emploi local** : Mettre en place des programmes de formation professionnelle adaptés aux besoins du marché du travail local, et encourager l'installation de petites entreprises.

## 3. Amélioration de l'accès aux services :

- ❖ **Renforcer les services de santé** : Améliorer l'accès aux soins de santé, notamment en renforçant les services de santé mentale et en améliorant la qualité des infrastructures.
- ❖ **Investir dans l'Éducation** : Améliorer la qualité de l'éducation, dans la partie française, en favorisant l'accès à des équipements modernes et en formant des enseignants qualifiés.
- ❖ **Améliorer les infrastructures** : Développer les infrastructures de transport et les services publics (eau, électricité, internet).
- ❖ **Cohésion sociale et Inclusion** :
  - **Soutien aux populations vulnérables** : Renforcer les dispositifs d'aide sociale et de soutien aux populations vulnérables (personnes âgées, personnes handicapées, familles monoparentales, etc.).
  - **Promotion de l'intégration** : Mettre en place des programmes d'intégration pour les nouveaux arrivants, en favorisant l'apprentissage de la langue française et la connaissance de la culture locale.
  - **Lutte contre la discrimination** : Combattre la discrimination et l'exclusion sociale, en promouvant le dialogue interculturel et le respect des différences.

- ❖ **Tourisme durable et bénéfiques pour la population locale** : Transformer le tourisme pour qu'il génère des bénéfices directs pour la population locale, par exemple via des emplois dans les entreprises touristiques, la vente de produits locaux, ou des initiatives de développement communautaire.
- ❖ **Gestion des catastrophes naturelles** : Améliorer la préparation aux catastrophes naturelles, en renforçant les systèmes d'alerte, en développant des plans d'évacuation.

#### **4. Cadre Institutionnel et Partenariats :**

- ❖ **Coordination inter-partie** : Une coordination efficace entre les autorités néerlandaises et françaises est essentielle pour la mise en œuvre de politiques sociales cohérentes.
- ❖ **Participation communautaire** : Impliquer les communautés locales dans la prise de décision et la conception des projets sociaux.
- ❖ **Partenariats Public-Privé** : Mobiliser les acteurs économiques et sociaux pour contribuer au développement social de l'île.
- ❖ **Soutien international** : Rechercher le soutien financier et technique des organisations internationales et des pays amis.

#### **Conclusion :**

Le développement social de Saint-Martin est un processus complexe et à long terme, qui nécessite une approche globale et intégrée.

En s'attaquant aux inégalités, en favorisant la diversification économique et en renforçant la cohésion sociale, l'île peut améliorer les conditions de vie de ses habitants et garantir un avenir plus juste et durable pour tous.

Il est crucial de ne pas considérer l'île comme un simple lieu de tourisme, mais comme un territoire à part entière avec des besoins spécifiques et un potentiel unique.

### 5.3.3 L'enjeu économique :

Les perspectives de développement économique de l'île de Saint-Martin en 2025-2026 s'articulent autour de plusieurs axes majeurs, avec une croissance qui se maintient, mais à un rythme plus modéré qu'en 2024. Voici les principaux points à retenir :

#### 1. Croissance et moteur touristique

- Le tourisme reste le principal moteur de l'économie saint-martinoise. La fréquentation touristique dépasse désormais les niveaux d'avant 2019, confirmant la bonne santé du secteur. L'aéroport Juliana, en optimisation, devrait poursuivre cette dynamique en 2026. L'enjeu pour la partie française est de miser sur un tourisme plutôt haut de gamme, avec un modèle durable et attractif, afin de réduire le chômage et les vulnérabilités sociales.

#### 2. Projets structurants

- De nombreux projets sont en cours pour soutenir la croissance : modernisation des services publics, réaménagements urbains, amélioration des réseaux d'eau et déploiement du très haut débit. Ces initiatives visent à renforcer l'attractivité et la résilience de l'île.

#### 3. Immobilier et investissements

- Le marché immobilier reste dynamique, avec une hausse des prix modérée et des opportunités d'investissement intéressantes, notamment dans les résidences neuves, la rénovation et les terrains constructibles en bord de mer.

#### 4. Transports

- La desserte aérienne reste un point faible (coût élevé des billets, suppression de certaines lignes) ;
- L'amélioration de la mobilité sur l'île constitue une priorité.

#### 5. Intégration régionale

- Saint-Martin a rejoint l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECS) en 2025, ce qui devrait favoriser les échanges et la coopération régionale, renforçant ainsi sa position économique.

#### **Perspectives 2026 :**

Les perspectives reposent sur la concrétisation des projets en cours et sur une meilleure intégration dans l'espace caribéen. L'île mise sur une croissance stable, portée par le tourisme, l'immobilier et les infrastructures, tout en cherchant à diversifier son économie et à améliorer la formation professionnelle. La tendance reste positive, avec une fréquentation touristique attendue en hausse, portée par l'attractivité de l'île et les efforts de modernisation. Le tourisme haut de gamme et les projets structurants devraient continuer à porter la croissance, à condition que les défis logistiques et de formation soient surmontés. En résumé, Saint-Martin avance avec prudence, tout en travaillant à surmonter ses défis structurels.

## 5.4 Remarques de la population sur le fonctionnement de l'île

La population de Saint-Martin mentionne de grandes difficultés dans le fonctionnement de l'île et dans les infrastructures défectueuses, ci-après désignées.

« - Pas de plan d'aménagement d'ensemble, pas de programmation, ni planification sur le long terme.

