

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8

Extension du
Port de Galisbay
à Saint-Martin

-
Dates de la concertation
Du 26 février 2024 au 22 avril
2024

Ilaria Casillo

Roger Annicette

garant.e.s désigné.e.s par la CNDP

-
Date de remise du rapport, le 20 mai 2024



Sommaire

Sommaire	3
Avant-propos	4
Synthèse	4
LES ENSEIGNEMENTS CLEFS DE LA CONCERTATION	5
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e	6
Introduction.....	7
Le projet objet de la concertation.....	7
La saisine de la CNDP.....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation	11
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	12
Les résultats de l'étude de contexte	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	15
Avis sur le déroulement de la concertation.....	18
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	19
Synthèse des arguments exprimés.....	19
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	19
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)	29
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme	29
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	30

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 20 mai 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) :

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Le projet

La concertation préalable relative au projet d'extension du port de Galisbay à Saint-Martin s'est déroulée du 26 février 2024 au 22 avril 2024.

Selon le porteur du projet, le projet de modernisation et l'extension du port de Galisbay vise à répondre à cinq objectifs principaux :

- rééquilibrer les flux domestiques entre Sint Maarten (partie néerlandaise de l'île) et Saint-Martin ;
- optimiser le développement économique de la partie française de l'île en développant les activités de transbordement de conteneur permettant notamment un quadruplement du trafic conteneur en 10 ans et à gagner ainsi en compétitivité ;
- assurer l'autonomie de cette partie de l'île ;
- adapter le port à l'évolution du trafic maritime (trafic de marchandises et accueil des bateaux de croisière pour le tourisme haut de gamme) ;
- sécuriser l'accès au port (urgence sanitaire ou liée aux fortes intempéries auxquelles l'île est soumise).

Le montant des investissements du projet en infrastructures, superstructures et mesures ERC s'élève à 143 millions d'euros. Le projet prévoit de draguer un chenal (9 mètres) permettant l'accès de navires de plus fort tonnage (tirant d'eau 8,1 mètres, soit des porte-conteneurs de 2000 EVP (Equivalent Vingt Pieds, unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds - 6 mètres - ou des paquebots de 200 mètres) ; de créer des terre-pleins supplémentaires de stockage (10 hectares) en utilisant les matériaux extraits du dragage du chenal ; réaliser un nouveau quai de 200 mètres linéaires de long ainsi qu'un poste RoRo (passerelles d'accès des véhicules aux navires, appelées passerelles roulières ou passerelles Ro Ro Roll On – Roll Off) de 120 mètres linéaires.

Le déroulement de la concertation

Lors du recueil des éléments de contexte, les garant.e.s ont constaté un intérêt des personnes interviewées pour le projet, pour son volet touristique, pour la réduction du coût des produits qu'il pourrait engendrer, et plus généralement pour le développement économique et social de la partie française.

C'était la première fois qu'une procédure de participation environnementale sous l'égide de la CNDP avait lieu sur l'île.

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

Certaines modalités ont été plus mobilisatrices, comme la visite du port ou les débats mobiles, et ont permis de garantir un accès à l'information plus large et diversifié.

Les ateliers et les événements participatifs ont permis de faire émerger des questionnements sans filtres et ouverts. Cette ambiance d'ouverture des échanges a permis aux participant.e.s d'exprimer leurs doutes, leur soutien et leurs propositions tout en interrogeant l'impact réel de leurs contributions.

LES ENSEIGNEMENTS CLEFS DE LA CONCERTATION

Arguments, interrogations, et propositions des participant.e.s

Les préoccupations des participant.e.s se concentrent sur l'intégration de ce projet d'extension dans le développement global du territoire. Pour le secteur touristique, il est crucial de valoriser les activités locales tout en renforçant les capacités d'accueil, ce qui nécessite un renforcement de l'offre d'hébergement et des solutions de déplacement pour les visiteurs et les visiteuses. De même, l'extension du port devrait servir selon le public, à dynamiser l'emploi local et à améliorer les infrastructures routières, tout en encourageant les modes de déplacement respectueux de l'environnement.

Des inquiétudes environnementales ont été soulevées, notamment en ce qui concerne la qualité de l'eau pendant la phase de construction et les risques potentiels de pénurie d'eau potable. Des interrogations subsistent également sur la possibilité de dessalement de l'eau de mer pour répondre aux besoins en eau de la partie française de l'île, ainsi que sur la sécurité de la baignade. Les participant.e.s ont clairement souligné l'importance d'un dialogue continu pour adapter les mesures environnementales et éviter les dommages aux écosystèmes locaux, notamment en ce qui concerne l'utilisation de bouées d'ancrage pour préserver les herbiers et l'adaptation de la période des travaux pour ne pas perturber la migration des baleines à bosse.

Enfin, 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 et les utilisateurs et les utilisatrices, le manque de transparence sur les revenus générés, et la protection des intérêts locaux dans le processus.

Concernant l'hypothèse zéro, c'est-à-dire la possibilité de ne pas réaliser le projet, les participant.e.s reconnaissent quelques avantages comme l'absence de dépenses immédiates, mais soulignent de nombreux inconvénients, notamment la saturation du port et les risques pour les marchandises. Ils estiment qu'un projet d'extension est crucial pour l'avenir économique de l'île. En ce qui concerne la localisation géographique et l'alternative de délocaliser l'accueil croisière ailleurs, les participant.e.s voient des avantages potentiels dans le développement économique de nouvelles zones. Toutefois, les nombreux inconvénients, tels que la perte des investissements actuels et les coûts de dragage plus élevés, pèsent lourd dans la balance. La protection des espèces et les aspects juridiques sont également des préoccupations majeures. L'alternative portant sur le dimensionnement et l'augmentation du tirant d'eau, présente, selon le public, des avantages tels que le développement de l'activité de croisière de luxe et une capacité de stockage accrue. Les participant.e.s soulignent cependant les risques de saturation et la nécessité d'impliquer les professionnels locaux dans le projet. Ils recommandent de comparer les coûts d'achat de foncier existant à la création de nouveaux espaces de stockage pour optimiser les investissements.

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.

Pour une partie du public toutefois, les conditions (financières, en termes d'aménagement) semblent fragiles pour accueillir dans l'immédiat un tel projet. La mise en avant des impacts cumulés du projet a alors justifié des demandes d'études plus approfondies.

Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau, qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre, se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Répondre aux interrogations relatives aux enjeux environnementaux notamment sur les transferts des coraux et la gestion des herbiers, la qualité des eaux de baignade de la plage, l'aménagement du sentier des douaniers

2. Apporter plus de transparence dans le plan de financement du projet et la stratégie fiscale du port, le choix du concessionnaire

3. Apporter plus de détails dans l'harmonisation de la temporalité entre les projets structurants liés au projet (routes, ZAC, université du tourisme, pesca-tourisme)

4 Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur :

- Les modalités de prélèvement, de traitement et de rejet de l'eau de mer
- Les autres impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, dont ceux qui sont liés au remblaiement, au bruit, au traitement des déchets, ainsi qu'aux émissions de poussières
- Les mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels
- L'impact des travaux sur l'usine de traitement de l'eau et sur la manière dont le suivi de la qualité de l'eau sera assuré pendant la phase des travaux.

5. Actualiser l'information sur les impacts cumulés de l'ensemble des projets du territoire

6. Des propositions ont été formulées pour accompagner le développement du tourisme, du commerce, du transport (mobilité douce, multimodalité), l'emploi et formation.

7. Apporter des réponses sur la mise en œuvre des offres commerciales à proposer aux plaisanciers pour développer la plaisance.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

- Informer la CNDP (conformément à l'article L121-14 du code de l'environnement) des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation préalable.
- Organiser une réunion publique pour présenter aux participant.e.s les enseignements qu'il tire de la concertation préalable suite à la publication du bilan des garant.e.s.

-
- Organiser des événements et rencontres thématiques, dans le cadre de la concertation continue, sur les sujets pour lesquels des informations sont attendues par le public, en particulier sur :
 - les résultats des études d'impact, dans le cadre de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) ;
 - les décisions, les investissements et les éventuelles nouvelles actions concernant les mobilités, le transport et le tourisme ;
 - les mesures de compensation envisagées pour les milieux naturels, dans la démarche ERC (éviter réduire compenser), en réponse aux demandes d'implication des acteurs locaux sur la localisation et la définition de ces mesures.

Certaines de ces réunions pourraient être communes à plusieurs projets en coordination avec les autres maîtres d'ouvrage et les pouvoirs publics notamment pour la voie de contournement et la création de la ZAC ou le réaménagement de l'usine de traitement de l'eau.

- Mettre en place un comité de suivi, instance pérenne de concertation, qui accompagnerait le développement du projet et serait ouvert aux parties prenantes de manière large. La composition et les règles de fonctionnement (dont la fréquence des réunions) de ce comité resteraient à définir.
- Ne pas limiter les modalités de concertation à des réunions publiques et aux parties prenantes mais veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision.

Concernant le projet d'extension du port de Galisbay, les garant.e.s recommandent la participation active à la concertation continue des pouvoirs publics dans leurs différentes composantes (Port et COM), afin d'informer le public des mesures et décisions prises dans leurs domaines de responsabilité.

Les garant.e.s 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 garant.e.s recommandent la mise en œuvre d'un débat territorial concernant le modèle de développement de l'île.

