# Concertation préalable portant sur l'extension du Port de Galisbay

## *Nos réponses aux demandes de précisions et recommandations des garant·es de la concertation*

*A l'issue de la concertation préalable qui s'est tenue du 27 février 2024 au 21 avril 2024, les deux garant·es de la concertation désigné·es par la Commission nationale du débat public (CNDP), Madame Illaria Casillo et Monsieur Roger Annicette ont publié leur bilan de la concertation. Ce bilan comporte une partie nommée « recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à la concertation, et notamment jusqu'à l'enquête publique ». Elle comprend :*

- *23 demandes de précisions*
- *5 recommandations*

**INTRODUCTION**

**La Collectivité de Saint-Martin et l'Établissement public du port de Saint-Martin apportent ici des précisions et des réponses et prennent des engagements afin de tenir compte de ce bilan.**

En préambule, l'Établissement public du port poursuit l'élaboration de l'étude d'impact et apporte ci-après toutes les précisions techniques dont il dispose pour répondre aux attentes des garants et du public. De la même manière, la Collectivité de Saint-Martin a d'ores et déjà tenu compte des résultats de la concertation et pris des mesures allant dans le sens des attentes exprimées dans le bilan.

Au cours de ces dernières semaines, elle a pris des délibérations qui apportent un éclairage complémentaire sur le volet touristique du projet d'extension du Port de Saint-Martin :
Lors du Conseil territorial du 27 juin dernier, deux décisions importantes sont intervenues :

- Une délibération approuvant le principe de recours à une délégation de service public pour les travaux de réaménagement et d'exploitation des marinas Fort Louis et Port la Royale Marigot
- Une autre délibération approuvant le lancement de travaux pour l'élaboration d'un schéma territorial de déplacement ainsi que ses annexes

De plus, le conseil territorial qui s'est réuni le 18 juillet dernier a décidé de mettre à jour de la stratégie de développement touristique 2017-2027. Cette révision, à trois ans du terme de cette stratégie, vise à répondre à la demande de « durabilité » qui est devenue, avec la crise sanitaire mondiale de 2019, une tendance mondiale. Le tourisme durable fait désormais partie des habitudes des voyageurs qui accordent davantage d'attention aux critères de durabilité dans le choix des offres et des services qui composent leur séjour.

*Vous trouverez ces trois délibérations ainsi que les rapports de présentation en annexes de ce document.*

Quant à l'organisation urbaine du « quartier » du port, la Collectivité, a initié une étude pré-opérationnelle pour définir un schéma d'aménagement global du secteur de Galisbay à Marigot. *Cette étude est présentée ci-après.*

La Collectivité travaille actuellement sur l'actualisation du Contrat de Plan Territorial de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelle et la création d'une antenne de l'Université des Antilles.

La Collectivité a pris la décision de lancer l'élaboration d'un schéma des mobilités et la mise en forme de son projet de territoire.

Enfin, le projet de territoire de la Collectivité est en cours d'élaboration : lancée en mai dernier, cette démarche est accompagnée par la Communauté d'Agglomération CAP'EXCELLENCE de Guadeloupe qui regroupe les communes de : Pointe-à-Pitre, Les Abymes, & Baie-Mahault. Un cabinet spécialisé a été choisi et désigné pour assister la Collectivité dans cette démarche.

Le projet de territoire est élaboré grâce à la mise en place de commissions thématiques et éventuellement des groupes de travail qui s'y rattachent représentant des espaces de dialogue, de médiation et d'accompagnement où émergent les projets d'actions des différents axes stratégiques. Ces commissions et groupes de travail sont composés de responsables politiques et administratifs, de représentants des citoyens, usagers et contribuables, du CESC, des Conseils de Quartier, de partenaires externes de développement du territoire, …

**Au-delà des précisions techniques qui vont être encore affinées à l'issue de l'étude d'impact à venir, l'Etablissement public portuaire et la Collectivité de Saint-Martin ont donc replacé, dans leurs réponses, le projet d'extension du port dans le projet de territoire de la partie française de l'Ile. Même si ce projet de territoire est en cours d'élaboration, la Collectivité et l'Établissement public partagent avec le public la conviction que le nouveau port doit non seulement répondre à l'enjeu évident de souveraineté tenant compte des conséquences du cyclone Irma, mais qu'il doit aussi être un atout supplémentaire pour l'ile toute entière et sa population.**

Ces atouts, connexes au projet d'extension lui-même, sont nombreux :

- avec le projet de contournement routier (qui a été dévoilé lors de la concertation) et le futur schéma des mobilités, il sera un élément majeur de la liaison indispensable vers l'aéroport de Grand Case ;

- avec le projet d'aménagement urbain envisagé autour du port, il jouera un rôle de locomotive pour les projets de développement économique et de formation qui pourraient s'implanter sur son terre-plein ou aux abords des installations portuaires ;

- avec la remise à jour de la stratégie touristique de la Collectivité, le projet va jouer un rôle décisif dans le développement du tourisme avec non seulement un accueil plus qualitatif de la clientèle croisière mais aussi la transformation de la plaisance, avec l'aménagement de nouvelles zones de mouillage ; l'établissement portuaire assurera de plus les liaisons maritimes entre l'accueil croisière, envisagé sur le nouveau terre-plein et gare maritime et donc vers les marinas et les commerces de Marigot.

# A -Suites à donner à des interrogations n'ayant pas trouvé réponse suffisante

**Sur les enjeux environnementaux :**

1. **Préciser les enjeux relatifs au transfert des coraux**

D'après les études d'inventaires réalisées sur la digue du Port de Galisbay (Paretto, 2013, Impact Mer 2022 et Gaïa Terre bleue/Impact mer, 2023 [Cf *annexe 20-Inventaire des coraux* de la digue visible sur le site de la concertation]), celle-ci est le support de 17 colonies de corail qui comprend principalement des colonies massives de corail Corne d'élan, du corail étoile massif et de l'Agaricia, sur les gros blocs rocheux ou même sur les Acropodes (blocs béton de la digue). Il y a également 4 colonies de corail étoile massif sur des blocs de l'enrochement du terre-plein. L'ensemble de ces coraux est protégé et est considéré comme ayant un statut en danger d'extinction.

Les coraux présents sur la digue et sur l'enrochement du terre-plein sont voués à une destruction totale au cours du chantier d'extension de la digue. Afin d'éviter leur destruction, un transfert va être opéré en amont des travaux vers le banc de la Médée à une distance raisonnable du site Naturel. Cette opération est délicate, elle a généralement des taux de survie inférieurs à 50%. Le site de translocation se situera dans le Sud de la Médée, à une distance raisonnable du site naturel (dans les 50-100m). L'absence d'herbier sera préalablement vérifiée.

Les blocs sans colonisation corallienne, issus de la digue, permettront de reconstituer un substrat favorable qui pourra être recolonisé par les larves issues de la Médée et permettra de recevoir les blocs et les coraux de la digue et de l'enrochement du terre-plein. Cette assise va permettre également de mettre les blocs et coraux transplantés à peu près à la même profondeur pour accroitre les chances de survie des coraux.

Un point de vigilance particulier porte sur la possibilité d'export de maladie, comme la SCTLD (Stony coral tissue loss disease). Cette maladie, qui touche les coraux des Antilles, peut se développer après notamment un phénomène de blanchiment qui fragilise l'état de santé des coraux. Il est à noter que cette maladie est très peu observée sur les Acroporidés (majorité des colonies observées sur la digue) et de façon modérée les Orbicella et faiblement les Agaricia.

La Baie de la Potence fait partie de la même masse d'eau que la Grand'Baie. Le site de la Médée au nord de la Baie de la Potence est donc dans la même masse d'eau que la zone du Port de Galisbay. Aussi, si les coraux du port étaient contaminés, ceux de la Médée le seraient vraisemblablement. Par conséquent, juste avant le lancement de l'opération de translocation, il sera vérifié l'état de santé de chaque colonie. Les colonies qui présenteraient des symptômes de maladies seraient alors écartées de la procédure de sauvetage et laissées en place, et seront alors détruites avec la mise en place du nouvel enrochement.
Un schéma de la translocation des coraux est annexé à la présente réponse (Figure 1).

2. **Préciser les enjeux relatifs à la gestion des herbiers**

Les opérations de dragage et de construction du terre-plein et d'extension de la digue détruiront une surface totale de 24 hectares sur les 150 hectares identifiées dans la Grand'Baie. Une cartographie des habitats marins dans le Grand'Baie est annexée à la présente réponse (Figure 2).
Des investigations spécifiques ont été menées en 2022 par les bureaux d'études GAIA et IMPACT

MER sur les herbiers de la Baie (Cf annexe 21-Investigations herbier Grand'Baie visible sur le site de la concertation). Elles montrent que la qualité et la surface des herbiers se sont profondément dégradés depuis les années 1950 en lien avec l'anthropisation de la Baie et du littoral : activités maritimes (dragage, mouillage…) et urbanisation (rejets des eaux d'assainissement, macro-déchets, bassins versants…).

Une des sources de destruction massive ou d'affaiblissement de l'herbier peut être imputée aux mouillages forains dans la Grand'Baie. Trois types de navires mouillent en permanence dans celle-ci :

- Les grosses unités comme des pétroliers, navires de commerce ou des petits paquebots, avec des tirants d'eau qui peuvent être de 8 m, pour des tailles de 100 à 200 m
- Des unités de taille moyenne, caboteurs, méga-yachts de 50 à 75 m avec des tirants d'eau de 4 à 6 m
- Des unités de plaisance, essentiellement des voiliers, entre 10 et 20 m avec des tirants d'eau de 1 à 3 m.

Le labourage des ancres et le fauchage des chaines des navires stationnant dans la Grand'Baie impactent ainsi lourdement les herbiers. D'après les mesures de fréquentation de la Grand'Baie entre mai 2021 et mai 2022, on estime que :

- Les 156 navires de plus de 40 m (paquebots, cargos et Yachts) qui ont mouillé dans la Grand'Baie ont impacté directement plus de 10,7 hectares d'herbier en 1 an.
- Les 728 navires de plaisance qui ont mouillé ont impacté directement plus de 4,8 ha d'herbier en 1 an.

Cela signifie au total une surface d'herbiers impactée par le mouillage des bateaux dans la Grand'Baie de 15.5 hectares en 1 an. Des photos présentant les motifs de labours de l'herbier par les navires sont annexées à la présente réponse (Figure 3).

Afin d'étudier des solutions de compensation à la destruction des 24 hectares d'herbiers induite par le projet, le bureau d'étude IMPACT MER a fait des recherches sur les solutions mises en œuvre aux quatre coins du monde afin de transplanter ou réaliser des ensemencements d'herbiers (Cf *annexe 6-Parangonnage transplantation herbier* visible sur le site de la concertation). L'étude a montré que ces solutions sont complexes à mettre en œuvre, très coûteuses (Exemple de Sainte-Rose en Guadeloupe avec un coût de 430 000 € pour moins de 0.5 ha de transplantation) pour une efficacité souvent mitigée. Une illustration de transplantation d'herbiers est annexée à la présente réponse (Figure 4).

La mesure de compensation qui sera proposée dans le dossier d'autorisation environnementale que l'Etablissement Portuaire va déposer début septembre a ainsi pour objet d'éviter l'impact des mouillages forains dans la Grand'Baie, la baie de Grand-Case et la baie de Cul de Sac. L'objectif étant de réduire les pressions sur les herbiers pour assurer leur régénération naturelle.

La mesure de compensation se décompose selon trois étapes :

- La création de zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) dans la baie de Marigot (en cours d'installation), la baie de Grand-Case et la baie de Cul-de-sac.
- La mise en place d'environ une dizaine de mouillages pour les mégayachts,
- La mise en place d'environ 3 coffres d'amarrage pour les paquebots et gros cargos ou pétroliers.

Le principe de cette mesure de compensation vise à s'assurer que les bateaux viennent s'amarrer sur des mouillages « écologiques » qui seront mis en œuvre par le Port évitant ainsi aux bateaux d'utiliser leurs ancres.

Dans la Grand'Baie, ces installations de mouillage écologique permettront d'éviter un impact sur une surface d'herbier de 35.4 hectares. À cette surface, il faudra ajouter les effets positifs sur les herbiers des zones de mouillage écologique qui seront mises en œuvre dans les baies de Grand-Case et de Cul de Sac.
Cette surface va permettre de compenser la perte d'herbier générée par le dragage du nouveau chenal et également permettre de sauvegarder l'herbier sur la Grand'Baie dans son entier. Les bénéfices attendus sont donc aussi bien sur l'habitat herbier que sur les espèces associées de poissons, crustacés et tortues.

Afin de développer la biodiversité au niveau de la zone de mouillage de Galisbay qui a été mise en œuvre, les corps-morts qui ont été installés ont été écoconçus pour offrir des zones de refuge à la faune marine (alevins, crustacés, etc.). Des corps-morts écoconçus seront également mis en œuvre pour le mouillage des yatchs, paquebots et cargos. Le principe ainsi que la photo d'un mouillage éco-conçu sont annexés à la présente réponse (Figure 5 et 6).

### 3. Préciser les enjeux relatifs à la qualité des eaux de baignade de la plage en phase travaux

Au Sud de la Baie de la Potence, on note la présence d'une plage historique bien connu des Saint-martinois. Cette plage a connu depuis les années 50 une forte érosion qui s'est notamment accélérée avec le Cyclone Irma, laissant apparaître au fil du temps de nombreux blocs rocheux et limitant ainsi sa surface ensablée et son attrait. La plage reste néanmoins fréquentée.
Dans le cadre des travaux d'extension du port de Galisbay, les travaux de dragage et d'extension de la digue généreront une remise en suspension de fines particules et une augmentation de la turbidité des eaux dans la baie.