- Le réseau routier est sous dimensionné en rapport au nombre de voitures, la seule route principale de contournement de l'île est saturée.

- La qualité du réseau routier est en très mauvais état, les routes sont jonchées de nids de poules et de trous de toutes sortes, induisant une forte accidentologie, principalement chez les deux roues.

- Pas de programmation d'aménagement routier et de développement du réseau.

- Pas de PLU, pas de cadastre, il est impossible d'exproprier car les propriétaires des terrains ne sont pas répertoriés.

- Le PPRN date de 2021, il manque d'actualisation.

- Le réseau d'eau potable est défectueux, 70% de l'eau potable produite arrive au robinet des foyers. Il n'y a pas une politique de réduction de la consommation de l'eau potable, en favorisant la récupération de l'eau de pluie pour l'irrigation, par exemple.

- Le coût de production de l'eau est très important, la dessalement de l'eau de mer est très consommatrice en électricité.

- L'usine de production d'électricité est ancienne, elle dépend des énergies fossiles, les générateurs tombent en panne régulièrement, la maintenance et le renouvellement sont manquants. Le développement des énergies durables n'est pas assez engagé.

- La gestion des déchets est déplorable, actuellement tout est enfoui dans une carrière à ciel ouvert, il n'y a pas de tri ni de valorisation des déchets.

- Les bords de mer, villes, ravines sont jonchées de déchets plastiques, la pollution industrielle est énorme et non contrôlée. La conscience écologique n'a pas couvert l'ensemble de la population. L'île de Saint-Martin a beaucoup de retard dans ce domaine, elle n'est pas la seule dans les Caraïbes, quel dommage pour la nature et notre environnement. »

## 5.5 Remarques diverses / Questions complémentaires

### Le commissaire enquêteur considérant que :

- Le dossier relatif au projet d'extension du port de Galisbay a été apprécié conforme aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur ;
- L'enquête publique s'est déroulée, sans incident signalé, conformément à l'arrêté Préfectoral / DEAL 2025 du 13/10/2025 : Portant ouverture d'une enquête publique relative au projet d'extension du Grand Port de Galisbay (Saint-Martin) ;
- Les moyens déployés en termes d'information du public et de communication sur la présente enquête ont été appréciés suffisants et proportionnés à l'importance et la portée de cette dernière ;
- L'information du public quant aux grandes orientations de ce projet a été relativement bien assurée par les documents du dossier d'enquête : ceux-ci ont pu être consultés sur le site du port et la population a été reçue sur quatre demi-journées de permanence à la Maison de la Collectivité, ainsi que lors des deux réunions publiques organisées en soirée à la CCI de Marigot.
- Globalement, sur la forme et le fond, le dossier soumis à l'enquête publique a bien été de nature à traduire les choix du porteur du projet en termes d'aménagement, de protection de l'environnement, et concernant les aspects techniques des travaux et la mise en place d'une commission de suivi postérieure aux travaux sur les impacts possibles ;
- Le nombre d'observations formulées, tous supports confondus, révèle soit la faible implication de la population dans les projets d'évolution du territoire, soit l'approbation de la population pour ce projet ;
- Les quelques sujets généraux abordés dans l'enquête ont été notamment, le développement économique de l'île, les problématiques d'approvisionnement, de la protection des côtes, de la faune et de la flore marine, des problématiques de déplacement, de la protection des ressources en eau pour le retraitement en eau potable de consommation, des infrastructures d'accueil pour un public haut de gamme. Ces sujets ont été abordés davantage par les associations, les organisations locales et les Personnes Publiques Associées (PPA) que par des particuliers ;
- Dans son rapport sur les questions et remarques de la population, le commissaire enquêteur a questionné le Maître d'Ouvrage sur les sujets issus de cette enquête relatifs aux observations formulées par la population ;
- Les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage au travers de son mémoire, qui l'engage, ont porté sur chacune des observations du public, des PPA et du commissaire enquêteur ;

## Ainsi ...

Compte-tenu des considérants ci-dessus et :

- des efforts engagés par la Collectivité de Saint-martin dans les limites de ses compétences ;
- de la qualité des études menées pour proposer une extension respectueuse de l'environnement et de la population de saint-martin ;
- des efforts en termes de communication à destination de la population ;
- de l'engagement du directeur général du port et de son équipe pour la mise en œuvre du projet, ainsi que dans la gestion et l'organisation de l'enquête publique ;
- de la rigueur et du professionnalisme de l'équipe porteuse du projet ;

### **Conclusion :**

Le Commissaire enquêteur confirme la bonne tenue de l'enquête publique et les remarques globalement favorables de la population et des associations de Saint-Martin.

Le commissaire enquêteur ne formule aucune question complémentaire relative à ce projet.

## 6. Signature du commissaire enquêteur

Pour rappel :

- ❖ Début de l'enquête publique le 19 novembre 2025 ;
- ❖ Fin de l'enquête publique le 19 février 2026 ;
- ❖ Remise des questions et remarques de la population au porteur du projet le 21 février 2026 ;
- ❖ Mémoire en réponse du porteur du projet le 27 février 2026 ;
- ❖ Remise du rapport détaillé du commissaire enquêteur le 4 mars 2026 ;

Fait à PETIT-BOURG, Guadeloupe le 03 mars 2026

Le commissaire enquêteur,

Luc CLOUET



DESTINATAIRES :

- Monsieur le Préfet de Saint-Martin ;
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Basse-Terre ;
- Monsieur le chef de l'UT DEAL de Saint-Martin.