Enfin, la concertation a fait émerger plusieurs propositions des participant.e.s auxquelles les maîtres d'ouvrage doivent apporter une réponse pour que le public sache si elles sont acceptées et si oui, dans quelles conditions, avec quelle temporalité et avec quels moyens de mise en œuvre.

Introduction

Le projet objet de la concertation

Le projet consiste à construire une extension du port de Galisbay sur l'île de Saint-Martin.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le projet d'extension du port de Galisbay est porté par l'établissement portuaire de Saint-Martin qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) garantissant la mise à

disposition des infrastructures aux usagers du port. Le conseil d'administration est composé de 6 membres issus de la collectivité.

La collectivité de Saint-Martin a délégué à l'établissement portuaire l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure portuaire. Elle a co-saisie la CNDP pour la concertation préalable car elle demeure décisionnaire du projet en dernière instance.

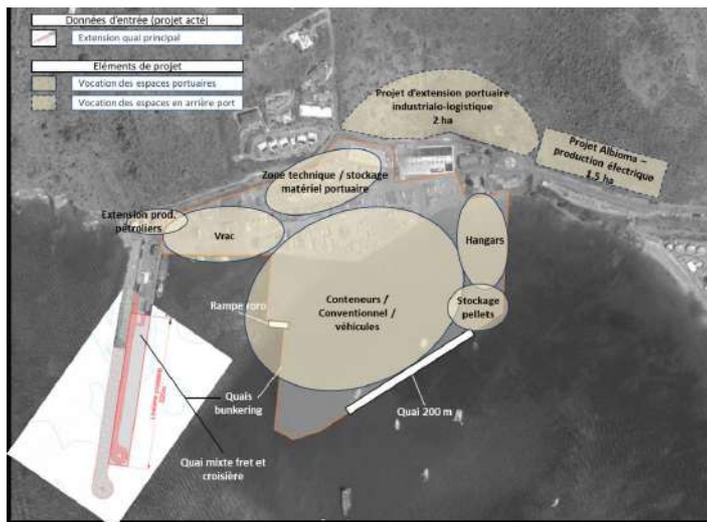
- **Carte du projet ou plan de situation**

Port actuel



Projet d'extension





ESQUISSE D'UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PORTUAIRE

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Pour le porteur du projet, ce dernier s'inscrit dans le prolongement de la dynamique de croissance de l'économie locale et vise à améliorer la capacité et l'efficacité du port, tout en rééquilibrant la relation économique avec le port de Philipsburg à Sint Maarten. Ainsi, le projet de modernisation et l'extension du port de Galisbay vise à répondre à cinq objectifs principaux :

- rééquilibrer les flux domestiques entre Sint Maarten (partie néerlandaise de l'île) et Saint Martin ; optimiser le développement économique de la partie française de l'île en développant les activités de transbordement de conteneur permettant notamment un quadruplement du trafic conteneur en 10 ans et ainsi gagner ainsi en compétitivité ;
- pallier la saturation actuelle des interfaces maritimes du port ;
- assurer l'autonomie de cette partie de l'île ;
- adapter le port à l'évolution du trafic maritime (trafic de marchandises et accueil des bateaux de croisière pour le tourisme de luxe) ;
- sécuriser l'accès au port (urgence sanitaire ou liée aux fortes intempéries auxquelles l'île est soumise).

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet d'extension prévoit de :

- draguer un chenal (9 mètres) permettant l'accès de navires de plus fort tonnage (tirant d'eau 8,1 mètres, soit des porte-conteneurs de 2000 EVP ou des paquebots de 200 mètres) ;
- Étendre la digue de 80 mètres linéaires pour protéger le plan d'eau et allonger le quai existant de 75 mètres linéaires pour en faire un quai polyvalent de 175 mètres linéaires ;
- créer des terre-pleins supplémentaires de stockage (10 hectares) en utilisant les matériaux extraits du dragage du chenal t ;
- réaliser un nouveau quai de 200 m ;ètres ;

- réaliser un poste RoRo (passerelles d'accès des véhicules aux navires, appelées passerelles roulières ou passerelles Ro Ro (Roll On – Roll Off) de 120 mètres linéaires ;

Les alternatives au projet envisagées sont :

- ne pas faire d'extension du port (option zéro) ;
- modifier la localisation géographique du projet ;
- découpler le port de plaisance (en le plaçant dans la marina) et le port de commerce ;
- modifier le dimensionnement du port en réalisant un dragage plus important ;

• Coût

Le montant d'investissement total est estimé à 132 millions d'euros et se décompose en deux parties :

- Les infrastructures : 123 M€
 - 64 M€ d'infrastructure, financés par l'Autorité portuaire et des fonds publics : dragage chenal, prolongement digue, quai polyvalent croisière/commerce;
 - 59 M€ d'infrastructures pour l'extension, financés par le futur opérateur : quai conteneur, quai RoRo, extension du terre-plein.
- Les superstructures (bâtiment administratif et gros équipements), financées par le futur opérateur : 9M€ (+ 9 M€ de renouvellement d'outillage sur les 30 années suivantes).

Détail des dépenses d'infrastructures : Poste	Budget (M€)
Dragage chenal	21.7
Réalisation digue	23.3
Quai polyvalent croisière/commerce	18.9
Sous-total Autorité Portuaire	64 M€
Quai conteneur	13.4
Quai RoRo	4.7
Terre-plein extension 10 ha (création)	28.7
Terre-plein extension 10 ha (phase 1)	12.7
Terre-plein extension 10 ha (phase 2)	(en attente)
Sous-total futur opérateur	59 M€

Détail des investissements en outillages/ bâtiments : Poste	Budget (M€)
Bâtiment admin et technique de l'extension	1
Outillage parc (sureté, groupe électro...)	0.2
Terminal Operating System	0.150
Outillage quai : grue mobile	5.6
Outillage parc: reach stacker, tracteurs portuaires + remorques	2.1
Sous-total Equipement et bâtiments	9 M€

Par ailleurs, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) associées au projet s'élèvent à 11 millions d'euros. Au total, le montant des investissements en infrastructures, superstructures et mesures ERC s'élève à 143 millions d'euros.

• Contexte du projet

Le port de Galisbay est aujourd'hui confronté à un effet de saturation de ses infrastructures en raison d'une augmentation du trafic maritime et à un risque de rupture de continuité

d’approvisionnement en cas d’aléas climatiques avec une capacité d’accueil aujourd’hui limitée. Le port connaît un déficit d’attractivité et voit une partie des trafics destinés à la partie française de l’île être traitée par le port de Philipsburg qui a la capacité d’accueillir de plus grosses escales. Le port de Galisbay est aujourd’hui positionné comme un port de dégroupage et de redistribution des marchandises. Le port de Philipsburg dispose, lui, d’une meilleure capacité d’accueil en particulier grâce à son tirant d’eau annoncé de 9,5 mètre contre 5,5 mètre à Galisbay, et de son linéaire de quai plus important. Ces différents facteurs ont été à l’origine de plusieurs scénarios dans les conceptions portuaires.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagés.**

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Concertation publique						
Dépôt dossier d’autorisation environnementale		x				
Instruction dossier						
Préparation Procédure concession						
Procédure concession						
Selection fin 2025				x		
Travaux 2026 - 2027						
lancement opérations						x

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La concertation préalable se situe au où toutes les options sont encore ouvertes : la concertation aborde la question de l’opportunité du projet et propose des alternatives.

La phase de concertation préalable se fait donc bien en amont de la décision et de toutes demandes d’autorisation et respecte par conséquent les exigences légales et conventionnelles.

Le porteur de projet a décidé de saisir la CNDP dès le moment où le dossier a été reconnu éligible à une concertation préalable.

- **Décision d’organiser une concertation**

Par lettre du 19 mai 2023, le directeur du port de Galisbay a saisi la CNDP pour la mise en place d’une concertation au titre des articles L121-1 et suivants du code de l’environnement.

Lors de la séance plénière du 07 juin 2023, la CNPD a décidé d’organiser une concertation préalable selon l’article L121-9 du code de l’environnement et a désigné Madame Ilaria CASILLO et Monsieur Roger ANNICETTE comme garante et garant de la concertation.

Garantir le droit à l’information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d’accéder aux informations relatives à l’environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l’élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l’environnement » - Article 7 de la charte de l’environnement.

La Commission nationale du débat public est l’autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l’information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l’environnement. Il s’agit d’un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l’institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les

porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.es**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif aux points suivants :

- compte-tenu du contexte particulier de l'île, il conviendra de trouver le dispositif le plus adapté à ses particularités pour mobiliser le grand public : forte population sans papier, majoritairement anglophone, situation locale encore fortement marquée par le passage dévastateur de l'ouragan Iram en 2017,
- le calendrier devra être adapté aux conditions climatiques (période cyclonique notamment)
- les acteurs économiques locaux (chambre de commerce, acteurs du tourisme : hôtels, restaurants, associations du secteur touristique, etc.) devront être spécifiquement associés ainsi que les usager.e.s du port (organisations syndicales et professionnelles représentant les dockers, notamment) et la situation de dépendance économique vis-à-vis du côté hollandais de l'île à laquelle le projet de réorganisation du port doit remédier, selon les MO, devra donner lieu à des temps d'échange spécifique ;
- la mobilisation des associations environnementales locales est un des enjeux primordiaux de la concertation sur ce projet.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les résultats de l'étude de contexte

(détail des entretiens réalisés en Annexe)

Le périmètre retenu pour l'étude de contexte a été celui de la partie française de l'île de Saint Martin puisque le port risque d'avoir une incidence sur l'ensemble de cette zone.