Afin de réduire la propagation d'un nuage turbide dans la baie et au niveau de la plage de Galisbay, le projet prévoit :

1. Le recours à un dragage mécanique (pelle sur ponton) au lieu d'un dragage hydraulique. La drague mécanique permet de limiter la mise en suspension de fines particules dans la colonne d'eau,
2. La mise en œuvre d'écrans anti-turbidité autour de la drague, de la digue et de la prise d'eau potable. Ces écrans anti-turbidité ont pour effet de piéger 90% des particules en suspension induites par le dragage.

Avec les écrans anti-turbidité, les concentrations en matières en suspension générées par le dragage sur les plages de Galisbay et de Sandy-Ground / Baie Nettlé seront inférieures à 2 mg/l.

Cette valeur est à comparer à la concentration naturelle en MES qui est comprise entre 5 et 10 mg/l dès lors que la mer est agitée et que les vagues viennent naturellement remettre en suspension les sables fins dans les fonds marins.
Une illustration annexée à la réponse présente les effets des écrans anti-turbidité sur les concentrations en matières en suspension (MES) (Figure 7).

Globalement pendant les travaux de dragage, la qualité des eaux sera moins transparente qu'en

période calme où l'eau est translucide.  Au niveau de la plage de Galisbay, l'eau pourra être ponctuellement trouble dans des proportions moindres qu'au cours des coups de mer où l'eau devient plus trouble en raison de la remise en suspension dans la colonne d'eau des fines particules de sable.

Il est important de préciser que les travaux ne généreront aucune dégradation de la qualité bactériologique de l'eau. La qualité sanitaire des eaux de baignade, dont le suivi est assuré par l'Agence Régionale de Santé, est basée sur l'analyse de la contamination bactérienne conformément aux normes européennes. La turbidité ou encore les concentrations de matières en suspension ne sont pas un signe de pollution de l'eau de mer. Que ce soit au cours des travaux de dragage ou dans l'état naturel au cours des coups de mer, la turbidité de l'eau de mer est liée à la remise en suspension de particules naturelles (sables fins, débris d'algues, etc.) qui viennent troubler l'eau.

En conclusion, la plage de Galisbay restera ouverte pendant les travaux d'extension du port de Galisbay qui induiront une légère augmentation de la turbidité des eaux sans remettre en cause sa qualité sanitaire. En période d'exploitation des futures installations portuaires, la qualité des eaux ne sera pas affectée. Les déchets de cargaison des navires seront collectés par des installations prévus à cet effet dans le port.

### 4. Préciser les enjeux relatifs à la revalorisation de la plage très fréquentée

Le projet d'extension du port de commerce prévoit aujourd'hui le clapage en mer d'un volume en mer d'environ 150.000 m3 de sable qui pourrait être potentiellement réutilisé pour recharger les plages Galisbay et Sandy-Ground.

Dans ce cadre, les études de conception du projet portuaire réalisées par EGIS (2017) et SETEC (2023) ainsi que l'étude de modélisation hydro-sédimentaire réalisée par DHI (2022) ont conclu sur la non-compatibilité des sables à draguer avec la qualité des sables des plages de Galisbay et de Sandy-Ground. En effet, pour qu'un rechargement de plage soit efficace et durable, il convient que le sable d'apport ait une granulométrie (taille des grains de sable) sensiblement comparable, voire légèrement plus grossière que le sable existant au niveau de la plage. Ici, c'est l'inverse le sable à draguer est bien plus fin que le sable de la plage. La granulométrie des sables de la plage de Galisbay est donnée dans un tableau joint en annexe à la présente réponse **(**Figure 8).

Les effets attendus d'un tel rechargement de la plage de Galisbay à partir des sables du port à draguer seraient les suivants :

- Les limons contenus dans les sables à draguer vont entraîner une forte turbidité le long des plages, d'abord au moment du rechargement puis lors de leur mise en suspension par les vagues lors des coups de mer,
- Les sables les plus fins seront entraînés au-delà du profil actif de la plage, entraînant un risque de sédimentation sur les herbiers de la baie.

Finalement, près de la moitié des sables qui seraient réutilisés pour recharger la plage serait entrainés vers les fonds marins et auraient des impacts significatifs sur la qualité des eaux de la Grand'Baie et l'écosystème marin.

### 5. Réaliser des études complémentaires sur le bilan carbone du projet

Une étude sur les émissions de gaz à effet de serre selon la méthode de l'ADEME du bilan Carbone

a été réalisée en juin 2023 par le cabinet Eco-Stratégie (Cf annexe 23-Bilan EGES visible sur le site de la concertation).

6. **Réaliser des études complémentaires sur les modalités de prélèvement, de traitement et de rejet de l'eau de mer**

L'usine d'eau potable de Saint-Martin est constituée d'une installation de désalinisation de l'eau de mer qui est aujourd'hui particulièrement vieillissante et subit de nombreux dysfonctionnements liés à l'état général des équipements ainsi qu'à des difficultés de traitement dès lors que des coups de mer génèrent une augmentation de la turbidité de l'eau de mer prélevée. Cette turbidité de l'eau vient rapidement colmater rapidement les filtres.

Dans ce cadre, L'Établissement des Eaux et de l'Assainissement de Saint-Martin (EEASM) va désigner prochainement, dans le cadre d'une procédure de marché public en cours, un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO). Cet AMO sera chargé de rédiger un programme pour la création d'une nouvelle usine d'eau potable sur le site de Galisbay. Cette Unité de Production d'Eau Potable (UPEP) aura des capacités de production accrues et un traitement optimisé pour gérer la turbidité liée à la houle. L'AMO désigné, en collaboration avec l'EEASM, suivra la consultation et les travaux du marché de conception / réalisation de cette nouvelle unité, dont la mise en service est prévue pour fin 2027.

Une étude pour déplacer la prise d'eau de mer au nord de la digue du port de commerce sera lancée en 2027/2028. Cette nouvelle prise d'eau, située à une plus grande profondeur au nord du port, minimiserait les risques de pollution accidentelle et réduirait la turbidité, les courants étant principalement orientés du Nord-Est vers le Sud-Ouest. Une illustration du déplacement de la prise d'eau de mer de l'usine d'eau potable est annexée à la présente réponse (Figure 9).

En raison des procédures administratives liées aux codes de la santé et de l'environnement et des études nécessaires à la mise en œuvre de cette nouvelle prise d'eau, celle-ci ne pourrait être effective qu'après de nombreuses années.

7. **Réaliser des études complémentaires sur 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**

Des études spécifiques ont été réalisées afin d'analyser les effets des travaux en matière de bruits aériens et sous-marins. Ces études sont disponibles en annexes 15 à 19 sur le site de la concertation.

Afin de réduire les effets du bruit sous-marin généré par les engins de battage des pieux et des palplanches sur les mammifères marins, il est projeté plusieurs mesures d'évitement et de suivi en phase travaux :

- Mise en œuvre d'un rideau de bulles permettant d'atténuer la propagation du bruit sous-marin,
- Interdiction des travaux de battage entre mars et avril, pic de fréquentation des baleines à bosse.
- Mesures de réduction du bruit des navires participant aux travaux (réduction de la vitesse, …),

- Mise en place de 2 bouées de suivi du bruit et de détection des mammifères marins (une Baie et un site de clapage)

Pour éviter ou réduire les impacts des travaux sur l'environnement humain, il est projeté à ce stade (étude d'impact non encore finalisée) :

- L'interdiction de réaliser des travaux bruyants de battage des pieux et des palplanches pendant la nuit,
- La mise en place d'une gestion concertée du trafic routier : trafic de camions depuis la carrière jusqu'au port.

Comme pour tout chantier d'envergure, un Plan de Respect de l'Environnement sera annexé aux dossiers de consultation des entreprises en charge des travaux. Ce plan qui n'est pas encore réalisé définira :

- Les dispositions du système de management environnemental applicable aux travaux,
- Les règles et procédures applicables afin d'atteindre les objectifs fixés.

Ce plan fixera des règles aux entreprises intervenant sur le chantier dans les domaines suivant :

- Organisation générale :
    - Rôles et responsabilités des entreprises
    - Formation et information du personnel à la gestion des enjeux environnementaux
    - Suivi de la réglementation
    - Plan de contrôle
    - Exigences applicables au chantier
- Organisation et suivi de l'élimination des déchets
    - Prévention de la production de déchets
    - Tri et valorisation des déchets (déchets inertes, déchets non dangereux, déchets dangereux),
    - Moyens mobilisés : Aire de stockage des déchets
    - Suivi et traçabilité de la valorisation et de l'élimination des déchets
- Respect des émissions sonores des engins de chantier
- Respect de la qualité de l'air
    - Réduction des émissions liées au carburant,
    - Réduction des émissions de poussières : arrosage des pistes à l'eau de mer, etc.
- Gestion des eaux du chantier
    - Traitement des eaux de ruissellement,
    - Gestion des eaux des sanitaires de chantier
- Maîtrise des situations d'urgence
    - Présence de kits contre les pollutions accidentelles (barrage, absorbants, etc.)
    - Stockage des produits dangereux sur rétention
    - Équipements de lutte contre les incendies

En ce qui concerne la phase exploitation, il est d'ores et déjà programmé :

- La mise à jour du plan de gestion des déchets du Port de commerce,
- L'absence de dragage d'entretien des chenaux pendant les mois de mars et avril (pic de fréquentation des mammifères marins),

La mise en œuvre d'un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### 8. Réaliser des études complémentaires qui précisent les mesures de compensation

**liées à l'atteinte aux milieux naturels**

Toutes les études complémentaires réalisées par l'Etablissement Portuaire de Saint Martin afin d'élaborer l'étude d'impact du projet d'extension sont annexées sur le site de concertation.
Il convient de rappeler que l'étude d'impact sera prochainement finalisée (septembre). Elle décrira avec précision les effets du projet sur toutes les composantes de l'environnement et proposera les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation aux effets notables du projet sur l'environnement.

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

Les principaux projets de la Collectivité de Saint-Martin susceptibles de générer des impacts cumulés avec le projet d'extension du Port sont :

- L'aménagement d'une voie de contournement entre Galisbay et Espérance,
- L'aménagement d'une zone d'aménagement concertée sur le secteur de Galisbay.

En ce qui concerne le projet d'aménagement de la voie de contournement entre Galisbay et Grand-Case, la Collectivité de Saint-Martin a lancé une procédure de marché public visant à retenir un groupement de bureaux d'études qui sera chargé de réaliser les études de maîtrise d'œuvre (missions : définition du tracé définitif, conception de la route et suivi des travaux) ainsi que l'étude des impacts du projet sur l'environnement conformément au code l'environnement. Il est important de préciser que dans le cadre de ces études, il est envisagé de réaliser une concertation du public.

A titre de rappel, les travaux d'extension du port de commerce sont envisagés de mi 2026 à mi 2029.
Le chevauchement des travaux des deux projets générera des impacts cumulés sur l'environnement tels que :

- Augmentation du trafic routier en lien avec l'acheminement des matériaux depuis la carrière. A ce titre, il est important de préciser que les entreprises de travaux publics de Saint-Martin ont l'habitude d'assurer les navettes de camions de nuit afin d'éviter d'affecter le trafic routier sur la route nationale pendant la journée,
- Nuisances sonores générées par chacun des deux chantiers,
- Pollution de l'air,
- Émissions de gaz à effet de serre,
- Production de déchets de chantier,
- Etc.

Il est aujourd'hui trop tôt pour analyser précisément les effets cumulés sur l'environnement des deux projets. Le groupement de bureaux d'études qui sera prochainement désigné par la Collectivité pour la conception de la voie de contournement et la réalisation des études environnementales devra obligatoirement étudier conformément au code l'environnement les impacts cumulés des deux projets.
A ce titre, il convient de préciser que l'article R122-5 du code l'environnement précise qu'une étude d'impact doit notamment comporter :
« *Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :*

- *…*

- *Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.* »

Ainsi, l'analyse des impacts cumulés des deux projets sera notamment présentée au public :

- Au cours de la concertation du public que la Collectivité organisera au cours des études de conception de la voie de contournement,
- Au cours de l'enquête publique qui sera obligatoirement organisée dans le cadre de l'instruction de l'étude d'impact du projet de la voie de contournement.

En ce qui concerne l'aménagement d'une zone d'aménagement concertée sur le secteur de Galisbay, une étude d'impact devra également être produite. Celle-ci devra également analyser les effets cumulés avec les autres projets.

**Sur les aménagements :**

**10. Quelle sera la qualité architecturale des bâtiments à venir ?**

La qualité architecturale des bâtiments à venir devra s'assurer d'être homogène avec les bâtiments existants. Il s'agira principalement du bâtiment du concessionnaire.

**11. Quelle sera la portance et la forme de la plateforme ?**

Il reviendra au concessionnaire de décider de la configuration finale des terre-pleins. Les contraintes d'occupation existantes laissent toutefois peu de place à l'innovation par rapport à la conception réalisée en phase Projet. Ces terre-pleins auront pour usage exclusif d'entreposer les marchandises conteneurisées en attente de leur redistribution. Leur portance sera de 2T/m2.

**12. L'aménagement du sentier des douaniers ?**

Ce projet sera intégré au projet de contournement.