Acteurs rencontrés
Agence SAS
Metimer

Smuta 98 (taxis)
Communauté d'Outre-Mer Saint-Martin
Club de Tourisme
Delta Petroleum
Député Frantz Gumbs
Réserve Naturelle de Saint Martin
Association des pêcheurs
Etablissement des Eaux de ST Martin
Service de la Préfecture
CCI de Saint-Martin

1/ Une opportunité largement reconnue

Le projet de port à Galisbay est considéré comme nécessaire et bienvenu par l'ensemble des acteurs rencontrés.

Plusieurs personnes interviewées ont rappelé les événements récents qui justifieraient l'urgence d'un réaménagement du port : le cyclone Irma qui a confirmé la nécessité de réaménager le port, qui ne pouvait accueillir le bateau militaire, le Tonnerre, chargé d'approvisionner l'île ; tout comme la crise du Covid 19 et l'augmentation du trafic maritime d'importation qui ont démontré le sous-dimensionnement du port pour ses activités commerciales.

Les personnes rencontrées s'accordent à dire qu'un réaménagement du port impliquant un chenal plus profond pour des bateaux avec des tirants d'eau supérieurs ainsi qu'une augmentation de la capacité de stockage et une amélioration de la circulation sur les quais seraient une nécessité pour le commerce à Saint-Martin.

Cet aménagement portuaire représente pour les parties prenantes rencontrées en amont de la concertation, un véritable enjeu de souveraineté et d'indépendance commerciale pour la partie française de l'île, qui dépend pour l'heure essentiellement des importations débarquées en partie hollandaise et transitant par les routes de l'île moyennant des délais et des taxes importantes et considérées dommageables par les représentants des entreprises portuaires auditionnées. Certaines parties prenantes rencontrées, soulignent également que la partie hollandaise obtient un droit de regard sur les flux provenant d'Europe et se dirigeant vers St Martin et se procure donc des données économiques exclusives sur le marché et le commerce saint-martinois français. Néanmoins, l'ensemble des acteurs rencontrés insiste fortement sur une complémentarité des ports de Philipsburg et de Galisbay, confirmant que les relations sont très cordiales entre les deux parties de l'île. Sans vouloir faire concurrence à la partie hollandaise, le port de Galisbay peut s'inscrire dans une logique de complémentarité en attirant les flux de cabotages entre les îles qui ne trouvent plus de place dans le port de Philipsburg, plus tourné vers les gros porte-conteneurs.

Par ailleurs, la CMA-CGM principal armateur chargé du transport des marchandises de l'Europe vers la Caraïbe, a exprimé son projet de changer ses routes de commerce. CMA-CGM est pour l'instant en propre sur le port de Philipsburg et les marchandises transitent ensuite par voies terrestres vers la partie française de l'île. A l'avenir un port important en Guadeloupe, capable d'accueillir des bateaux avec un tirant d'eau plus important et respectant les nouvelles exigences carbone en matière de trafic maritime, attirera l'essentiel des flux. Les îles et ports de moindre envergure, comme celui de Philipsburg, ne seront plus alimentés que par du cabotage et des navires plus petits. Cette recomposition du trafic serait l'occasion, selon les porteurs du projet et selon certaines parties prenantes interrogées, de redimensionner le port de Galisbay pour accueillir ces navires moyens, encore trop importants pour les capacités du port pour l'instant, plutôt que de laisser le trafic français converger uniquement vers Philipsburg.

Enfin, au delà du projet d'extension du port, une considération a été portée constamment lors des entretiens par toutes les personnes rencontrées : l'île a besoin de projet de reconstruction et de revitalisation et que « tout est bon à prendre pour que ça bouge ». La situation actuelle marquée, selon certains et certaines, d'un immobilisme depuis Irma est considérée comme insoutenable.

2/ Une priorité questionnée

Néanmoins l'île connaît d'autres projets urgents et différents acteurs ont émis des doutes sur l'ordre des priorités : soit que la réfection du port doit être secondaire par rapport à d'autres projets plus vitaux soit qu'un port réaménagé provoquerait une pression insoutenable pour certaines infrastructures de l'île, comme l'usine de désalinisation de l'eau.

L'établissement de traitement des eaux est présenté par plusieurs acteurs et actrices comme un chantier prioritaire de l'île, puisque les coupures régulières d'eau sont liées à la vétusté de l'infrastructure et l'apport hollandais n'est pas viable à long-terme. Plus encore l'usine serait fortement impactée dans la phase chantier du port puisque le dragage risque d'augmenter la turbidité de l'eau que les filtres actuels ne seraient pas en mesure de traiter. Le chantier menace donc sérieusement le fonctionnement de l'établissement des eaux et cela inquiète un bon nombre de parties prenantes.

Le réseau routier est également évoqué comme un projet important pour l'île puisque la route unifilaire qui fait le tour de l'île est fortement engorgée et surchargée. Certains et certaines s'inquiètent de ce que l'augmentation du trafic commercial ou touristique dans le port de Galisbay viennent ajouter des véhicules au trafic existant vers le centre-ville.

Enfin certains et certaines évoquent l'usine EDF, voisine directe du port de Galisbay, qui elle aussi risque d'être sous-dimensionnée par rapport aux besoins nouveaux que provoquerait une augmentation du tourisme ou du trafic commercial au port.

De manière générale, l'augmentation du tourisme ou de commerce risque de provoquer de fortes pressions sur le réseau d'infrastructures et le tissu professionnel existant, les acteurs et les actrices de l'île ne considèrent pas toujours que l'état de l'île et de ses infrastructures permette de recevoir une croissance de l'activité que ce soit matériellement ou humainement.

Par ailleurs, certain.e.s interlocuteurs et interlocutrices émettent des doutes sur l'efficacité du ruissellement économique et d'entraînement du port sur le reste des projets et des activités de l'île.

Pour toutes ces raisons, les personnes rencontrées insistent sur l'importance de définir la priorité de ce qui se fait sur l'île en prenant en compte l'interdépendance des projets entre eux : si la taille du port augmente, la route doit être capable d'absorber le nouveau flux de marchandises. Il s'agit donc d'inscrire le projet d'extension du port dans une vision plus large du projet de territoire en dimensionnant les infrastructures par rapport aux objectifs fixés.

3/ Une articulation nécessaire avec d'autres projets portuaires et l'insertion dans un projet de territoire

Diverses parties prenantes ont mis en avant l'importance d'une réflexion plus macroscopique sur le projet de territoire de l'île qui permettrait de mieux penser le port et ses fonctions.

Certaines parties prenantes rencontrées ont mentionné l'élaboration par la COM d'une stratégie unifiée de tourisme ainsi qu'une concertation sur l'économie bleue. Ainsi, la marina et le centre-ville font l'objet d'un projet commun de redynamisation touristique de l'île. Un accord semble se dégager sur l'accueil d'un tourisme de moyenne et petite taille plutôt « haut de gamme ». Certains sont même frontalement hostiles au développement d'un tourisme de masse. La concertation sur l'extension du port a donc pris place dans un contexte de refonte du projet de territoire puisque apparemment d'autres démarches de dialogue sont en cours : l'une sur l'économie bleue et l'autre sur la redynamisation du centre-ville. Également une nouvelle place est faite à la mer, puisque la COM s'est rééquipée d'un chargé de mission dédié au port de plaisance, secteur en demande d'attention et de soutien.

Ces éléments confirment que les personnes interrogées lors de l'étude de contexte réclament que la concertation sur l'extension du port soit l'occasion pour débattre de manière plus large du projet de territoire.

4/ Un besoin d'informations complémentaires sur le projet

Concernant le projet lui-même et ses caractéristiques spécifiques, les personnes interrogées ont émis plusieurs questionnements.

L'idée historique de réaménager le port de Galisbay est dans les esprits depuis plus de 10 ans, et de nombreuses moutures du projet ont été proposées chacune répondant à des exigences et soulevant des critiques. La version définitive est donc attendue par un bon nombre des parties prenantes. En effet, de nombreuses interrogations demeurent sur la forme précise que va prendre le projet.

Un certain nombre d'interrogations portent sur l'agencement précis du nouveau projet de port incluant :

- gestions des flux (passager.e.s, marchandises, carburants) ;
- double nature du port ou séparation du commerce et du tourisme ;
- extension de l'espace de stockage ;
- prévisions sur l'implantation de nouvelles entreprises.

Certains et certaines s'interrogent sur le volet commercial du projet d'extension du port et notamment dans le cas d'une recomposition des flux provoquée par les projets de la CMA-CGM : le port de Galisbay sera-t-il prêt à temps pour capter les flux auparavant présents en partie hollandaise? La question du transfert des flux est centrale pour rendre le projet de port pertinent, selon certains et certaines.

La question de la fiabilité économique du projet est également source d'inquiétudes. L'origine des financements et l'échéance d'obtention seraient des garanties importantes pour les parties prenantes. De même, certains et certaines s'inquiètent que les taxes dans le port de Galisbay augmentent afin de rembourser les frais engagés par les travaux de réaménagement du port.

Des inquiétudes ont aussi été exprimées au sujet des impacts environnementaux. Des alertes ont été formulées sur les conséquences écologiques d'une augmentation du trafic qu'il soit touristique ou commercial dans le port de Galisbay. Ainsi, certaines parties prenantes demandent à ce que les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) soient vraiment ambitieuses aux vues de l'artificialisation forte que va provoquer l'extension du port. Enfin, la mise en place d'une ZMEL (zones de mouillage et d'équipements légers) dans la marina de port la Royale, action qui fait partie des mesures ERC, soulève des interrogations et des mécontentements. Selon les acteurs et les actrices concernés l'absence de concertation sur certaines mesures déjà en place, a empêché de hiérarchiser les priorités.

Au sujet de la procédure de concertation préalable, les personnes interrogées ont signifié unanimement leur enthousiasme et leur volonté de participer notamment à élaborer un projet de territoire cohérent avec les attentes de chacun.e. Certains et certaines ont précisé que les concertations étaient peu courantes sur l'île.

Les résultats de l'étude de contexte ont été présentés aux porteurs de projet par les garant.e.s. Ils ont servi de base aux garant.e.s pour formuler et argumenter leur recommandations et préconisations concernant le droit à l'information et les modalités de participation.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La préparation de la concertation a duré de juillet à décembre 2023.

Le territoire concerné par le projet est limité à l'île de Saint Martin et les îles avoisinantes. Le périmètre de la concertation devait par conséquent être déterminé en prenant en compte plusieurs critères, à savoir celui de :

- la proximité, pour intéresser le public touché au plus près par les aspects environnementaux du projet ;
- la problématique plus générale et globale du développement économique et touristique avec la volonté d'un rééquilibrage des activités entre la partie française et hollandaise ;
- l'indépendance de la partie française en matière de gestion des flux, de souveraineté commerciale et sanitaire ;
- l'aménagement du territoire.

Le périmètre retenu a été la partie française de l'île de Saint Martin.

Le calendrier de la concertation initialement envisagé par le porteur du projet a été infléchi suite aux préconisations des garant.e.s et à la décision de la CNDP au niveau national. Si les garant.e.s demandaient du temps pour que soit réalisée plus complètement l'étude de contexte et surtout pour que la mobilisation du public puisse s'installer avec une certaine dynamique, les bureaux d'études (AMO) et le porteur de projet, de leur côté, mettaient en avant leurs contraintes d'échéancier du financement, notamment pour garantir la mobilisation des fonds européens. La durée de la concertation a finalement pu s'étaler sur 2 mois et être en rapport avec l'importance du projet.

La préparation du dossier de la concertation s'est faite entre les mois de juin 2023 à janvier 2024. La totalité des recommandations des garant.e.s ont été prises en compte par les maîtres d'ouvrage. Les porteurs de projet ont fait preuve de réactivité et d'écoute. Toutes les pièces de la concertation (dossier, synthèse du dossier, affiche légale) ont été passées en revue et les garant.e.s ont formulé la recommandation que ces documents soient intelligibles le plus possible. Lors de la validation du dossier de concertation par la CNDP celle-ci, de concert avec les garant.e.s, a demandé à ce que le dossier soit complété par un atelier sur la production d'eau potable sur l'île.

Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les modalités de la concertation ont fait l'objet de la même préparation interactive. Les garant.e.s ont veillé à un bon équilibre des types de rencontres avec le public, entre séances plénières, ateliers de travail et séquences dites « d'aller vers » pour toucher les personnes les moins enclines à se déplacer en réunions publiques ou ateliers.

L'extension du port est un sujet d'actualité, mais très peu connu et maîtrisé par le public.

Au regard des échanges avec le porteur de projet et des résultats de l'étude de contextes, les garant.e.s ont formulé plusieurs préconisations.

Concernant la mobilisation des publics, les garant.e.s ont recommandé aux MO de solliciter les réseaux et les médias suivants :

Presse écrite: annonces et articles dans Le Pélican, Le Daily Herald, Fax Info, SXMInfo

- Radio: Annonces/Débats dans Radio St Martin 101.5, Youth Radio 92.5, Radio SOS

- Réseaux sociaux: diffusion des dates et modalités par en priorité Facebook/ LinkedIn

- Relais physiques: Conseils de Quartier, Mission locale

- Sur les dates: éviter à tout prix la période du carnaval

- Vigilance sur le bilinguisme de la population

Concernant les thèmes à aborder dans la concertation, les garant.e.s ont recommandé les thèmes suivants :

- Quel développement pour le tourisme à Saint Martin ?
- L'avenir du commerce à St Martin
- Le projet du territoire
- Pourquoi une extension du port ? La priorité et l'opportunité du projet
- Le coût et le financement du projet
- Les caractéristiques du projet et ses alternatives techniques
- Les impacts environnementaux
- Quelle articulation entre port de commerce et port de plaisance ?

Concernant les modalités de participation, les garant.e.s ont préconisé le recours à des outils différents en mesure de toucher des publics diversifiés, et notamment :

En ligne/à distance :

- Site de concertation avec informations sur le projet et espace d'expressions ;
- Webinaires
- Cahiers d'acteur/ contributions en ligne/ carte T

En présence :

- Réunions publiques d'information (accessibles aussi en ligne) ;
- Tables-ronde thématiques: tourisme, commerce, environnement
- Réunions d'acteurs: du tourisme (Club de tourisme), de la mer (Metimer) et de l'environnement (Réserve Naturelle)
- Ateliers des alternatives
- Débats mobiles: stands sur des marchés, des événements locaux (Heinekein Regatta)
- Ecoles/ jeunes/ mission locale
- Conseils de quartiers (faire des permanences)
- Visite du port

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Les garant.e.s ont procédé à plusieurs séances de travail et de relectures du projet du dossier de concertation et de sa synthèse. Elles/ils ont demandé diverses modifications et d'ajouts. Globalement les demandes et les préconisations des garant.e.s ont été prises en compte avec disponibilité et écoute.

Le dispositif de concertation :

Le calendrier de la concertation a été proposé par les garant.e.s et acté d'un commun accord avec les maîtres d'ouvrage, puis validé par la CNDP. 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 (format word café)

- *Quelles perspectives globales de développement à Saint Martin pour son port ?*
- 1 atelier le 28 février 2024 (format word café)
- *Les enjeux environnementaux du projet*
- 1 atelier le 29 février 2024 (format word café)
- *Comment l'extension du port sert-elle le développement du tourisme à Saint Martin ?*
- 1 atelier le 1^{er} mars 2024 – (format plénière)
- *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 - (format plénière)
- *Le coût et le financement du projet*
- 1 atelier le 21 mars 2024
- Les alternatives au projet - (format word café)
- 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 – plénière
- *Atelier de restitution – réunion publique*
- Mise en place d'un registre d'observations et la possibilité de déposer les contributions également sur un registre dématérialisé.

Avis sur le déroulement de la concertation

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.

Beaucoup d'efforts ont donc été faits pour faciliter l'accès à l'information et à la participation du public.

Les ateliers et les événements participatifs ont permis de faire émerger des questionnements sans filtres et ouverts. Cette ambiance d'ouverture des échanges a permis aux participant.e.s d'exprimer leurs doutes, leur soutien et leurs propositions tout en se questionnant sur l'impact réel de leurs contributions.

Le maître d'ouvrage a été à l'écoute et a commencé à apporter ses premiers éléments de réponse.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertations a été travaillé avec les maîtres d'ouvrage et leurs bureaux d'études pour que le dossier soit de nature à permettre l'information la plus complète, la plus accessible et compréhensible à tous et toutes. .

Le dossier décrit les différents impacts du projet ainsi que des propositions de solutions d'évitement, de réduction, ou de compensation. Après quelques séances de travail avec les garant.e.s, le dossier a été soumis et validé par la CNDP en séance plénière.

Les informations à la disposition du public tout comme les présentations orales du projet faites par le porteur du projet, étaient suffisantes pour que le public puisse se forger un avis.

Les visites du port ont été un bon outil d'information car elles ont permis de donner à voir au public l'ampleur des travaux envisagés et les principales caractéristiques du projet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

SaintMartin, tout comme la Guadeloupe ont peu expérimenté la procédure de débat public ou de concertation préalable.

Les porteurs de projet, en suivant les préconisations des garant.e.s, ont mis en place différents types de dispositifs de participation (ateliers, webinaire, débats mobiles) tout comme des outils de mobilisation (radio, réseaux sociaux), toutefois cela n'a pas suffi à créer une mobilisation importante du public.

Le recours à des réseaux associatifs locaux ou à des relais de mobilisation aurait pu provoquer sans doute une participation plus importante.

Dans tous les cas, les conditions (ateliers en présence, site internet, débats mobiles), pour que puissent s'exprimer celles et ceux qui le souhaitaient, ont été mises en place, conformément aux préconisations des garant.e.s.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

- 139 participant.e.s environ se sont mobilisé.e.s lors des rencontres + 400 pour la journée porte ouverte
- 427 visiteurs et visiteuses sur le site internet
- 80 questions environ ont été posées : 80 % des questions ont fait l'objet de réponses

Synthèse des arguments exprimés

La synthèse des observations et des propositions recueillies durant la concertation est établie à partir de l'analyse faite par les garant.e.s des verbatims des expressions du public lors des réunions publiques, des plénières ou ateliers et lors des rencontres de proximité, et aussi à travers les questions et contributions reçues via le site de la concertation ou directement par courriels ou courriers, notamment par le biais des cartes T.