**Sur le financement :**

**13. Préciser l'origine, la répartition, les échéances sur les 31M€ de fonds publics**

L'origine de la quote-part de financement public n'est pas identifiée à ce jour. La COM a été sollicitée pour déterminer ce qui pourrait être son apport. Le solde sera à mobiliser auprès de l'État et l'UE, en inscrivant le projet au sein du PO 2021-2027 lors de sa révision à parcours et/ou en mobilisant d'autres fonds spécifiques (réseau RTE et fonds Mobilité Interconnexion en Europe (MIE). Le plan de financement devra être arrêté au moment du lancement de la consultation pour retenir un concessionnaire, soit en juin 2025.

**14. Préciser la validation de l'exonération de la TGCA**

L'exonération de TGCA n'est pas validée. Ce n'était qu'une piste mentionnée pour illustrer les possibilités d'action de la Collectivité.

15. **Quelle stratégie fiscale du port et plus précisément l'impact des taxes à supporter par l'entreprise ?**

Le concessionnaire (ou entreprise) s'acquittera des taxes de droit commun : TGCA en phase travaux (sauf exonération): 4,75 M€ environ, TGCA, patente (200 K€ envi. 2033), taxe foncier bâti (18 K€), taxe d'apprentissage, effort à la construction et à la formation professionnelle en phase exploitation (env.40K€/an).

16. **Comment convaincre un concessionnaire de porter un investissement à 68M€ dont 20% de fonds imposés ?**

Le projet répond à une opportunité de développement identifiée par le port sous la forme d'un besoin de plate-forme de redistribution portuaire. Il a été testé auprès d'opérateurs. La condition de fonds propres vise à retenir un investisseur intéresse pour s'impliquer dans une exploitation pérenne (30 ans). Le test réel permettant de mesurer l'intérêt effectif sera la réponse à la consultation.

A titre informatif, un opérateur comme CMA-CGM ou Marfret dispose possède des fonds propres de l'ordre de respectivement 24 milliards de $ et 144 millions d'euros. Dans le cadre de cette procédure de concession et compte tenu des investissements attendus, des opérateurs de grosse taille sont les cibles.

**<u>Sur l'échéancier :</u>**

17. **Apporter des précisions sur la temporalité et la coordination de la livraison de la voie de contournement avec celle du port (le port 1 à 2 ans avant) ?**

Le planning envisagé par la Collectivité pour la réalisation des travaux est le suivant :

| Tronçon | Phasage | Planning travaux |
|---|---|---|
| Tronçon 2 | phase 1 : de Galisbay jusqu'à Friar's Bay - La Batterie | septembre 2025 – mars 2027 |
| Tronçon 2 | phase 2 : de Friar's Bay - La Batterie jusqu'à La Savane | avril 2027 – octobre 2028 |
| Tronçon 1 | | 2027-2029 |
| Tronçon 3 | | 2030-2031 |

18. **Préciser le calendrier de la zone d'aménagement concerté (montage du dossier, travaux etc.)**

La Collectivité, a initié une étude pré-opérationnelle pour définir un schéma d'aménagement global du secteur de Galisbay à Marigot. Le projet vise à proposer une extension urbaine cohérente sur une superficie de 21 hectares, combinant activités portuaires, services et logements en lien avec l'extension prévue du Port de Galisbay.

L'objectif est de répondre aux attentes de la Collectivité et des acteurs économiques locaux tout en tenant compte des contextes existants et futurs.

L'étude du projet d'aménagement du secteur de Galisbay a été réalisée en trois phases distinctes, chacune contribuant à l'élaboration d'un schéma d'aménagement global cohérent et fonctionnel. Ces

trois phases de l'étude ont permis de développer un projet d'aménagement détaillé et bien structuré pour le secteur de Galisbay, répondant aux besoins de développement économique et résidentiel tout en respectant les contraintes réglementaires et environnementales.

Le secteur de Galisbay, par sa situation géographique, représente une opportunité significative pour le développement économique et résidentiel de Marigot. Le site, actuellement caractérisé par des friches industrielles et des habitats dispersés en hauteur, est destiné à devenir une zone de développement économique centrée sur le port et ses infrastructures adjacentes.

Les contraintes réglementaires du Plan d'Occupation des Sols (POS) en vigueur et du PPRN autorisent sous conditions la construction sur la majeure partie de l'emprise foncière concernée. Le classement en différentes zones (UGp, INAgb, UB) permet diverses constructions, allant des activités portuaires et industrielles aux logements et équipements publics. Le secteur est classé en zone d'aléa faible à fort pour les inondations, ce qui nécessite une adaptation du POS.

Le projet d'aménagement du secteur de Galisbay à Marigot, propose un découpage en quatre zones d'aménagement complémentaires, chacune destinée à des usages spécifiques. Ce découpage nécessite une modification du POS en vigueur pour répondre aux objectifs du projet.

**Secteur A : Extension du Port**

- Fonction : Zone d'activité logistique.
- Description : Cette zone est dédiée à l'extension du Port de Galisbay. Elle est conçue pour accueillir des infrastructures logistiques qui soutiendront l'activité portuaire croissante. Les installations prévues incluent des entrepôts, des quais et des équipements de manutention pour optimiser les opérations portuaires.

**Secteur B : Logements et Services**

- Fonction : Mixte (résidentiel et services).
- Description : Cette zone intègre des logements ainsi que des services de proximité pour les résidents. Les logements sont répartis en deux catégories : des logements individuels et des logements collectifs. Les services incluent des commerces de proximité, des équipements publics et des infrastructures communautaires pour améliorer la qualité de vie des habitants.

**Secteur C : Commerces et Logistique**

- Fonction : Mixte (commercial et logistique).
- Description : Cette zone est destinée à accueillir des commerces et des activités logistiques. Elle est conçue pour favoriser l'implantation de commerces de détail, de centres commerciaux et d'entrepôts. L'objectif est de créer un pôle commercial dynamique tout en soutenant les besoins logistiques du secteur.

**Secteur D : Commerces et Logistique**

- Fonction : Mixte (commercial et logistique).
- Description : Similaire au Secteur C, cette zone est également dédiée aux commerces et aux activités logistiques. Elle vise à renforcer l'attractivité commerciale du secteur tout en fournissant des infrastructures logistiques nécessaires pour soutenir les entreprises locales.

Chaque secteur est conçu pour répondre aux besoins spécifiques de son usage, en tenant compte des contraintes réglementaires et des objectifs de développement de la Collectivité de Saint-Martin. Le projet vise à créer un environnement urbain harmonieux et fonctionnel, combinant efficacement les espaces résidentiels, commerciaux et logistiques pour soutenir le développement économique et améliorer la qualité de vie des résidents de Marigot.

Le schéma d'aménagement du secteur de Galisbay propose une distribution spatiale et fonctionnelle, établie à partir des principes d'aménagement validés dans l'esquisse de principe et des dispositions du POS en vigueur. Cette distribution vise à optimiser l'utilisation des espaces disponibles en fonction des différents types d'activités prévues.

**Logements Individuels :**

- Emprise : 4 hectares.
- Description : Cette zone est aménagée sous la forme d'un lotissement comprenant 38 lots, chacun d'une superficie moyenne de 1 000 m². Ces lots sont destinés à accueillir des maisons individuelles, offrant ainsi des options de logement pour les familles et contribuant à la diversification de l'offre résidentielle du secteur.

**Logements Collectifs :**

- Emprise : 2,5 hectares.
- Description : Les logements collectifs sont répartis en deux îlots, couvrant une emprise totale de 2,5 hectares. Chaque îlot comprend 5 lots, avec une superficie moyenne de 4 000 m² par lot. Ces logements visent à fournir des options d'habitat pour des populations plus denses, avec des immeubles de logements collectifs adaptés aux besoins des résidents.

**Zone d'Activités Portuaires :**

- Emprise : 3,5 hectares.
- Description : Située en bordure du port, cette zone est destinée aux activités portuaires et logistiques. Elle comprend 13 lots, chacun d'une superficie moyenne de 1 700 m². Ces lots sont conçus pour accueillir des infrastructures telles que des entrepôts, des zones de manutention, et d'autres installations nécessaires au bon fonctionnement du port et à l'augmentation de son activité.

**Zone de Commerces et Services :**

- Emprise : 4 hectares.
- Description : Placée à l'entrée du site, cette zone est dédiée aux commerces et services. Elle est divisée en 25 lots, chacun d'une superficie moyenne de 1 300 m². Cette zone vise à créer un pôle commercial attractif, incluant des magasins de détail, des bureaux de services, et des installations de soutien communautaire, répondant aux besoins des résidents et des entreprises locales.

**<u>Sur le tourisme et la plaisance :</u>**

### 19. Préciser le calendrier de l'université du tourisme

Ce projet sera intégré à la révision de stratégie de développement touristique (voir annexes).

### 20. Apporter des précisions sur l'impact du projet sur le pesca tourisme

L'activité de pêche récréative du type pêche au gros est réalisée au large d'Anguilla à plus de 2 heures de bateaux de Galisbay. Dans ce cadre, le projet n'aura aucun effet sur cette activité.

### 21. Apporter des précisions sur l'impact du projet sur l'organisation des transports et des structures d'accueil

Le quai croisière est destiné avant tout à accueillir la croisière basée. L'accueil de ces navires (principalement le week-end) se fait alors que l'activité commerce est réduite. Un plan de circulation

a été réalisé en phase projet pour garantir la séparation des flux et la sécurité des croisiéristes. Le plan est annexé à la présente réponse (Figure 10). La croisière "escale" sera accueillie à la gare maritime qui a été reconfigurée pour les accueillir.

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

Ce projet est intégré au projet de développement de l'économie bleue (voir annexes).

**Sur la stratégie territoriale :**

23. **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**

Ce plan découlera à la fois de la révision de la stratégie de développement touristique et du schéma de développement des formations.

## B- Recommandations relatives à l'association du public et à la gouvernance du projet

1. **Informer la CNDP des modalités de concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation préalable**

La concertation a permis aux différentes parties prenantes concernées par le projet de se parler, s'écouter, et faire connaître leurs positions dans des conditions respectueuses, et un cadre de concertation clair. Cette possibilité d'échanger doit être prolongée. A ce titre, plusieurs modalités de concertation continue sont aujourd'hui envisagées :

- **Le site internet de la concertation** restera actif pour accueillir des actualités liées au projet et les études ou les conclusions d'études qui seront réalisées au fur et à mesure. Certaines études finalisées lors de la concertation continue pourront ainsi être rendues publiques et seront ainsi mises en ligne. D'autres seront susceptibles de faire encore l'objet d'échanges avec l'administration et ne pourront être communiquées avant la phase d'enquête publique. Tout au long de la concertation continue, la rubrique participative sera également réactivée afin de permettre au public d'adresser aux porteurs du projet des questions ou remarques complémentaires, auxquelles les porteurs du projet répondront.
- **Une réunion publique sera organisée** entre fin septembre et début octobre afin d'informer sur le projet et répondre aux questions en suspens lors de la concertation préalable
- **Le conseil portuaire sera élargi** pour inclure des structures représentatives du territoire dans les décisions.
- **Des rencontres thématiques** seront organisées à partir du mois d'octobre pour présenter, en fonction de l'actualité du projet, des avancements plus spécifiques
- **Des journées portes ouvertes et des actions pédagogiques avec les écoles** seront menées pour informer sur l'actualité du port et son évolution

2. **Organiser une réunion publique pour présenter aux participant·es les enseignements qu'ils tirent de la concertation suite à la publication du bilan des garant·es**

Une réunion publique sera organisée fin septembre – début octobre. Cette réunion sera l'occasion de de faire un point sur l'avancée du projet, d'apporter des réponses aux questions posées lors de la concertation réglementaire et qui n'avaient pas pu obtenir de réponses en raison du stade d'avancement du projet, de présenter au public les lignes directrices retenues. Le montage financier du projet, qui a soulevé des interrogations lors de la concertation préalable, pourra plus spécifiquement être abordé lors de cette réunion.

3. **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 (résultats étude d'impact, investissements, mesures ERC)**

Des rencontres thématiques seront organisées à partir du mois d'octobre pour présenter, en fonction de l'actualité du projet, des avancements plus spécifiques. Ces rencontres pourront avoir lieu soit de manière *ad hoc*, soit prendre place au sein des conseils de quartier. Le conseil de quartier n°1, qui couvre la zone de Marigot, avait sollicité une présentation complète du projet reportée à l'heure actuelle mais qui devrait pouvoir se tenir à la rentrée. Le nombre de ces rencontres et les

thématiques abordées seront à préciser en fonction des actualités liées au projet et des conclusions d'études disponibles.

### 4. Mettre en place un comité de suivi

Il est envisagé à ce stade d'élargir le conseil portuaire en y incluant des acteurs associatifs (association des plaisanciers par exemple) et la société civile selon l'ordre du jour du conseil portuaire. Le conseil portuaire a pour rôle de statuer sur les projets et les évolutions du port, la réglementation, les investissements futurs. Il se réunit 2 à 3 fois dans l'année et peut aussi être sollicité de manière plus exceptionnelle selon les sujets d'actualité du port.