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Principales interrogations du public sur le projet en général : un fort intérêt du public et des interrogations très diversifiées

La présentation générale du projet d'extension du port a suscité plusieurs interrogations et remarques de la part des participant.e.s.

Certain.e.s se sont interrogé.e.s sur le réel impact de la concertation sur le projet, se demandant si les retours du public seraient véritablement pris en compte dans la conception finale. D'autres ont exprimé des préoccupations concernant le stade actuel du projet. Des inquiétudes ont également été exprimées quant aux conséquences environnementales et techniques des travaux, notamment en ce qui concerne le dragage et les emplois générés. La cohabitation des activités sur le quai a également fait l'objet de remarques, avec des suggestions visant à améliorer la fluidité du trafic et du stockage. Des questions sur les coûts futurs et les tarifs portuaires ont également été posées, tout comme des interrogations sur la possibilité de maintenir l'activité de production d'eau pendant les travaux. En outre, des participant.e.s ont souhaité en savoir plus sur la concertation avec les compagnies maritimes et sur l'analyse stratégique du projet. Enfin, des préoccupations ont été exprimées concernant l'organisation des travaux afin de minimiser les perturbations pour l'activité portuaire existante.

Les remarques formulées par le public et détaillées dans ce bilan mettent en lumière les préoccupations des participant.e.s concernant différents aspects du projet d'extension du port, allant de ses impacts environnementaux et économiques à ses modalités d'exécution et de gestion.

1. La place du port dans le développement de l'île : un rôle incontournable de l'activité commerciale mais à articuler avec les autres activités de l'île (tourisme)

Les perspectives globale de développement de l'île liées au projet font l'objet d'avis divers de la part du public ayant participé à la concertation. Certaines personnes voient dans le projet d'extension une opportunité de stimuler de nouvelles activités économiques et de favoriser le transport maritime, ce qui contribuerait à développer le territoire dans son ensemble. Elles considèrent que ce projet est porteur d'une vision ambitieuse pour Saint-Martin, affirmant ainsi la position géostratégique importante de l'île dans la région caribéenne.

D'autres personnes soulèvent des interrogations concernant les retombées économiques réelles du projet. Elles demandent des précisions sur les bénéfices attendus en retour des investissements conséquents prévus, notamment en ce qui concerne la viabilité financière et la pérennité du projet. Certain.e.s expriment des inquiétudes quant aux coûts déjà en hausse et craignent que cela ne continue à peser sur les entreprises et les habitant.e.s de l'île.

Même si, dans l'ensemble, il paraît y avoir un certain optimisme quant au potentiel économique du projet, son volet touristique interroge. Les opinions des participant.e.s sur le tourisme sont variées. Certain.e.s voient dans l'extension du port une opportunité de développer davantage le secteur touristique en attirant plus de croisiéristes et en renforçant l'attractivité de Saint-Martin en tant que destination touristique. Elles/Ils pensent que cela pourrait conduire à une augmentation des retombées économiques pour l'île, stimulant ainsi la croissance économique et créant des emplois dans le secteur du tourisme.

D'autres participant.e.s expriment des préoccupations concernant les implications de l'extension du port sur l'activité touristique actuelle. Ces personnes soulignent le besoin de préserver l'authenticité et l'attrait naturel de l'île face à un développement touristique potentiellement excessif. Certain.e.s craignent que l'augmentation du nombre de croisiéristes ne nuise à l'expérience des visiteurs et à la qualité de vie des habitants locaux, en entraînant une surcharge des infrastructures et une pression sur les ressources naturelles.

Les échanges ont donc montré en filigrane la nécessité que les porteurs de projet clarifient le volet touristique du projet et ses réelles conditions de mise en oeuvre. Cela d'autant plus que, comme nous l'avons souligné, alors que certain.e.s participant.e.s voient le tourisme comme un moteur de développement économique et d'emploi, d'autres mettent en avant la nécessité de trouver un équilibre entre le développement touristique et la préservation des caractéristiques uniques de l'île.

2. Les impacts environnementaux et sur la biodiversité du projet : des inquiétudes et des attentes fortes en matières de prévention, de préservation et de compensation

Les participant.e.s à la concertation ont montré une sensibilité particulière aux conséquences environnementales du projet d'extension du port, mettant en avant la nécessité d'une approche responsable et de mesures adéquates pour minimiser l'impact sur les écosystèmes marins et les ressources naturelles de l'île.

Les principales préoccupations des participant.e.s concernant les impacts environnementaux et sur la biodiversité du projet d'extension du port sont les suivantes :

- **Gestion des zones de mouillage :** Certain.e.s participant.e.s s'inquiètent de l'extension des zones de mouillage et soulèvent des préoccupations environnementales quant à son impact

sur les écosystèmes marins, en particulier autour des espèces protégées telles que les coraux. Elles/Ils mettent en garde contre les risques de déplacement des coraux et d'autres espèces marines, soulignant la nécessité d'une gestion appropriée pour éviter des conséquences néfastes.

- **Préservation des mammifères marins** : Des questions ont été posées sur les mesures d'évitement concernant les mammifères marins, notamment en ce qui concerne l'adaptation de la période des travaux (l'arrêt des travaux de mars à avril est considéré comme trop court, les baleines à bosse étant présentes dès février voire décembre) pour éviter les perturbations pendant les périodes sensibles.
- **Compensation pour les herbiers détruits** : Les participant.e.s ont exprimé des inquiétudes concernant les mesures de compensation pour les herbiers détruits, notant qu'il n'existe pas encore de solutions efficaces pour la transplantation des herbiers et des coraux. Ils soulignent l'importance de concentrer les efforts sur la protection des herbiers existants
- .
- **Impact sur les espèces marines** : Des interrogations sont soulevées sur les risques potentiels pour les espèces marines et les écosystèmes côtiers.

Des préoccupations ont également été exprimées concernant les impacts du projet sur les milieux physiques et humains.

Impacts sur les milieux physiques :

1. **Turbidité de l'eau** : Les participant.e.s se sont interrogé.e.s sur l'impact du projet sur la turbidité de l'eau, en particulier autour de l'usine d'eau potable. Ils ont demandé des éclaircissements sur les mesures prévues pour limiter la turbidité pendant les travaux et sur les risques potentiels pour la qualité de l'eau (pour plus de détails sur cette question, voir le paragraphe 4).
2. **Clapage en mer et réutilisation des matériaux** : Des questions ont été posées sur la pratique du clapage en mer et sur la possibilité de réutiliser le sable de dragage pour le réensablement des plages. Les participant.e.s ont exprimé des préoccupations environnementales quant à ces pratiques en soulignant la nécessité de trouver des solutions plus durables.
3. **Gestion des déchets de dragage** : Une attention particulière est portée à la gestion des déchets de dragage, notamment sur leur destination finale et sur les risques environnementaux associés à cette pratique.

Impacts sur les milieux humains :

1. **Fréquence et financement du dragage** : Les participant.e.s ont posé des questions sur la fréquence et le financement du dragage, en cherchant à comprendre l'impact financier et logistique de cette activité sur le projet dans son ensemble.
2. **Impacts économiques et sociaux** : Certain.e.s participant.e.s remettent en question la légitimité économique du projet, en se demandant s'il est justifié d'investir une somme importante dans un projet qui pourrait avoir des répercussions sur l'avenir du tourisme de croisière. Ils expriment des inquiétudes quant à la viabilité financière et à long terme du projet.
3. **Forme architecturale du projet** : Des critiques ont été formulées concernant la forme architecturale du projet, certain.e.s participant.e.s regrettant son manque d'harmonie et de naturel. Elles/Ils suggèrent que des améliorations pourraient être apportées pour mieux intégrer le projet dans son environnement.

Sur l'enjeu général des différents impacts du projet, le public a également formulé des propositions qui devront recevoir une réponse de la part des maîtres d'ouvrage.

1. Alternatives moins impactantes pour les zones de mouillage : certain.e.s participant.e.s proposent l'utilisation de vis au lieu de corps morts en béton pour réduire l'impact sur les écosystèmes marins.
2. Privilégier les matériaux locaux : certain.e.s participant.e.s proposent de favoriser les matériaux locaux pour réduire l'empreinte écologique du projet.
3. Surveillance de la turbidité en temps réel : certain.e.s proposent de mettre en place des bouées de mesure pour suivre la turbidité de l'eau en temps réel pendant les travaux.
4. Étude des alternatives au clapage en mer : certain.e.s suggèrent d'étudier des alternatives au clapage en mer afin de réduire l'impact sur l'environnement.

3. L'extension du port et le développement du tourisme à Saint Martin : repenser le tourisme de manière soutenable et intégrée

Le tourisme joue un rôle essentiel dans le développement de Saint-Martin. La concertation a montré une convergence autour de l'importance de privilégier la qualité dans les infrastructures touristiques plutôt que la quantité.

La question de l'accueil des gros, moyens et petits paquebots a fait débat. Une partie du public estime qu'il faut privilégier la qualité des produits touristiques plutôt que la quantité pour éviter un tourisme de masse préjudiciable à la culture locale. Un consensus semble se dégager en faveur d'une stratégie de croisière de taille moyenne. Selon les personnes qui ont participé, l'artisanat local et les produits régionaux doivent être mis en valeur, tout en développant des expériences touristiques uniques qui reflètent la dualité culturelle de l'île. Un plan marketing territorial est recommandé, ainsi qu'un accompagnement des acteurs locaux pour assurer le succès du projet à long terme. Concernant l'emplacement de l'accueil des croisiéristes, certain.e.s suggèrent de maintenir le projet à l'emplacement prévu tout en améliorant l'aménagement autour du port pour rendre l'expérience plus agréable pour les touristes. Enfin, selon le public des efforts doivent être clairement déployés pour dynamiser le centre-ville et attirer les touristes vers Marigot.