### 5. Poursuivre une information auprès d'un large public et mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision

Plusieurs actions seront menées afin de garantir l'information auprès d'un large public et aller à la rencontre des publics éloignés de la décision. Les actions retenues sont les suivantes :

- Des journées portes ouvertes : organisées pendant la haute saison (de décembre à avril/mai), ces journées permettront aux visiteurs de découvrir le port mais aussi d'être un vecteur d'information sur les évolutions à venir. Il est envisagé 2 à 3 journées portes ouvertes suer l'année.
- Des actions pédagogiques avec les écoles : des présentations seront organisées pour recevoir des classes au port, adaptées en fonction des niveaux scolaires. Les visites comprendront une présentation autour d'une table suivie d'une découverte du port. Elles permettront de présenter le projet d'extension du port.
- Des interventions dans les conseils de quartier : des présentations complètes du projet pourront être réalisées auprès des conseils de quartier qui en feront la demande pour informer sur le projet, ses impacts, son niveau d'avancement.

## CONCLUSION

Cette première concertation préalable avec garants de l'histoire de Saint-Martin a été une expérience extrêmement enrichissante pour l'Etablissement portuaire, son équipe technique et administrative et son conseil d'administration comme pour les élus, les agents et les partenaires de la Collectivité que nous remercions pour leur implication. La totalité des échanges et des documents liés aux études préalables sont à la disposition du public et continueront à être enrichi tout au long du processus d'élaboration du projet.
Au regard de la qualité des échanges que nous avons entretenu avec les garants, nous restons mobilisés, dans la phase "post concertation", pour continuer à informer et associer le public à ce projet vital pour Saint-Martin.

# Annexes

***Figure 1. Translocation des coraux de la digue du port vers le Sud du banc de la Médée (Source : Pareto)***

***Figure 2. Cartographie des habitats marins dans la Grand'Baie (Source : Impact-Mer)***

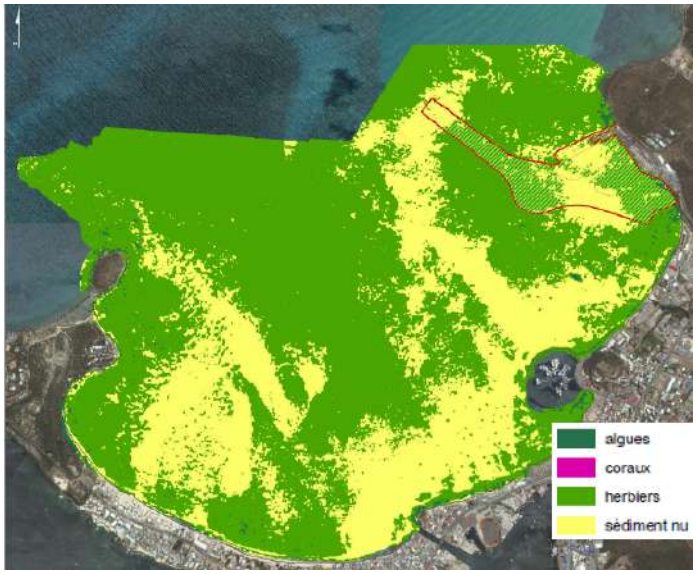


***Figure 3. Vue de l'herbier dans la baie de Gaisbay suite au départ du Ocean Princess, les motifs de labours de l'herbier laissés par les chaines et l'ancre sont parfaitement identifiables***

***Figure 4. Transplantation d'herbier de Posidonie à Monaco au moyen d'une désoucheuse d'arbres marinisée (source : Andromède environnement)***

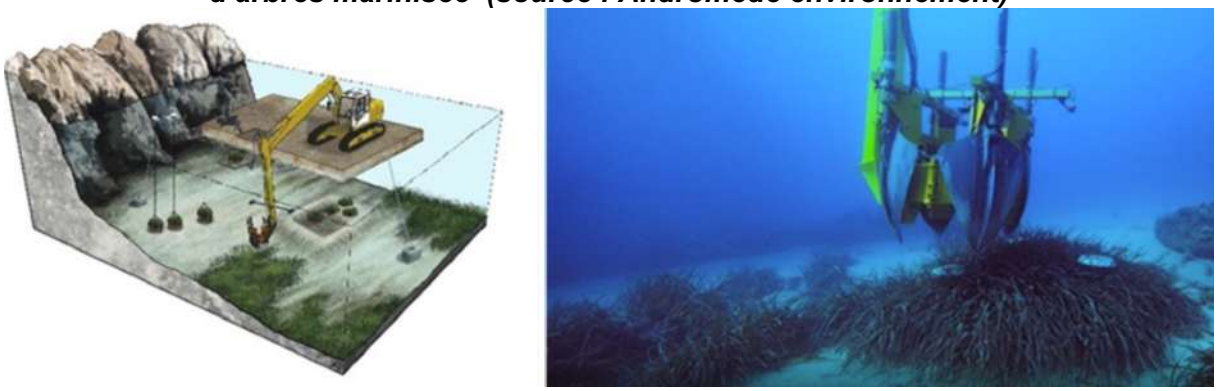


***Figure 5. Mouillage écologique : le bateau vient s'amarrer sur la bouée d'amarrage en surface. Le flotteur intermédiaire éviter à la chaine de draguer le fond (source : Natura 2000)***

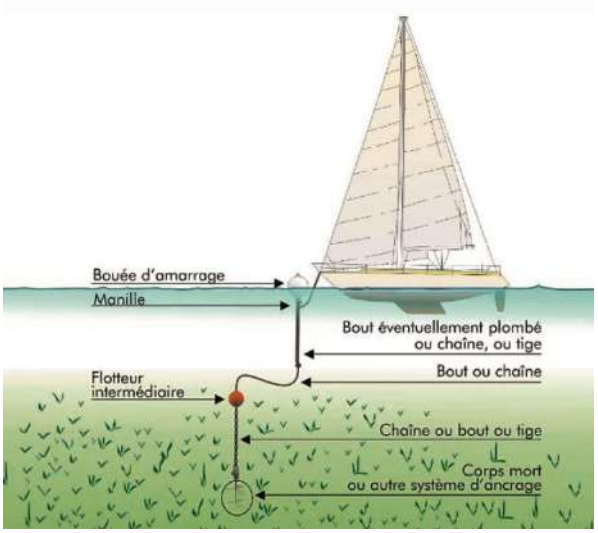



***Figure 6. Exemple d'un mouillage écoconçu à Deshaie en Guadeloupe, installé depuis 2014 (source : Caraïbes Aqua Conseil/ EcoRécif Environnement, 2020)***

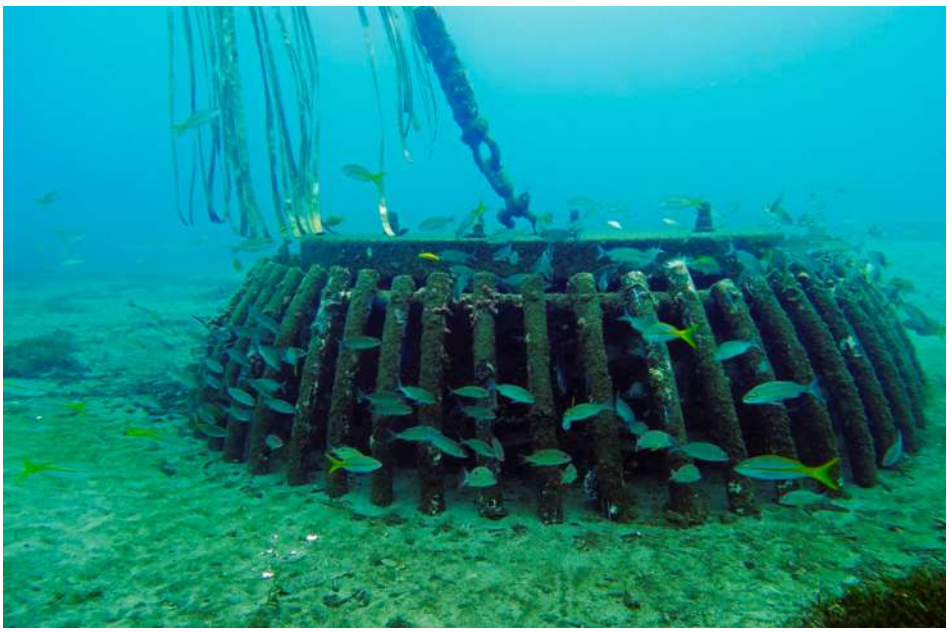


***Figure 7. Concentration en matières en suspension pendant les travaux de dragage (source : DHI)***

Sans écran anti-turbidité | Avec écran anti-turbidité | Concentration naturelle en MES au cours des coups de mer

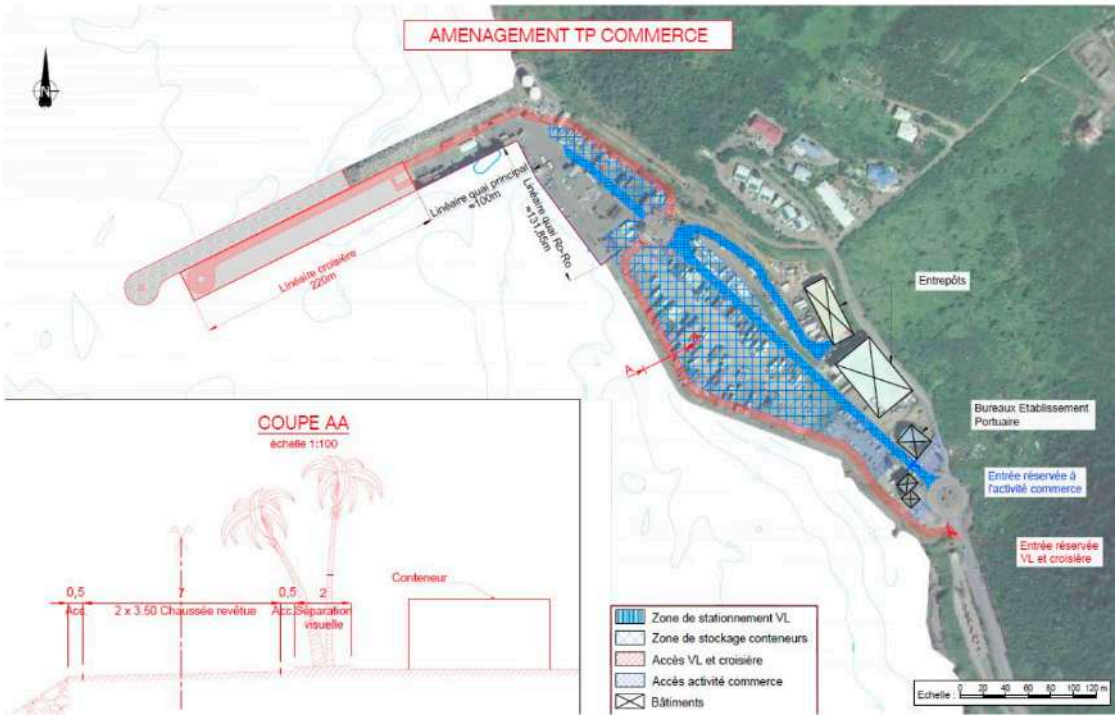
***Figure 8. Granulométrie des sables de la plage de Galisbay et des sables dragués pour le projet d'extension du port (source : DHI)***

| Type de sédiment | | Plage de Galisbay | Chenal à draguer |
|---|---|---|---|
| Limons | < 63 microns | 2% | 30% |
| Sables fins | 63 microns – 200 microns | 3% | 15% |
| Sables grossiers | >200 microns | 95% | 45% |

***Figure 9. Déplacement de la prise d'eau de mer de l'usine d'eau potable***

***Figure 10. Vue en plan – Aménagement du terre-plein Cohabitation des activités croisière et commerce (source : SETEC)***

---



**<u>Objet</u> : Délibération portant approbation du lancement de travaux d'élaboration d'un schéma territorial de déplacement référencé sous le numéro 2401007 et de missions juridiques associées référencé sous le numéro 2401008 conformément aux marchés publics souscrits par la CATP Centrale d'Achat du Transport Public**

**<u>Contexte</u>** :

1. Le contexte de l'élaboration d'un nouveau schéma territorial de déplacement

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) redéfinit les outils juridiques qui permettent l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale adaptée au besoin propre de chaque territoire.

Dans ce cadre, la planification locale de la mobilité se fait au travers de plusieurs outils dénommés « plans de mobilités » qui ont pour objet de fixer un diagnostic sur la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble d'un territoire[1]. L'objectif de cette loi est de rendre effectif le droit à la mobilité pour tous dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Pour les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce document dénommé plan de mobilité (PDM) a été rendu obligatoire[2] et pour les autres territoires un plan de mobilité simplifié (PDMS) basé sur le volontariat a été prévu par le législateur.

Or, comme indiqué dans le I- de l'article L.O 6314-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), la COM a récupéré les « *compétences circulation routière et transports routiers ; desserte maritime d'intérêt territorial ; immatriculation des navires ; création, aménagement et exploitation des ports maritimes à l'exception du régime du travail »*, ce qui a pour conséquence que les dispositions de la loi « LOM » sont inapplicables pour la COM, et donc notamment les dispositions du chapitre IV du livre II de la première partie du code des transports (articles L 1214-1 et suivants), intitulée « les plans de mobilité ».

Par ailleurs, la démarche d'une étude relative aux mobilités sur le territoire de la COM n'est pas nouvelle. En 2016, le conseil exécutif a déjà voté une délibération en 2016 (délibération du CE 129-2-2016) portant sur l'élaboration d'un schéma territorial de déplacement (STD), mais aucun document n'a été produit à ce jour.

Dans ce contexte, tant national que local, il est donc proposé de relancer la démarche d'une étude relative aux mobilités sur le territoire de la COM, en faisant un diagnostic de la situation pour se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux besoins du territoire.

**<u>Enjeux :</u>**

La Collectivité de Saint-Martin souhaite se doter d'une stratégie de mobilité adaptée de son territoire et aux besoins de sa population. Il s'agit de construire une feuille de route contribuant à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire.

Ce schéma permettra de dépasser la seule vision par projets ponctuels et créera une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques pour une action publique plus efficace. Il facilitera aussi les réponses à certains appels à projets ou sollicitations contractuelles, par les éléments de diagnostic, de stratégie et d'action qu'il apporte, ainsi que par la mise en perspective d'un projet donné dans le cadre d'une politique de mobilité

[1] La définition d'un Plan de mobilité est donnée par l'article L 1214-1 du code des transports, lequel prévoit que ce document de planification doit viser à contribuer à la diminution des gaz à effet de serre liées au secteurs des transports et à lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore et la préservation de la biodiversité.

[2] Article L 1214-3 du code des transports

globale axée sur :

- Inciter au regroupement des exploitants de transports collectifs de voyageurs
- Évoluer vers un service public de transport de voyageurs multimodal
- Développer les zones de stationnement autour des centres bourgs (parkings payants, parc relais, …)
- Développer les services associés aux pratiques des mobilités alternatives à la voiture
- Mobiliser les acteurs pour renforcer les mobilités décarbonées
- Coopérer avec les territoires limitrophes en priorité avec le territoire du Pays Sint-Maarten pour faciliter les synergies en matière de mobilités.
- Partager et adapter l'espace public aux différents usages
- Renforcer et mailler le réseau routier aujourd'hui sous dimensionné sera pris en compte dans l'élaboration du STD schéma territorial de déplacement

Le transport en commun est d'initiative privée sur le territoire. C'est un élément crucial de changement vers l'organisation pérenne et satisfaisante du service public de transport de voyageurs. Dans ce contexte, il faut repenser à la base, le mode d'organisation des exploitants de transport afin de rétablir le respect du Principe du Droit au Transport pour Tous. L'absence de ces éléments nécessaires au changement tant attendu, est exacerbée par le réseau routier de faible amplitude, dont dispose la Collectivité : 16,1 km de routes primaires (ex nationales RN7 et RN2007) et 17,3 km de routes secondaires (ex départementales), alors que la densité de véhicules répertoriés est importante, et l'est encore plus en période touristique.

Plus de 400 accidents sont à déplorés annuellement sur les routes de Saint-Martin et plus de 1000 infractions sont constatées par la police territoriale chaque année.
Les effets de ce réseau routier limité sont de nombreux embouteillages et une circulation routière difficile.

La Collectivité veut donc se donner les moyens de mieux appréhender ces différentes problématiques liées à l'amélioration des conditions de transport et de déplacement sur le territoire. Pour ce faire, il est envisagé de faire appel à un cabinet spécialisé pour établir une stratégie et un plan d'action, qui comprendra plusieurs phases :

- Phase 1 : diagnostic,
- Phase 2 : orientations à soumettre à l'arbitrage,
- Phase 3 : document définitif et partage/communication
- Phase 4 : mise en œuvre
- Phase 5 : évaluation

Dans ce cadre (amélioration des conditions de transport et de déplacement sur le territoire) l'organisation de la circulation et du stationnement en centre-ville de Marigot et ses abords (sections de Concordia, Hameau-du-Pont, Agrément et Galisbay) sera traitée en priorité.
Cette réorganisation dont il est attendue qu'elle contribue à revitaliser l'activité économique de Marigot et ses abords , sera axée pour l'essentiel sur la mise en place de navettes gratuites de transport, de parkings relais en périphérie de la ville et de zones de stationnement payant incitant à une meilleure rotation.

**Proposition** :
Le schéma territorial de déplacement s'inscrit dans le cadre d'une volonté politique d'organiser les conditions de déplacement des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire de la Collectivité de Saint-Martin, dans l'objectif de proposer des alternatives à l'usage systématique de la voiture particulière.

Cette étude vise à disposer à l'échelle du territoire d'un document récapitulatif des facteurs essentiels aux changements attendus et de la politique stratégique à mettre en œuvre pour aboutir à une organisation pérenne, fiable, régulière et durable du transport de personnes et de marchandises, ainsi qu'à l'amélioration et la diversification des modes et moyens de déplacement articulées autour d'un plan / programme concerté organisé dans le temps et juridiquement stable, d'où la nécessité de mettre en œuvre, en toute transparence, un schéma de déplacement.

L'objectif est de mettre en œuvre une stratégie de développement durable des formes de mobilité encore insuffisantes sur l'ile, voire inexistantes dans certains cas, notamment au niveau des transports collectifs intérieurs et transfrontaliers, du stationnement, des modes actifs de déplacement, du transport maritime, des conditions de circulation des professionnels du transport de personnes et de marchandises.

Cette étude sur les mobilités devra donc déboucher sur des orientations et des propositions d'actions permettant à la Collectivité de Saint-Martin d'adopter une stratégie en termes de développement des transports collectifs et de politique des déplacements.

Une priorité sera donnée à Marigot pour la mise en œuvre des actions, avec pour objectifs :

- La définition d'un nouveau plan de circulation ;
- La définition d'un circuit de navettes desservant les équipements publics et les parkings d'entrée de ville ;
- La meilleure rotation des stationnements (parkings relais gardiennés, stationnement payant dissuasif pour les véhicules ventouses), améliorant ainsi la fréquentation des commerces.

Afin de basculer en phase opérationnelle, il est proposé d'utiliser la Centrale d'Achat du Transport Public, (CATP) qui permet aux collectivités et autorités organisatrices de la mobilité adhérentes de contractualiser avec des experts, sur la base d'accords-cadres ayant fait l'objet des procédures de commande publique réglementaires.

Pour les besoins de la Collectivité de Saint-Martin, 2 accords-cadres de la CATP ont été identifiés :

Lot 10 - Prestations de conseil et d'assistance à l'élaboration de plans de déplacement dont le titulaire est le cabinet Transitec Ingénieurs Conseils

Lot 3 - Services de consultations juridique et de représentation légale en droit des transports publics de voyageurs dont le titulaire est le groupement Hourcabie Avocats / D4 Avocats Associés / Symchowicz-Weissberg & Associés.

Sur la base du cahier des charges établi par la collectivité, les marchés subséquents suivants ont été établis :

<u>Marché n° 2401007</u>
<u>Lot 10 - Marché subséquent ( n° de la CATP 2018-23-182)</u>

Le marché est exécuté à bons de commande sans minimum avec un montant maximum de 300 000 € HT.
Le bon de commande n°1 correspondant aux besoins de la collectivité s'élève à 257 900 € HT.

Un acte spécial de sous-traitance a été établi à EODD Ingénieurs Conseils pour un montant de 33 300 € HT pour le diagnostic et l'évaluation environnementale.
Un bon de commande ultérieur sera passé pour la réalisation des comptages et enquêtes. Ces prestations seront également sous-traitées.
Le délai de réalisation est de 2 ans.

Marché n° 2401008
Lot 3 - Marché subséquent (n° de la CATP 2018-23-186-L3)
Le marché est exécuté à bons de commande sans minimum avec un montant maximum de 70 000 € HT.
Le bon de commande n°1 correspondant à la définition du cadre institutionnel. Son montant est de 24 000 € HT. Sa durée est de 4,5 mois.
Le bon de commande n°2 sera établi ultérieurement et correspondra à l'évolution des transports collectifs réguliers.
Le bon de commande n°3 sera établi ultérieurement et correspondra à la rédaction d'un code des transports.
Le bon de commande n°4 sera établi ultérieurement et correspondra à la coopération avec Sint Maarten.
Le délai de réalisation de l'ensemble des bons de commande est de 2 ans.

Les modalités d'exécution des marchés sont les suivantes :

La Collectivité de Saint-Martin signe une convention bipartite au titre des prestations d'achat avec la CATP, qui prévoit de rémunérer la CATP pour ses prestations de préparation et suivi d'exécution des marchés subséquents et de leurs bons de commande.

Les montants pour les premiers bons de commande sont les suivants :

| | Montant BC1 | Rémunération CATP |
|---|---|---|
| Lot 10 | 257 900,00 € | 11 000,00 € |
| Lot 3 | 24 000,00 € | 1 587,50 € |

La collectivité de Saint-Martin signe également une convention tripartite avec la CAPT et le titulaire du lot intitulée «Conditions Générales de Vente», qui définit les modalités administratives suivantes :

- Pour chaque bon de commande, la collectivité de Saint-Martin signe un engagement de commande et l'adresse à la CATP.
- La notification des bons de commande au prestataire est réalisée par la CATP.
- L'admission des prestations est réalisée par la CATP, après accord de la collectivité.
- Le paiement est délégué à la collectivité de Saint-Martin. Les factures sont adressées par le prestataire à la collectivité de Saint-Martin qui s'en acquitte.
- Le transfert de propriété des droits d'exploitation des résultats intervient à leur admission, au profit de la collectivité.

Les pièces contractuelles de chaque marché subséquent sont les suivantes, par ordre de priorité décroissante :

- L'Acte d'engagement du marché subséquent et ses annexes dont :
    - Annexe N°1 : Annexe financière du marché subséquent sous la forme d'un bordereau de prix unitaires (BPU) ;
- L'Acte d'engagement de l'accord -cadre relatif au lot visé par le marché subséquent et ses annexes dont :
    - Annexe N°1 : Annexe financière de l'accord-cadre relative au lot visé par le marché subséquent ;
- Le cahier des clauses particulières complémentaires (CCPC) du marché subséquent ;
- Le CCPC de l'accord-cadre commun à tous les lots ;
- Le mémoire technique du Titulaire relatif au lot visé pour le marché subséquent incluant le planning prévisionnel de gestion de la mission
- Le mémoire technique du Titulaire au stade de l'accord-cadre

Le schéma territorial de déplacement et la mise à jour du schéma directeur routier sont des pré-requis pour obtenir des financements européens sur les projets routiers de Saint-Martin.

Une mission d'experts européens (JASPERS) a validé les cahiers de charges des marchés subséquents et accompagnera leur exécution. Le CEREMA pourra également assister la collectivité en tant qu'AMO, le cas échéant.

Le plan de financement prévisionnel est le suivant :

| Dépenses | |
|---|---|
| **Mission** | **Montant** |
| Schéma territorial de déplacement | 300 000 € |
| Assistance juridique | 70 000 € |
| Mise à jour cartographie du SD routier | 38 000 € |
| Rémunération CATP | 33 587 € |
| **Total HT** | **408 000 €** |

| Recettes | | |
|---|---|---|
| ADEME | 17% | 70 000 € |
| FEDER | 65% | 265 200 € |
| Collectivité | 18% | 72 800 € |
| **Total HT** | | **408 000 €** |

Afin d'assurer le démarrage de la mission, je vous prie de bien vouloir m'autoriser à signer tous actes et documents relatifs à cette affaire.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**

## PROJET DE DELIBERATION N°

**Objet** : **Délibération portant approbation du lancement de travaux d'élaboration d'un schéma territorial de déplacement référencé sous le numéro 2401007 et de missions juridiques associées référencé sous le numéro 2401008, conformément aux marchés publics souscrits par la CATP Centrale d'Achat du Transport Public**

**Vu** la loi organique n° 2007-223 du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer, et plus particulièrement

- Le 4ème alinéa de l'art. **L. O 6351-20** (pas de délégation CT-> CE pour les actes prévus aux articles **LO 6351-2** à LO 6351-10 et LO 6351-19) ;
- Le 1er alinéa de l'art. **L. O 6351-2** : « *Le conseil territorial fixe les règles applicables à Saint-Martin dans les matières énumérées à l'article **LO 6314-3*** » ;
- Le 2° du I- de l'art. L. O 6314-3 (parmi les compétences impliquant un examen en CT : « Circulation routière et transports routiers; desserte maritime d'intérêt territorial; (…) » ;

**Vu** le livre III de la sixième partie de la partie législative du code général des collectivités territoriales (CGCT), et notamment le 2° du I- de son article L. O 6314-3, ainsi que son article L. O 6351-2 ;
**Vu** la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)
**Vu** l'avis favorable émis par la commission des Transports en date du 5 décembre 2023 et après avis consultatif du Conseil Économique Social et Culturel en date du 13 décembre 2023;
**Considérant** que la Collectivité de Saint-Martin, qui dispose de la compétence depuis le 15 juillet 2007 a l'ambition de mettre en place une ambitieuse politique des mobilités. Et que la montée en puissance de ladite compétence implique l'actualisation, la transposition et l'adaptation de certaines dispositions relatives au droit des transports national ;
**Considérant** que ces difficultés sont amplifiées par l'absence d'un cadre juridique adapté aux mobilités, le « plan de mobilité simplifié » instauré par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) susvisée n'étant pas applicable à Saint-Martin ;
**Considérant** l'adhésion de la Collectivité de Saint-Martin à la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) par délibération du conseil exécutif en date du 12 février 2020 et la convention de partenariat qui en a suivi le 22 avril 2020 ;
**Considérant**, la délibération antérieure N° CE 129-2-2016 en date du 1er mars 2016, qu'il y a lieu, pour le Conseil Territorial, d'adopter, conformément aux compétences qui lui sont dévolues par le CGCT, une délibération permettant le lancement des travaux d'expertise nécessaires à la réalisation à Saint-Martin, d'un « schéma territorial local de déplacement ».