Le public a questionné également la stratégie touristique et son impact potentiel sur l'extension du port. Il a demandé de rénover les infrastructures hôtelières pour répondre aux besoins des visiteurs, en particulier ceux liés au "home boating" et aux croisières.

Un autre point crucial abordé par les participants a été la localisation des infrastructures touristiques. Certains ont suggéré de concentrer le développement touristique davantage sur Marigot, pour des raisons financières et de rationalisation des travaux.

La durabilité et l'inclusion ont été des thèmes récurrents des échanges. Les participants ont proposé des mesures pour préserver l'environnement, intégrer la population locale dans le secteur touristique et créer des emplois pour les jeunes. Des idées telles que le développement de l'accueil chez l'habitant et des modes de transport écologiques ont été avancées.

Enfin, la préservation de la culture locale a également été abordée, bien que de manière moins détaillée. Les participants ont souligné l'importance de promouvoir des expériences culturelles authentiques pour les visiteurs.

Dans l'ensemble, concernant le développement touristique de Saint-Martin, les participants ont mis l'accent sur la durabilité, l'inclusion et la préservation de l'identité locale.

Plusieurs propositions ont été formulées par les participant.e.s, que les maîtres d'ouvrage devront étudier et auxquelles ils devront répondre s'ils poursuivent le projet et dans le cadre de la concertation continue :

1) Aménagement et ambiance portuaire

- Créer des points d'intérêt et les animer.
- Développer la culture culinaire au port.
- Prévoir des animations locales qui incitent les touristes à revenir.
- Prévoir une belle architecture et de la végétalisation (quelque chose qu'on ne voit pas ailleurs).

2) Mobilités et accessibilité

- Proposer des vélos électriques (connexion avec la nature à mettre en avant).
- Avoir le moins d'empreinte carbone possible.
- Aménager un accès libre à pied.
- Prévoir une signalétique.
- Former des guides touristiques.
- Créer un village artisanal pour mettre en valeur la production locale.
- Former les spécialistes « water-taxi ».
- Anticiper le flux potentiel et tester les activités (randonnées palmées, etc.).
- Développer le pesca-tourisme (autorisation spécifique).
- Proposer une expérience authentique aux croisiéristes (culinaire, naturelles, visites guidées, etc.).
- Mettre en valeur le « friendly island ».
- Définir l'accueil Saint-Martinois.
- Promouvoir la culture locale (langue, cuisine, etc.).
- Améliorer la qualité de la chaîne d'accueil (de l'arrivée du croisiériste à son départ) : visuelle, sensorielle, interactive.
- Accentuer la touche locale. Reconnaître le pays avec un accueil personnalisé. Avoir des personnels d'accueil polyglottes.
- Prévoir des animations spécifiques à Saint-Martin
- Proposer des ateliers / Exposer l'art local.
- Avoir des guides qui prendront en charge l'accompagnement des croisiéristes (culinaires, historiques, etc.).
- Proposer des excursions (journée plage : Galion, etc.).
- Prévoir des places assises dans le bâtiment d'accueil.
- Prévoir un accès limité et sécurisé.
- Bâtir des cases/cabanes créoles (attractivité visuelle).

5) Transport

- Développer le transport maritime pour éviter que l'île soit bloquée par les embouteillages.

- Répartir les taxis
- Penser aux mini-trains roulants.
- Proposer des promenades à cheval

6) Hébergements :

- Développement des hôtels en cours : communiquer sur le projet pour faire venir plus d'investisseurs pour accompagner les hôtels dans la reconstruction.
- Améliorer la qualité de l'hébergement (chez l'habitant, chambre d'hôte, etc.).
- Proposer une stratégie fiscale de la Collectivité, mettre en place des aides pour accompagner le secteur professionnel local.
- Mettre en place une stratégie sur le homeporting (« croisière basée ») pour faciliter et privilégier les moyens d'hébergement.

7) Emploi /insertion

- Faire un vrai travail sur le développement des activités afin de favoriser le recrutement des jeunes de Sandy-Ground et Quartier d'Orléans (les zones QPV) et permettre d'embaucher des personnes/jeunes en difficultés d'emploi.

8) Écologie :

- Développer un parc de vélos, penser à des moyens pour moins utiliser le pétrole et penser à d'autres moyens de transport.
- Remettre en place les sites historiques et permettre aux touristes d'y avoir accès.
- Privilégier des activités moins consommatrices en énergie comme la marche, le vélo.
- Développer une piste cyclable afin de permettre le lien entre le port et le centre-ville.
- Penser aux touristes à mobilité réduite.
- Privilégier la qualité à la quantité.

4. Les impacts de l'extension du port sur l'usine d'eau potable : une demande claire d'informations, de suivi et de protection de la santé

L'atelier dédié à cette question a montré les inquiétudes du public quant à la possibilité d'une interruption de l'approvisionnement en eau potable à Saint Martin avant et pendant les travaux, en raison de la turbidité potentiellement générée par les travaux d'extension du port. L'atelier a été aussi l'occasion d'informer le public et de le faire réagir aux questions liées au réaménagement prévu de l'usine d'eau actuelle et à l'approvisionnement d'eau sur l'île.

Concernant l'usine de traitement de l'eau, de son état et de ses réaménagements envisagés, les participant.e.s ont émis plusieurs interrogations. Tout d'abord, elles/ils ont questionné la concentration de la production de dessalement d'eau de mer en un seul endroit sur l'île. Certains participants s'interrogent sur les risques associés à cette concentration, tels que la vulnérabilité accrue aux aléas naturels comme la forte houle. Ils se demandent s'il ne serait pas plus judicieux d'avoir plusieurs points de production répartis sur l'île pour réduire ces risques potentiels. Il y a également eu des questions sur le processus de reconstruction de l'usine et son impact sur les infrastructures existantes telles que les canalisations d'eau. Les participant.e.s ont cherché à comprendre comment ces travaux affecteront non seulement l'usine elle-même, mais aussi les réseaux de distribution d'eau déjà en place. Les par-

ticipants se sont intéressés également à l'impact plus large de l'extension de l'usine sur l'environnement local et l'aménagement du territoire en soulevant des questions sur la façon dont l'extension de l'usine pourrait influencer les propriétés avoisinantes et l'esthétique générale de la région. Enfin, il y a une préoccupation concernant le suivi de la qualité de l'eau pendant les travaux. Les participants demandent à savoir qui sera responsable de garantir que l'eau potable reste sûre et propre pendant la durée des travaux, afin de protéger la santé publique et l'environnement local. Enfin, des interrogations ont été soulevées concernant le financement de l'usine d'eau potable, notamment sur la répartition des coûts et les sources de financement, y compris les subventions et les fonds propres de la collectivité.

Concernant plus spécifiquement l'impact du projet d'extension du port sur l'usine de traitement de l'eau, plusieurs arguments ont été mis en avant pour justifier ces interrogations par le public :

Rupture d'approvisionnement en eau potable : Les participants s'inquiètent du risque de rupture d'approvisionnement en eau potable pendant les travaux du port, en raison de la turbidité de l'eau résultant des activités de construction.

Coordination des travaux : Elles/Ils questionnent la coordination des travaux entre le port et l'usine d'eau pour minimiser les impacts sur l'approvisionnement en eau.

Sécurité et risques : Les participant.e.s ont exprimé des préoccupations concernant la sécurité et les risques associés à l'usine actuelle, notamment en raison de ses installations vieillissantes et des risques d'accidents.

Aménagement et impact environnemental : Des questions ont été posées sur l'impact environnemental des travaux d'extension du port, notamment en ce qui concerne le dragage des fonds marins et le rejet de matériaux en mer.

Planification et coordination globale : Certain.e.s participant.e.s soulèvent des préoccupations concernant la coordination globale des projets dans la région, suggérant qu'il semble y avoir un manque de communication et de coordination entre les différentes parties prenantes.

Turbidité de l'eau : Les participant.e.s ont exprimé des préoccupations quant à l'augmentation de la turbidité de l'eau causée par les travaux de dragage. Ils ont demandé des clarifications sur les conséquences de cette turbidité accrue sur le fonctionnement de l'usine de traitement de l'eau potable.

Composition des particules en suspension : Une question a été posée concernant la composition des particules en suspension dans l'eau, notamment si elles contiennent des plastiques. Les participant.e.s ont exprimé des préoccupations concernant les risques éventuels pour la santé publique en raison de la présence de plastiques dans l'eau.

Nature des matériaux à draguer : Des interrogations ont été soulevées sur la nature des matériaux à draguer, en particulier s'il y a des argiles ou des roches sous la couche de sable. Les participants ont également demandé si des mesures spécifiques étaient prévues en cas de rencontre avec des roches lors du dragage.

Techniques de dragage : Des questions ont été posées sur les techniques de dragage utilisées et sur leur impact sur la turbidité de l'eau. Certain.e.s participant.e.s ont suggéré l'utilisation de méthodes alternatives, comme l'usage d'une benne preneuse plutôt qu'une pelle mécanique, pour réduire la turbidité.