Le Conseil territorial,

## DECIDE

**ARTICLE 1 :**
De lancer les travaux nécessaires à l'élaboration du « schéma territorial local de déplacement » de la Collectivité de SAINT-MARTIN, déterminant les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur l'ensemble du territoire de la Collectivité de

Saint-Martin ».

**ARTICLE 2 :**

De constituer un comité de pilotage de ces travaux, ainsi composé :

- Le président de la commission Transport ou son représentant
- Le président de la commission Développement Économique ou son représentant
- Le président de la commission Cadre de Vie ou son représentant
- Le Préfet ou son représentant
- La présidente du CESC ou son représentant
- La présidente de la CCISM ou son représentant
- La présidente de l'office du tourisme ou son représentant
- Le président de l 'Établissement Portuaire ou son représentant
- Le chef de l'unité territoriale de la DEAL ou son représentant
- Le directeur de l'ADEME Guadeloupe ou son représentant
- Le directeur Général des services ou son représentant
- La cheffe de Cabinet ou sa représentante
- Le chargé de mission coopération régionale et relations internationales auprès du Cabinet
- Le chargé de mission auprès du DGS Transition Numérique et Innovation
- Le directeur général adjoint Délégation Sécurité et Tranquillité Publiques
- La directrice générale adjointe Délégation Cadre de Vie ou sa représentante
- La directrice générale adjointe Attractivité Économie Emploi ou sa représentante
- La directrice Transport et Réglementations
- La directrice des Grands Projets, Espace Urbain et Mobilité ou son représentant
- Le directeur de la Fiscalité ou son représentant
- Le directeur des Services Informatiques ou son représentant
- La directrice des Affaires Juridiques ou son représentant
- Le directeur de la Police Territoriale ou son représentant
- Le responsable de l'association des chauffeurs de transport en commun de personnes ou son représentant
- Les responsables des associations de taxi
- Un représentant des loueurs de voitures
- Un représentant du collectif des transporteurs de marchandises
- Un représentant des usagers
- Un représentant de chaque conseil de quartier
- Tout autre partenaire institutionnel, association, prestataire, conseil, expert, susceptible de contribuer à la réflexion.

**ARTICLE 3 :**

De confier la mise en œuvre de ces travaux à l'expertise de prestataires à même de coordonner les études permettant de répondre aux exigences techniques d'organisation de la mobilité sur le territoire.

**ARTICLE 4 :**

D'autoriser le Président du Conseil Territorial à signer les conventions permettant la contractualisation de marchés subséquents sur la base des accords-cadres (lots 10 et 3) conclus par la Centrale d'Achat du Transport public (CATP) dans le respect des procédures de commande publique pour la réalisation d'un schéma territorial de déplacement et de missions juridiques associées.

Ces marchés subséquents se présentent comme suit :

Marché n° 2401007

Lot 10 - Marché subséquent (n° de la CATP 2018-23-182)

Le marché est exécuté à bons de commande sans minimum avec un montant maximum de 300 000 € HT.

Le bon de commande n°1 correspondant aux besoins de la collectivité s'élève à 257 900 € HT.

Un acte spécial de sous-traitance a été établi à EODD Ingénieurs Conseils pour un montant de 33 300 € HT pour le diagnostic et l'évaluation environnementale.

Un bon de commande ultérieur sera passé pour la réalisation des comptages et enquêtes. Ces prestations seront également sous-traitées.

Le délai de réalisation est de 2 ans.

Marché n° 2401008

Lot 3 - Marché subséquent (n° de la CATP 2018-23-186-L3)

Le marché est exécuté à bons de commande sans minimum avec un montant maximum de 70 000 € HT.

Le bon de commande n°1 correspondant à la définition du cadre institutionnel. Son montant est de 24 000 € HT. Sa durée est de 4,5 mois.

Le bon de commande n°2 sera établi ultérieurement et correspondra à l'évolution des transports collectifs réguliers.

Le bon de commande n°3 sera établi ultérieurement et correspondra à la rédaction d'un code des transports.

Le bon de commande n°4 sera établi ultérieurement et correspondra à la coopération avec Sint Maarten.

Le délai de réalisation de l'ensemble des bons de commande est de 2 ans.

**ARTICLE 5 :**

De valider le plan de financement relatif à cette opération et d'autoriser le Président du Conseil Territorial à solliciter les co-financements pressentis et signer tout document relatif aux conventions de financement.

| Dépenses | |
|---|---|
| **Mission** | **Montant** |
| Schéma territorial de déplacement | 300 000 € |
| Assistance juridique | 70 000 € |
| Mise à jour cartographie du SD routier | 38 000 € |
| Rémunération CATP | 33 587 € |
| **Total HT** | **408 000 €** |

| Recettes | | |
|---|---|---|
| ADEME | 17% | 70 000 € |
| FEDER | 65% | 265 200 € |
| Collectivité | 18% | 72 800 € |
| **Total HT** | | **408 000 €** |

**ARTICLE 6 :**

D'autoriser le Président du Conseil Territorial à signer les conventions relatives aux marchés subséquents et pièces constitutives, en annexe de la présente délibération.

**ARTICLE 7 :**

Le Président du Conseil Territorial, le Directeur Général des Services sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au Journal Officiel de Saint-Martin.

Faite et délibérée le

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**

**<u>Objet</u> : Mise à jour du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027**

## CONTEXTE

Le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027, adopté le 9 novembre 2017 par le conseil territorial (délibération CT 07-03-2017), a été élaboré au lendemain du passage des cyclones Irma et Maria et est donc focalisé sur la reconstruction du territoire et de la destination.

La reconstruction étant largement réalisée même si certains chantiers demeurent, il apparait opportun de procéder à une mise à jour comme suit :

- Remplacement des actions réalisées par de nouvelles
- Mise à jour des données chiffrées
- Développement/approfondissement du volet « développement durable » du tourisme

## ENJEUX

Le maintien du terme « reconstruction » dans le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique laisse supposer que le territoire et la destination ne sont pas encore remis du passage des cyclones Irma et Maria.

Il apparait donc important aujourd'hui, en termes d'image, de procéder à une mise à jour de ce document stratégique.

Outre la suppression du terme « reconstruction », il est proposé ce qui suit :

- Réorganisation de l'architecture du schéma pour une meilleure lisibilité du document

Les bilans du schéma 2010-2015, de la période 2017-2023 du présent schéma, le bilan post Irma et Maria, les données de fréquentation ports/aéroports ainsi que l'évolution du parc d'hébergement sont désormais présentés en annexe et non plus au début du document.

- Mise à jour de l'ensemble du document pour inclure les avancées depuis 2017

La partie intitulée « Une stratégie entre continuité et innovation « qui relate l'historique du schéma a été enrichie de l'explication de la présente mise à jour.

La partie « Du principe de durabilité » a été enrichie de la synthèse des mémoires de stages sur le sujet de la durabilité et de la résilience.

La partie « Modalités opérationnelles » renommée « De la gouvernance territoriale du tourisme » présente les instances créées par délibérations depuis 2017 au lieu du projet de création de celles.ci

La partie « modalités d'évaluation » renommée « De l'évaluation de la mise en œuvre » présente l'article du code du tourisme de Saint-Martin adopté postérieurement et confiant celle-ci au directeur général des services dans le cadre du comité de direction du tourisme lui-même créé postérieurement.

- Développement de la partie « présentation thématique »

De la stratégie marketing/communication (prise en compte du principe de durabilité du tourisme)
De la diversification économique (développement d'une économie sociale et solidaire et d'une économie bleue)
Du parc d'hébergement (précision de l'objectif d'atteindre les 3500 chambres notamment par la réhabilitation des friches hôtelières)
Des investisseurs (création d'un guide de l'investisseurs et clarification du droit positif de Saint-Martin)
Saint-Martin destination durable à l'horizon 2030 (préparation d'une démarche de labellisation internationale)

- Un nouveau plan d'actions

Ce plan d'actions est la traduction opérationnelle de la présentation thématique.

| **Axes stratégiques** | **Actions opérationnelles** |
|---|---|
| **I. Une organisation pro-active pour animer le développement durable de l'économie touristique** | **Action 1** : Développement de l'activité commerciale et industrielle de l'office de tourisme<br>**Action 2** : Organisation d'un service « Statistique Economie Touristique » au sein de l'ITSEE<br>**Action 3** : Déploiement d'une stratégie économique sociale et solidaire<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie de mise en tourisme du patrimoine<br>**Action 5** : Déploiement d'une stratégie de développement de l'économie bleue |
| **II. Une communication pro-active pour accompagner le développement durable de l'économie touristique** | **Action 1 :** Adoption d'une marque de destination<br>**Action 2 :** Définition d'une stratégie d'animation du territoire<br>**Action 3 :** Poursuite de l'enseignement du tourisme dans les écoles<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie marketing/communication<br>**Action 5** : Déploiement de la marque de destination |
| **III. Reconstruction du parc d'hébergement haut de gamme** | **Action 1** : Création d'un référentiel de classement des meublés de tourisme<br>**Action 2** : Favoriser le développement de villas et guest houses à minima haut de gamme<br>**Action 3** : Accompagner la reconstruction des friches hôtelières<br>**Action 4** : Création d'un guide de l'investissement<br>**Action 5 :** Mise en place d'une politique de l'investissement durable |
| **IV. Favoriser et accompagner le développement de filières à fort potentiel** | **Action 1** : Favoriser le développement de la gastronomie<br>**Action 2** : Favoriser le développement de la filière bien-être/santé<br>**Action 3** : Favoriser le développement de la filière mariage<br>**Action 4** : Favoriser le développement de sports haut de gamme (pêche sportive, golf …)<br>**Action 5** : Favoriser le développement de la filière nautique |
| **V. Saint-Martin destination durable à l'horizon 2030** | **Action 1 :** Réalisation d'une étude d'impact du tourisme sur le territoire<br>**Action 2 :** Sensibilisation des acteurs du tourisme et de la population à la durabilité et à la résilience<br>**Action 3 :** Création d'un avantage pour les acteurs engagés dans une démarche de durabilité<br>**Action 4 :** Lancement d'une démarche de labellisation internationale<br>**Action 5 :** Réalisation d'un état des lieux du droit positif à Saint-Martin |
| **VI. Une politique de durabilité pour les générations futures** | **Action 1** : Renforcement des mesures visant la sécurité<br>**Action 2** : Aménagement signalétique du territoire et valorisation paysagère<br>**Action 3** : Modernisation des réseaux (routier, distribution d'eau, assainissement …)<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie de préservation de l'environnement<br>**Action 5** : Création d'un schéma routier terrestre et maritime |

| | |
|---|---|
| **VII. Une politique de projets structurants** | **Action 1** : Création d'un casino théâtre<br>**Action 2** : Projet d'aménagement du front de mer de Marigot<br>**Action 3** : Projet d'aménagement et de valorisation de Grand Case<br>**Action 4** : Mise en valeur du site de la plantation Mont Vernon<br>**Action 5** : Définition d'une stratégie de développement de la croisière haut de gamme<br>**Action 6** : Mise en place et organisation du service accueil des investisseurs<br>**Action 7** : Développement de l'aéroport de Grand-Case |

## PROPOSITION

Compte tenu de ce qui précède, il est demandé au Conseil territorial d'émettre un avis favorable à la mise à jour du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2027-2027 telle que proposée en annexe.

**Je vous prie de bien vouloir en délibérer**

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**

**<u>Objet</u> : Mise à jour du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027**

**Vu,** la loi organique N° 2007-223 du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer ;

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article LO 6314 relatif aux compétences de la Collectivité de Saint-Martin ;

**Vu** l'article LO 6314-3-I 5°du Code général des collectivités territoriales,

**Vu,** le code du tourisme de Saint-Martin, notamment ses articles D 211 et D 212,

**Vu,** le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 adopté le 9 novembre 2017 (délibération CT 07-03-2017)

**Considérant** le bilan 2017-2023 du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 présenté en annexe,

**Considérant** le projet de mise à jour du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 proposé en annexe,

**Considérant,** l'avis de la commission des affaires économiques, rurales et touristiques réunie le XXXXXXX

**Considérant,** le rapport du Président,

**Le Conseil territorial**,

**<u>DECIDE :</u>**

**Article I.** **D'approuver** la mise à jour du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 qui devient le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique 2017-2027 en annexe de la présente délibération.

**Article II.** Le Président du Conseil Territorial et le Directeur Général des Services sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au Journal Officiel de Saint-Martin

Faite et délibérée le……..