Mesures d'atténuation et de prévention : Les participant.e.s ont exprimé un intérêt pour les mesures prévues pour atténuer les impacts du projet sur l'usine d'eau potable. Ils ont demandé des détails sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre pour minimiser les perturbations sur la production d'eau potable.

Qualité de l'eau potable : Les participant.e.s se demandent si le projet d'extension portuaire pourrait affecter la qualité de l'eau potable produite par l'usine. Ils expriment des craintes quant à la contamination de l'eau par des polluants provenant des activités portuaires.

Disponibilité de l'eau potable : Certain.e.s participants s'inquiètent de savoir si le projet pourrait entraîner une diminution de la disponibilité de l'eau potable, notamment en cas de détérioration des ressources en eau utilisées par l'usine.

Consultation publique : Certain.e.s participant.e.s expriment des préoccupations concernant le processus de consultation publique et demandent si les avis et les préoccupations du public seront pris en compte dans la planification du projet.

Risques pour la santé publique : Il y a également des inquiétudes quant aux risques potentiels pour la santé publique associés à une éventuelle détérioration de la qualité de l'eau potable en raison du projet d'extension portuaire.

Mesures de suivi de la qualité de l'eau pendant les travaux : Les participant.e.s ont demandé des détails sur les mesures qui seront prises pour surveiller la qualité de l'eau en temps réel pendant toute la période de travaux, ainsi que sur la responsabilité de leur mise en œuvre.

Stockage supplémentaire d'eau : Il a été question de la possibilité de prévoir des réservoirs supplémentaires sur l'île pour stocker l'eau, avec des clarifications sur les plans existants pour l'installation de réservoirs dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement.

Utilisation des citernes individuelles : Une discussion a eu lieu sur l'utilisation des citernes individuelles pour soulager la pression sur l'usine de production d'eau, avec des points sur les avantages et les inconvénients de cette pratique, notamment en termes de coûts et d'impact sur l'environnement.

Éventuel refus des autorisations : Enfin, des interrogations ont été soulevées quant à la suite du projet en cas de refus des autorisations par les services de l'État, avec des explications sur les démarches à entreprendre en cas de demande de compléments ou de refus.

Ces questions et préoccupations soulignent l'importance de prendre en compte les impacts potentiels du projet sur l'usine d'eau potable et de garantir la transparence et la participation du public dans le processus décisionnel.

5. L'avenir du commerce à Saint-Martin

Un des objectifs principaux du projet d'extension du port est le commerce. Selon les porteurs de projet tout comme selon certaines parties prenantes, les principaux défis commerciaux de l'île, concernent les difficultés d'approvisionnement, la durée des livraisons et le coût élevé des produits importés. Pour surmonter ces défis, plusieurs actions sont envisageables en parallèle de l'extension du port, notamment la réduction des circuits, l'optimisation de la logistique et la fluidification du réseau routier. Selon les porteurs de projet, l'extension permettrait un approvisionnement plus rapide, réduisant les coûts de transport et soulageant la pression sur les infrastructures routières. De plus, elle positionnerait Saint-Martin en tant que zone de redistribution vers les Caraïbes.

Les réactions du public à la présentation de ces objectifs commerciaux du projet ont été diverses. Des questions ont été soulevées sur l'impact sur le stockage des produits frais. La question des discussions avec les armateurs pour maximiser l'utilisation du port a été soulevée d'autant plus que certain.e.s participant.e.s ont indiqué que les armateurs envisageaient d'utiliser d'autres ports français à partir de 2026.

Globalement, l'atelier dédié à cette question a permis au public d'être informé sur l'augmentation du volume de marchandises, la réduction des coûts et l'amélioration de la compétitivité visées par le projet d'extension. Les questions concernant l'aménagement pour le commerce et le tourisme, ainsi que

le développement du commerce lié à la plaisance, sont également abordées, avec des suggestions sur la façon de faciliter l'accès des croisiéristes aux zones touristiques et commerciales de l'île, ainsi que sur l'aménagement des zones de mouillage et le développement d'une offre commerciale adaptée aux plaisanciers.

Enfin, la gestion des flux et de la concurrence est considérée comme un aspect crucial, avec des propositions visant à harmoniser la fiscalité à la consommation entre les différentes parties de l'île pour éviter les distorsions et maintenir un équilibre entre les activités commerciales des différentes zones de l'île.

6. Coût et financement du projet : une demande de transparence et de gouvernance plus claire

La question du coût et du financement du projet a fait l'objet d'un atelier spécifique, mais elle est revenue globalement au fil de tous les échanges, tout comme celle des impacts environnementaux.

Grace à la concertation, les porteurs de projet ont pu informer le public sur le financement et sa composition entre financement public, privé et soutien européen.

1. Puissance publique :

- Une partie du financement provient des fonds publics, probablement du gouvernement local ou national.
- Elle couvre certains travaux de base, tels que le dragage du chenal, l'aménagement du quai polyvalent et l'allongement de la digue.
- Une partie de ce financement est apportée par l'établissement portuaire. Cet apport comprend des fonds propres, un emprunt et une éventuelle exonération de taxe (sous réserve de validation par Bruxelles).

2. Exploitant (Concessionnaire) :

- Une partie du financement proviendrait d'un exploitant privé qui obtiendrait la concession pour exploiter une partie du port.
- Ce concessionnaire devrait investir 68 millions d'euros dans le projet, y compris un apport en fonds propres.

Recettes prévues :

- Les revenus attendus du port, provenant de la gestion du quai polyvalent de croisières et des plateformes de marchandises existantes.

Face à ces éléments, le public a posé plusieurs questions sur la recherche de concessionnaires, les garanties pour les travaux, la gestion de la défaillance éventuelle du concessionnaire, l'implication des entreprises locales, et a émis des considérations relatives à la faisabilité et à la viabilité financière du projet.

Une demande explicite d'éclairer davantage la gouvernance du projet a émergé en lien avec la question des coûts et des financements. Ainsi, les participant.e.s ont exprimé des inquiétudes quant au rôle de l'opérateur privé et plaident en faveur d'une implication accrue de la Collectivité pour garantir les intérêts locaux et d'une transparence accrue dans la recherche de partenariats pour assurer le succès du projet.

Les participant.e.s ont insisté sur la viabilité financière du projet et sur la manière dont il sera financé, notamment en ce qui concerne la contribution de la Collectivité et la recherche de partenariats avec des opérateurs privés. Certain.e.s participant.e.s craignent que les coûts pour les entreprises locales et les utilisateurs du port augmentent en raison du projet, ce qui pourrait affecter la rentabilité à long terme du port.

Pour les participant.e.s, il y a un manque d'informations dans les discussions sur la façon dont le projet générera des revenus, ce qui rend difficile pour les investisseurs potentiels d'évaluer sa rentabilité et de s'engager..

Enfin, les participant.e.s ont exprimé des préoccupations concernant la préservation des intérêts locaux dans le cadre du projet, notamment en ce qui concerne l'emploi local et la participation des entreprises de Saint-Martin.

7. Les alternatives au projet

La question des alternatives au projet a été traitée à travers un atelier dédié. Avant de présenter les arguments et les points de vue du public, il convient de préciser que – comme souvent dans les concertations – celui-ci a exprimé une frustration quant au manque de détails et de précisions qui accompagnent la description des alternatives de la part des porteurs de projet. Ces informations permettraient en effet de comparer toutes les options possibles en ayant le même niveau d'informations pour chacune des hypothèses. Or, cela est très rarement possible car les porteurs de projet tendent à privilégier la description détaillée de l'option (en matière de localisation, de caractéristiques et de coûts) qu'ils ont choisi de retenir lors de la conception du projet.

Option zéro, la non-réalisation du projet

Concernant l'option zéro, c'est-à-dire l'hypothèse que le projet ne se fasse pas, les participant.e.s ont identifié des avantages à cette option tels que l'évitement de dépenses immédiates, et, pour certain.e.s, la non concurrence avec le côté hollandais de l'île. Cependant, les inconvénients de cette option de « ne pas faire » sont nombreux et jugés critiques, notamment en matière de souveraineté économique, de saturation du port et de risques pour les marchandises. Les participant.e.s ont souligné l'importance d'un projet d'extension pour le l'avenir économique de l'île mais ont réaffirmé leurs inquiétudes sur les aspects de gestion et de financement.

L'alternative liée à la localisation géographique du projet et à un accueil croisière délocalisé

Les participant.e.s voient des avantages potentiels à la délocalisation (sur des sites alternatifs comme Friar's Bay, Cul-de-sac et Oyster Pond) comme le développement économique de nouvelles zones. Toutefois, les inconvénients sont jugés importants, incluant la perte de l'investissement actuel à Galisbay, des délais supplémentaires et des coûts de dragage plus élevés. L'alternative de localisation suscite des alertes du fait du manque d'informations précises sur les implications de cette alternative pour la protection des espèces.

Une des propositions identifiées par les participant.e.s sur l'alternative de localisation est celle de la délocalisation partielle des activités vers d'autres sites, bien que ceux-ci présentent aussi des défis.