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**

**SCHEMA TERRITORIAL**

**D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE**

**DE LA COLLECTIVITE DE SAINT-MARTIN**

**Programmation stratégique 2017 – 2027**

**Mise à jour 2024**

**SOMMAIRE**

**I. PREAMBULE**

**II. ESPRIT DE LA STRATEGIE TOURISTIQUE 2017-2027**

2.1 Une stratégie entre continuité et innovation

2.2 Du principe de durabilité

2.3 La vision politique

2.4 Le positionnement

**III. LA STRATEGIE TOURISTIQUE 2017-2027**

3.1 Présentation thématique

3.2 Présentation du plan d'actions

3.3 De la gouvernance territoriale du tourisme

3.4 De l'évaluation de la mise en œuvre

**IV. ANNEXES**

4.1 Bilan de la période de programmation 2017-2023

4.2 Evolution de la fréquentation touristique 2008-2022

4.3 Evolution du parc d'hébergement 2008-2022

4.4 Etat des lieux post Irma et Maria 2017

4.5 Bilan de la programmation 2010-2015

## I. PREAMBULE

**A l'aube de l'année 2024, la décision d'une mise à jour du présent schéma territorial a été décidée pour marquer le fait que l'essentiel de la reconstruction du territoire a été réalisé. Dès lors le mot « reconstruction » est remplacé par l'expression « développement durable » et les actions réalisées au cours des années 2017 à 2023 sont remplacées par de nouvelles actions.**

**En effet, au lendemain des phénomènes cycloniques IRMA et MARIA, le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique 2017-2027 est devenu le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027.**

**Cette stratégie touristique de reconstruction reposant sur le principe de durabilité a pris en considération les enseignements du passage des phénomènes cycloniques IRMA et MARIA.**

**Le présent schéma d'aménagement et de développement touristique est la traduction de la vision politique de développement durable du territoire en une stratégie opérationnelle sur la période 2017 – 2027 après avoir été la traduction de la vision politique de reconstruction pour l'île de Saint-Martin.**

**Il s'inscrit dans un esprit tout à la fois de continuité et d'innovation par rapport au schéma d'aménagement et de développement touristique 2010-2015.**

**Outil de management du projet de territoire de reconstruction de la destination Saint-Martin, « The Friendly Island », il s'inscrit dans une démarche de durabilité pour la préservation des intérêts de la population et de l'environnement conformément à la définition officielle des Nations-Unies.**

« Les problématiques relatives au développement économique et social de Saint-Martin découlent directement de la continuité territoriale avec la partie néerlandaise, qui engendre une situation très concurrentielle. En effet, Sint-Maarten est plus attractive pour les affaires en raison d'une réglementation moins contraignante, de coûts d'exploitation plus faibles et d'une fiscalité moins lourde. » *José PALMA ANDRES, in « Rapport sur les perspectives de développement 2025 ».*

« Le tourisme est le seul secteur pour l'instant capable de tirer l'île vers le haut pour créer de la richesse et des emplois durables et avoir des retombées économiques significatives sur le territoire. » *José PALMA ANDRES, in « Rapport sur les perspectives de développement 2025 ».*

## II. L'ESPRIT DE LA STRATEGIE TOURISTIQUE

### 2.1 UNE STRATEGIE ENTRE CONTINUITE ET INNOVATION

Dès le mois de janvier 2009, un large consensus entre la Collectivité et l'ensemble des professionnels concernés par le tourisme avait été initié pour l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement touristique car le succès de cette stratégie réside dans la capacité de l'ensemble des acteurs à se fédérer autour d'un même projet de développement.
Ainsi, de janvier à juin 2009, une procédure de consultation des représentants des professionnels et acteurs du tourisme avait été lancée sur les 6 thématiques suivantes :

1. Le positionnement touristique de Saint-Martin
2. Quel tourisme pour quelle clientèle ?
3. Les marchés émetteurs d'aujourd'hui et de demain
4. La desserte aérienne
5. L'observation de l'activité touristique
6. La formation

Le 21 octobre 2009, les premières Assises Territoriales du Tourisme de Saint-Martin avaient été organisées pour faire le bilan de cette consultation et pour profiter de l'expérience et de l'expertise de hautes personnalités du secteur du tourisme, personnalités venant de métropole, des Etats-Unis mais également de la Caraïbe.

Parallèlement, des études d'images avaient été lancées afin de connaitre la perception touristique de l'île de Saint-Martin sur différents marchés émetteurs, en l'occurrence les Etats-Unis, le Canada, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, la France et la Scandinavie.

Le résultat de ce processus fut le Schéma d'aménagement et de développement touristique pour la période 2010-2015.

Le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 s'est inscrit dans la continuité du précédent en termes notamment de positionnement, de poursuite des actions relatives la modernisation/montée en gamme du parc d'hébergement et d'approfondissement du projet de front de mer de Marigot en y associant la redynamisation de centre-ville de façon intégrée.

L'innovation a consisté en l'élaboration d'une stratégie traduisant la volonté d'un développement durable de la destination et en la création des structures de gestion et d'animation appropriées sur les plans politique (Conseil du tourisme) et technique (Comité du tourisme/comité de direction du tourisme).

Après 6 années de mise en œuvre, la décision d'une mise à jour du présent schéma consiste à prendre en compte le fait que la reconstruction est pour l'essentiel réalisée.

Cette mise à jour qui témoigne de la capacité de ce document stratégique à s'adapter au fil des mandatures et des événements illustre la « durabilité » de la politique touristique du territoire.

## 2.2 DU PRINCIPE DE DURABILITE

**De la définition officielle**

En 1987, la commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU appelée aussi commission Brundland présente la première définition officielle du concept de développement durable : « le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures ».

Lors de la conférence des Nations-Unies sur l'environnement et le développement de 1992, connue sous le nom de conférence de Rio, le concept de développement durable a été retenu comme modèle de développement pour la planète.

Le concept de tourisme durable, déclinaison sectorielle du concept de développement durable, intègre dans sa définition la préservation des intérêts des générations présentes et futures.

Ainsi faut-il, pour garantir le développement durable du tourisme, parvenir à trouver le bon équilibre entre les aspects environnementaux (préservation des paysages et des ressources), économiques (création d'emplois et de richesses) et socio-culturels (préservation de la culture et du cadre de vie).

**Le présent schéma territorial d'aménagement et de développement touristique propose un projet de territoire supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable tant sur le plan éthique que social pour la population.**

**De la mise en œuvre du principe de durabilité**

Au cours des 6 premières années de mise en œuvre du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique 2017-2027, un certain nombre d'actions et de démarches ont été engagées dans l'objectif de faire de Saint-Martin une destination durable.

La demande de « durabilité » est devenue avec la crise sanitaire mondiale de 2019 une tendance mondiale. Le tourisme durable fait désormais partie des habitudes des voyageurs qui accordent davantage d'attention aux critères de durabilité dans le choix des offres et des services qui composent leur séjour.

Par ailleurs, le tourisme durable est devenu un principe directeur des politiques européennes et donc un critère d'accès aux fonds européens et une priorité du gouvernement français.

Dans le cadre du dispositif « France tourisme ingénierie », la Collectivité a demandé à Atout France de réaliser une étude d'opportunité quant au choix du label « durabilité » pour Saint-Martin lorsque le territoire sera prêt à se lancer dans une telle démarche de qualité et de reconnaissance internationale.

Parallèlement, avec la collaboration de la Collectivité, la CCISM a signé une convention de partenariat avec l'ADEME pour l'opérationnalité du dispositif d'Etat « Fonds tourisme durable » sur le territoire de Saint-Martin. Ce fonds vise à accompagner techniquement et soutenir financièrement les hôtels et les restaurants dans leur transition énergétique.

Enfin, la direction du tourisme a accueilli deux étudiantes de Master en stage pour travailler sur le sujet de la

résilience et de la durabilité comme suit :

- Mémoire 1 « Evaluation de la résilience et de la durabilité des hébergements touristiques sur les territoires insulaires à forte vulnérabilité : le cas de Saint-Martin »

- Mémoire 2 « Mettre en œuvre une stratégie touristique durable sur un territoire insulaire vulnérable : le cas de Saint-Martin »

**Mémoire 1 : « Evaluation de la résilience et de la durabilité des hébergements touristiques sur les territoires insulaires à forte vulnérabilité : le cas de Saint-Martin »**

***De la résilience*** « Rebondir, se redresser, se ressaisir »

Le renforcement de la résilience peut permettre aux hébergements d'accélérer la reprise de leur activité après une catastrophe et de retrouver plus rapidement un fonctionnement complet. La résilience permet aux hébergements touristiques de s'adapter aux perturbations et aux contextes incertains afin de récupérer et survivre face à des situations imprévues pour finalement se transformer et continuer de se développer.

Distinction résilience organisationnelle et résilience matérielle :
- Résilience organisationnelle : procédures de gestion de crise (connaissance de l'environnement, niveau de préparation, anticipation des perturbations, capacité de déploiement des ressources, degré d'adaptation, capacité de rétablissement)
- Résilience matérielle : résistance des bâtiments (selon l'environnement et le type de risque)

Importance d'avoir une stratégie de prévention (procédures avant, pendant et après) et d'adaptation (retours d'expériences pris en compte) pour une meilleure résilience.

| |
|---|
| Le développement de la résilience de par sa contribution à la durabilité dans le temps est une voie de réduction de la vulnérabilité. |

***De la durabilité***

La durabilité permet aux établissements de perdurer dans le temps tout en étant soutenable sur le plan social, économique et environnemental. L'industrie du tourisme est connue pour être l'une des industries les moins avancées concernant la mise en place de politique de durabilité et l'une des plus négativement impactante pour l'environnement. Le problème étant que les démarches « tourisme durable » ont un coût important. A Saint-Martin s'ajoute le fait que les hébergeurs ont une connaissance superficielle du concept de durabilité (limité à l'environnement) comme du concept de résilience (source : entretiens avec les hébergeurs du territoire).

**Mémoire 2 « Mettre en œuvre une stratégie touristique durable sur un territoire insulaire vulnérable : le cas de Saint-Martin »**

***Le concept de destination touristique durable (DTD)***

« Une destination dont le développement répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins. »

Croissance économique + préservation de l'environnement + égalité sociale

Le *pilier économique* du développement durable implique nécessairement une croissance économique génératrice de richesses et d'emplois mais celle-ci ne doit pas se faire au détriment de l'environnement et du bien-être social.

Le *pilier environnemental* du développement durable implique la préservation et la protection de son patrimoine naturel de manière à ce que d'une part les générations futures puissent profiter de celui-ci et d'autre part que l'attractivité touristique de la destination soit pérenne.

Le *pilier social* du développement durable implique dans un premier temps de disposer d'infrastructures touristiques accessibles à tous sur le principe. Dans un second temps, il implique une diversification économique créatrice d'emplois accessibles aux populations les moins favorisées.

***Le label « Green destination »***

Ce programme certifie et promeut les destinations touristiques durables au niveau international selon des critères environnementaux, socio-économiques et culturels. Un label exigeant et international. Les critères de Green Destinations sont ceux du GSTC (**Global Sustainable Tourism Council** – Conseil mondial du tourisme durable).

## 2.3 LA VISION POLITIQUE

Comme indiqué en préambule, la stratégie touristique de la Collectivité de Saint-Martin repose sur le principe directeur de durabilité à entendre comme la recherche d'équilibre des différentes composantes d'un développement et d'un aménagement de territoire soit entre les impératifs économiques, sociaux, environnementaux et culturels.

**Le tourisme est une activité économique transversale tout autant qu'un projet de territoire qui implique, pour sa relance et son développement durable, la mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques, de la population et de l'ensemble des services de la Collectivité**.

Le tourisme est envisagé comme un moyen de générer des richesses et d'améliorer les conditions de vie de la population dans le respect et la préservation de l'environnement terrestre et maritime comme suit :

**Création de valeur économique et d'emplois**
Le tourisme source d'emplois
Le tourisme source de chiffre d'affaires
Le tourisme source de recettes publiques

**Protection de l'environnement**
Maîtrise de l'urbanisation et valorisation paysagère
Préservation des ressources naturelles
Mise en valeur des ressources patrimoniales

**Le tourisme facteur d'équilibre social**
Le tourisme au service du territoire
Le tourisme au service de la population
Des équipements mixtes accessibles à la population

**Mise en valeur de l'identité culturelle**
Une identité mélange de « French touch » et de « culture caribéenne »
Valorisation des sites patrimoniaux et richesses historiques
Valorisation des traditions et coutumes saint-martinoises

## 2.4 LE POSITIONNEMENT

Le positionnement correspond aux attributs d'une destination, ce qui permet de la distinguer des autres notamment au regard des clientèles cibles. Choisir un positionnement pour une destination c'est en définir la personnalité qui permettra de l'identifier clairement et de la différencier par rapport aux destinations concurrentes.

Par conséquent, lorsqu'un choix de positionnement est effectué, l'ensemble des actions menées en termes de projets ou de communication le sont en adéquation afin que les clientèles sachent à quel genre de destination elles ont à faire.

Le 24 juin 2010, le conseil territorial adoptait le premier schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de Saint-Martin par délibération CT 29-11-2010 et ce pour la période 2010-2015.

Ce schéma indique le choix d'un positionnement spécifique « **haut de gamme moderne** », positionnement dont découle l'ensemble du plan d'actions faisant partie intégrante du schéma adopté.

Ce positionnement qui est l'axe majeur de la politique d'aménagement et de développement car identifié comme celui correspondant à l'image que se font les touristes de Saint-Martin eu égard à son historique touristique, n'exclut pas l'existence de produits luxe et moyenne gamme.

**Ce positionnement qui est une invitation à favoriser la qualité à la quantité s'inscrit dans l'esprit de se positionner comme une destination touristique durable.**

## III. LA STRATEGIE TOURISTIQUE 2017-2027

### 3.1 PRESENTATION THEMATIQUE

**De la marque de destination**

La marque de destination a un double objectif :

1. Créer une identité touristique reflétant le positionnement de la destination et intégrant les résultats des consultations des acteurs du tourisme.

2. Créer du lien social en fédérant les acteurs du tourisme tant publics que privés autour d'une identité partagée dans le cadre de la mise en œuvre de contrats de destination.

La marque de destination est l'opportunité de :

- Mettre en tourisme des événements traditionnels et de développer des événements respectueux de l'esprit de la présente stratégie touristique
- Valoriser l'histoire, le patrimoine, les coutumes et traditions via l'art du storytelling et du street marketing.