L'alternative en termes de caractéristiques : un tirant d'eau plus profond pour une capacité d'accueil plus grande

Les participant.e.s ont identifié plusieurs avantages à un tirant d'eau plus profond, notamment en matière de développement de l'activité de croisière de luxe et de capacité de stockage accrue. Elles/Ils identifient toutefois des risques de saturation et insistent sur l'importance d'impliquer le secteur professionnel local et de bien planifier les investissements. Les propositions incluent une analyse coût-avantage entre l'achat de foncier existant et la création de nouveaux espaces de stockage.

De manière générale, bien que les alternatives présentent chacune des avantages et des inconvénients, un consensus émerge sur l'importance de planifier soigneusement le projet d'extension du port pour garantir le développement économique de l'île tout en prenant en compte les préoccupations environnementales et logistiques.

8. Articulation port de marchandise et plaisance : une attente de coopération entre plusieurs acteurs et actrices et des propositions précises du public

La question de l'articulation du port marchandise et de la plaisance a été celle qui a reçu le plus de propositions recommandations de la part des participant.e.s.

Ces dernier.e.s ont en effet exprimé plusieurs idées pour favoriser une cohabitation harmonieuse entre le port marchandises et le port de plaisance. Elles/Ils ont souligné l'importance de concevoir des horaires flexibles pour accommoder à la fois les croisiéristes et les habitant.e.s, en tenant compte des périodes cycloniques où les activités nautiques sont restreintes. De plus, elles/ils ont proposé de stimuler les échanges inter-îles en offrant des tarifs réduits pour les résident.e.s et en mettant en place des navettes maritimes vers les îles avoisinantes.

En ce qui concerne les aménagements urbains autour du port, les participant.e.s ont mis l'accent sur la création de lieux de convivialité et de restauration pour favoriser les interactions entre les différentes parties prenantes. Elles/Ils ont également souligné l'importance d'une planification urbaine qui garantisse une cohabitation harmonieuse entre les quartiers portuaires, les activités commerciales et les zones résidentielles avoisinantes. Pour améliorer l'accessibilité, la création de promenades agréables bordées de services et la mise en place de navettes maritimes et routières facilitant les déplacements ont été proposées.

En ce qui concerne l'articulation avec les zones touristiques, les participant.e.s ont évoqué un impact positif sur l'économie locale et le développement touristique de l'île avec l'extension du port. Elles/Ils ont recommandé une conception réfléchie de l'extension pour offrir une expérience touristique haut de gamme, mettant l'accent sur la qualité des infrastructures et des services proposés. Pour renforcer la connectivité avec les zones touristiques existantes, la création de promenades attractives et l'utilisation de moyens de transport écologiques a été proposée. Enfin, une collaboration étroite avec les acteurs locaux du tourisme a été recommandée pour promouvoir l'extension du port et renforcer l'attractivité globale de la région.

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Le projet n'a pas évolué au terme de la concertation préalable. Les participant.e.s restent en attente d'éclairages et informations supplémentaires sur des aspects cruciaux du projet.

La loi prévoit de débattre au cours de la concertation préalable des modalités de la concertation continue à mettre ensuite en place, jusqu'à l'enquête publique, si le projet est confirmé. Le public en a peu parlé. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas fait d'annonce concernant la suite de la concertation dans le cas où le projet se poursuivrait.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les garant.e.s ont identifié dans les sections précédentes des interrogations et arguments qui ont émergé durant le débat, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse ou d'une réponse complète, et méritent des compléments dans la suite. Les principaux sont repris dans cette section.

Il appartient aux MO d'apporter les éléments de réponse aux sujets ci-après :

- Des inquiétudes relatives aux enjeux environnementaux, notamment sur :
 - Les transferts des coraux (risques de disparition)
 - La gestion des herbiers
 - La qualité des eaux de baignade de la plage en phase travaux
 - La revalorisation de la plage très fréquentée
 - Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur :
 - Le bilan carbone du projet
 - Les modalités de prélèvement, de traitement et de rejet de l'eau de mer
 - Les autres impacts environnementaux des phases de chantier et d'exploitation, dont ceux qui sont liés au remblaiement, au bruit, au traitement des déchets, ainsi qu'aux émissions de poussières
 - Plus de précisions au regard des mesures de compensation effectivement prévues pour l'atteinte aux milieux naturels
 - Actualiser l'information sur les impacts cumulés de l'ensemble des projets du territoire
- Aménagement
 - La qualité architecturale des bâtiments à venir
 - La portance et la forme de la plateforme
 - L'aménagement du sentier des douaniers
- Apporter plus de transparence dans le plan de financement du projet
 - Absence de lisibilité sur 31 M€ de fonds publics
 - Validation de l'exonération de la TGCA (Taxe générale sur le chiffre d'affaires)
 - Lisibilité sur la stratégie fiscale du port : l'impact des taxes à supporter par l'entreprise
 - Le choix du concessionnaire : avec un investissement 68 M€ dont 20 % de fonds propres imposés, comment convaincre ?
- Échéancier

Apporter plus de détails dans l'harmonisation de la temporalité des livraisons des projets structurants liés au projet

 - Voie de contournement : livraison du port 1 à 2 ans avant celle du tronçon de route concerné,
 - Zone aménagement concerté : montage du dossier, travaux, etc.
 - Université du tourisme
- Tourisme
 - Pesca-tourisme :
 - Organisation des transports et des structures d'accueil
- Plaisance

- Apporter des réponses sur la mise en œuvre des offres commerciales à proposer aux plaisanciers pour développer la plaisance.

Des propositions ont été formulées pour accompagner le développement du tourisme, du commerce, du transport (mobilité douce, multimodalité), l'emploi et formation.

Enfin, la concertation a fait émerger plusieurs propositions des participant.e.s auxquelles les maîtres d'ouvrage doivent apporter une réponse pour que le public sache si elles sont acceptées et si oui, dans quelles conditions, avec quelle temporalité et avec quels moyens de mise en œuvre.

Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Suite à la concertation préalable, si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, la garante et le garant de la concertation préconisent et recommandent que les éléments suivants reçoivent des réponses plus approfondies et précises de la part du porteur de projet et qu'ils soient repris et débattus à la lumière des réponses plus détaillées lors de la concertation continue.

Environnement : Il est nécessaire de fournir des informations complémentaires concernant les impacts environnementaux, tels que le transfert des coraux, la gestion des herbiers, la qualité des eaux de baignade pendant les travaux, et la revalorisation de la plage. Des études supplémentaires sont recommandées pour évaluer le bilan carbone du projet, les modalités de traitement de l'eau de mer, les impacts environnementaux du chantier et de l'exploitation, ainsi que les mesures de compensation pour les dommages causés aux milieux naturels, conformément à ce qui émerge de l'analyse des contributions du public.

Aménagement : Des clarifications sont nécessaires sur la qualité architecturale des futurs bâtiments, la portance et la forme de la plateforme, ainsi que l'aménagement du sentier des douaniers.

Coûts et financement : Il est demandé de rendre le plan de financement du projet plus transparent, notamment en ce qui concerne l'utilisation de fonds publics, l'exonération fiscale, la stratégie fiscale du port, et le choix du concessionnaire.

Échéancier : Il est recommandé de détailler davantage l'harmonisation des délais de livraison des projets liés, tels que la voie de contournement, la ZAC, et l'université du tourisme.

Tourisme et plaisance : Des informations supplémentaires sont nécessaires sur les modalités du pesca-tourisme, l'organisation des transports et des infrastructures d'accueil, ainsi que les offres commerciales pour développer la plaisance.

Plan de mise en œuvre : Il est recommandé d'envisager un plan de mise en œuvre pour accompagner le développement du tourisme, du commerce, du transport, de l'emploi et de la formation, avant la livraison de la plateforme.

Pour garantir le droit à l'information et à la participation du public, les garant.e.s recommandent aux maîtres d'ouvrage :

- D'informer la CNDP (conformément à l'article L121-14 du code de l'environnement) des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation préalable.
- D'organiser une réunion publique pour présenter aux participant.e.s les enseignements qu'ils tirent de la concertation préalable suite à la publication du bilan des garant.e.s.

- D'organiser des événements et rencontres thématiques, dans le cadre de la concertation continue, sur les sujets pour lesquels des informations sont attendues par le public, en particulier sur :
 - les résultats des études d'impact, dans le cadre de la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser) ;
 - les investissements et les éventuelles nouvelles actions concernant les mobilités, le transport et le tourisme ;
 - les mesures de compensation envisagées pour les milieux naturels, dans la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser), en réponse aux demandes d'implication des acteurs locaux sur la localisation et la définition de ces mesures.

Certaines de ces réunions pourraient être communes à plusieurs projets en coordination avec les autres maîtres d'ouvrage et les pouvoirs publics notamment pour la voie de contournement et la création de la ZAC ou le réaménagement de l'usine de traitement de l'eau.

- De mettre en place un comité de suivi, instance pérenne de concertation, qui accompagnerait le développement du projet et serait ouvert aux parties prenantes de manière large. La composition et les règles de fonctionnement (dont la fréquence des réunions) de ce comité resteraient à définir.
- De ne pas limiter les modalités de concertation à des réunions publiques et aux parties prenantes mais de veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision.

Concernant le projet d'extension du port de Galisbay, les garant.e.s recommandent la participation active à la concertation continue des pouvoirs publics dans leurs différentes composantes (Port et COM), afin d'informer le public des mesures et décisions prises dans leurs domaines de responsabilité.

Enfin, les garant.e.s 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 garant.e.s recommandent **la mise en œuvre d'un débat territorial concernant le modèle de développement de l'île.**