La marque de destination par étape :

1. Création d'un visuel symbolique de l'identité partagée
2. Définition d'une charte graphique et d'un guide de marque
3. Mise en place d'une gouvernance de la marque
4. Elaboration d'une stratégie d'animation de la marque sur le territoire
5. Elaboration d'une stratégie de communication et de marketing territorial.

La marque de destination est l'opportunité pour l'office du tourisme de développer son volet industriel et commercial sur la base d'une convention avec la Collectivité.

Le contrat de destination prévu par le code du tourisme de Saint-Martin est un outil de déploiement de la marque de destination.

**De la stratégie marketing-communication**

La Collectivité de Saint-Martin souhaite se doter d'une stratégie marketing/communication durable qui prenne en considération :

- Le principe de durabilité dans le choix des marchés émetteurs et des segments de clientèle
- La recommandation du Conseil stratégique du tourisme outre-mer d'octobre 2023 concernant la nécessité de revoir ses marchés en prévision de la forte montée des prix de l'aérien en raison du coût important des nouveaux carburants bio.
- Les grandes lignes de la stratégie marketing de relance de la destination Saint-Martin réalisée par Atout France
- La réalité des chiffres de fréquentation de l'île par marché émetteur et de la répartition de cette clientèle entre les deux parties de l'île (sources : aéroport Princess Juliana et enquêtes de fréquentation hôtelière)

- Les filières que la Collectivité encourage et favorise par ses politiques publiques et qui sont identifiées dans le plan d'actions du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique 2017-2027 (gastronomie, sports haut de gamme, mariage, bien-être, croisière haut de gamme, nautisme).

La Collectivité de Saint-Martin souhaite s'assurer de l'adéquation des actions menées avec les attentes des marchés et le profil des clientèles. Pour ce faire, la Collectivité estime nécessaire :

- De réaliser de nouvelles études d'image sur les marchés où intervient l'office du tourisme
- De réaliser des fiches profil par marché émetteur et par segment de clientèle cible (idée force du marché, données économiques, données touristiques, la place du digital, bassins émetteurs principaux du marché, profil du/des touriste(s), tendances du marché, accès aérien, formalités de franchissement de frontière, sensibilité au tourisme durable et position par rapport au fait de prendre l'avion, la concurrence régionale sur le marché …)
- De créer des outils et/ou une méthode d'évaluation des plans d'actions
- Le principe d'un marketing et d'une communication sur mesure par marché

**Du patrimoine**

Située au nord de l'arc antillais et renommée pour la beauté de ses paysages, de son littoral et de son patrimoine maritime, Saint-Martin l'est moins pour son patrimoine bâti et culturel.

Dans ce contexte touristique et de bi-nationalité de l'île, la partie française de l'île a une spécificité primordiale: un patrimoine historique bâti encore présent.

Un patrimoine bâti, protégé ou non, qui mérite d'être réhabilité et valorisé afin :

- de protéger et préserver le patrimoine bâti subsistant en réinvestissant les lieux patrimoniaux pour des usages renouvelés tout en étant respectueux des sites,

- de diversifier les activités culturelles en proposant des lieux d'accueil propices au développement de la fréquentation des résidents et des touristes avec une médiation variée pour offrir une approche renouvelée de l'histoire de Saint-Martin pour tous les types de publics,

- de croiser l'aménagement des sites patrimoniaux avec les logiques urbaines et paysagères contemporaines pour améliorer le cadre de vie des résidents et renforcer la cohésion sociale en réinvestissant des lieux patrimoniaux destinés à tous, tout en assurant des structures d'accueil sécurisées et modernes,

- d'assurer une gestion et un développement économique des sites patrimoniaux pour permettre un réinvestissement des dividendes en faveur de la préservation et de l'entretien des sites.

**De la filière tourisme de santé/bien-être**

La filière tourisme de bien-être/santé est une filière en plein essor dans le monde qui progresse 50% plus vite que le tourisme de manière générale. En 2013, les revenus du tourisme de bien-être ont représenté 500 milliards de dollars soit 15% des dépenses touristiques à travers le monde (source : Global Spa and Wellness). Selon une étude « Visa » de 2014 intitulée « Mapping the Future of Global Travel and Tourism », le nombre de personnes voyageant pour raison de santé est passé de 7,5 millions en 2007 à 16 millions en 2012.

Si les Américains sont les premiers voyageurs pour raison médicale en raison du coût des soins dans leur pays, la tendance commence à prendre de l'ampleur également en Europe. Ceci explique que les Etats-Unis soient déjà en avance dans la promotion de cette filière à l'international avec la « Global Spa and Wellness » qui organise un sommet annuel et la « Medical Tourism Association » basée en Floride qui propose des formations ainsi qu'un label pour les hôtels, caribéens notamment, positionnés sur cette thématique. En France, le salon annuel des Thermalies qui se tient à Paris a, depuis 2016, ouvert un nouveau pavillon dédié aux cliniques, médical spa et hôtels. Les offres proposées vont de la santé préventive à la médecine esthétique en passant par la médecine

alternative. Le marché américain étant notre marché naturel principal, se positionner sur cette thématique apparait tout à fait opportun.

Reste à définir :

- la ou les spécialités à promouvoir en fonction des atouts de notre territoire et de la concurrence régionale
- la zone géographique qui pourrait être classée zone touristique pour permettre la création d'un village dédié à la santé et au bien-être.

**De la filière tourisme de mariage**

La législation en vigueur sur notre territoire depuis 2009 (article 58 de la loi n°2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement des outre-mer) facilite les mariages de ressortissants étrangers ce qui a entrainé le développement de cette filière sur notre territoire avec des demandes en augmentation croissante venant principalement mais non exclusivement des marchés américain et canadien. Cette filière ayant favorisé le développement de l'activité de « wedding planner » concerne le secteur aérien, le secteur de l'hébergement (hôtels et villas) ainsi que celui du commerce de proximité (fleuriste, traiteur, location de voiture, photographe, commerces divers).

**De la croisière haut de gamme**

Le tourisme de croisière est un secteur en pleine expansion, une tendance qui se confirme d'année en année. Selon la FCCA, ce sont quelques 24,2 millions de croisiéristes qui ont évolué dans le monde en 2016 soit +4% par rapport à l'année 2015 dont 12 millions de nord-américains. Avec 33,7% de parts de marché, le bassin des Caraïbes est le premier bassin de croisière au monde tandis que le marché nord-américain en est le premier marché source. Faire le choix d'un tourisme de croisière haut de gamme, avec l'accueil de navires à la capacité maximale de 1200 passagers, c'est respecter le positionnement de la destination mettant l'accent sur la qualité et s'inscrire dans l'esprit de durabilité sur lequel repose la présente stratégie touristique mettant l'accent sur la préservation du cadre de vie de la population et de l'environnement.

**De la filière gastronomie**

La valorisation touristique de la gastronomie s'inscrit dans la continuité de la précédente programmation stratégique au cours de laquelle le dispositif de « Maître restaurateur » a été introduit dans la règlementation en vigueur sur le territoire afin de valoriser cette activité à la notoriété déjà bien assise. Il apparait opportun de poursuivre les efforts de mise en valeur et de promotion de la gastronomie française recherchée et prisée par les clientèles notamment nord et sud-américaines tout en développant sa spécificité « régionale ».

En 2022, l'association des Chefs Restaurateurs de Saint-Martin est créée dans le sillage de la première édition du Festival de la gastronomie. Son objectif est de promouvoir l'excellence des chefs, cuisiniers et restaurateurs de Saint-Martin par l'organisation d'évènements, d'assurer la communication entre les institutions et les membres, de faciliter les relations entre professionnels, de fournir de l'information, et d'aider les chefs locaux dans leur communication ainsi que dans leur formation professionnelle. Afin de poursuivre le développement de la filière « gastronomie » et d'assurer sa structuration de façon durable, la Collectivité souhaite devenir partenaire de l'association des chefs restaurateurs de Saint-Martin créé le 22 avril 2022 dans le cadre d'un contrat de destination.

L'ambition de la Collectivité est de créer un titre de « chef restaurateur de Saint-Martin » codifié dans le code du tourisme de Saint-Martin à l'instar du titre d'Etat de Maître Restaurateur qui sera géré de façon partenariale avec l'association des Chefs restaurateurs de Saint-Martin.

Le titre de Chef Restaurateur de Saint-Martin a pour objectif de reconnaitre et valoriser les professionnels de la restauration traditionnelle et gastronomique en tenant compte de la réalité insulaire du territoire concernant l'approvisionnement en matières premières et de la volonté de promouvoir une cuisine

intégrant les produits du terroir.
La gestion partenariale dudit titre avec l'association des chefs restaurateurs s'inscrit dans l'esprit de développement d'un tourisme durable.

**De la filière sport haut de gamme**

Dans le cadre du respect de l'équilibre entre l'intérêt des touristes de disposer d'activités de loisirs lors de leur séjour, celui de la population et de l'environnement naturel, une distinction est faite entre les sports nautiques motorisés à limiter dans le temps et dans l'espace et les sports nautiques non motorisés à encourager.

| Sports nautiques motorisés | Sports nautiques non motorisés |
|---|---|
| Pêche sportive, ski nautique, scooter des mers, plongée, parachute ascensionnel | Planche à voile, surf, stand up paddle, kitesurf, kayak |

Les sports nautiques peuvent être l'occasion :

- De valoriser nos champions du monde et d'Europe et d'encourager des vocations sportives
- D'organiser des événements comme le « Saint Martin Billfish Tournament », évènement de pêche sportive annuel depuis 20 ans attirant des pêcheurs venant tant de la région Caraïbe que des Etats-Unis et de la France.

**De la sécurité**

Objectif principal : Créer un schéma local de sécurité publique qui permette le tourisme de développement durable de l'île et l'amélioration de la qualité de vie des touristes et des résidants.

La sécurité du territoire est considérée comme un axe majeur de notre stratégie de développement touristique. Il nous semble impératif de créer un partenariat entre le secteur de la sécurité et celui du tourisme.

C'est au sein du CLSPD que nous élaborerons un projet « Sécurité et Tourisme ». La mise place d'un groupe de travail dans lequel les services de la collectivité (Police territoriale, services techniques, direction du tourisme, culture, responsables de sites…), de l'office du tourisme, de la justice, et autres acteurs de la prévention de la sécurité pourront coopérer et permettre l'évaluation de la situation locale et répondre aux défis actuels.

Il nous importe aujourd'hui de pouvoir mettre en cohérence nos dispositifs de prévention situationnelle et en renforçant la présence humaine dans l'espace public. Il s'agit de déployer une « brigade tranquillité » qui œuvra sur l'ensemble de l'espace public et les lieux à forte affluence touristique.

Aussi, la mise en œuvre du schéma de tranquillité publique contribuera à améliorer la gestion au quotidien de l'espace public, tout en travaillant sur son aspect social. La maitrise d'une prévention sociale qui regroupe des mesures qui viseront à améliorer les conditions de vie des usagers permettra d'influer directement sur le comportement délinquant. Car la qualité des relations entre résidants et visiteurs de l'île détermine surtout le sentiment de sécurité ou d'insécurité chez les touristes.

**De l'environnement**

Le passage des phénomènes cycloniques IRMA et MARIA impose de prendre des mesures renforcées en matière de protection de l'environnement comme :

- la mise en place d'une réglementation de prévention et de répression des actes de pollution des espaces publics terrestres et maritimes,

- la mise en place d'une réglementation d'encadrement des activités polluantes,
- La résilience des infrastructures touristiques et de l'aménagement du territoire,
- l'insertion d'un volet « sensibilisation au respect de l'environnement » dans l'enseignement du tourisme à l'école.

**De la diversification économique**

Au regard de la superficie du territoire de Saint-Martin et de son insularité, la diversification de l'économie est envisagée sur la base du tourisme par la mutualisation des infrastructures en s'appuyant sur le tissu économique existant afin de le renforcer et de le développer.

Cette diversification repose sur la mise en place d'une économie sociale et solidaire, modèle en parfaite adéquation avec le principe de développement durable, et sur la valorisation économique de l'espace maritime.

**Du parc d'hébergement**

L'objectif de la Collectivité est d'atteindre les 3500 chambres par la réhabilitation des friches hôtelières ce qui revient à finaliser la reconstruction du territoire suite au passage des cyclones Irma et Maria. Cet objectif doit permettre de retrouver un parc d'hébergement suffisant sur le plan quantitatif pour relancer l'économie touristique et dynamique sur le plan qualitatif (entretien et modernisation au fil du temps) afin de proposer un produit et des services adaptés à une clientèle toujours plus exigeante dans un contexte fortement concurrentiel.

**Des investisseurs**

L'accueil des investisseurs a pour objectif de faciliter le parcours des porteurs de projets par un accès simplifié aux informations relatives notamment aux normes d'urbanisme et aux dispositifs de financement existants. La Collectivité souhaite que cet accueil soit organisé et ce, en collaboration avec les services de l'Etat. La mise à jour du « Doing business in Saint-Martin », guide de l'investissement sur le territoire, a également pour ambition de rendre plus accessible l'information auprès de ce public. Pour compléter ce dispositif d'accueil, la Collectivité a le projet de faire un état des lieux du droit positif sur le territoire qui se partage entre le droit national (compétences étatiques) et le droit territorial (compétences de la Collectivité issues de la loi organique de 2007).

Par ailleurs, dans l'esprit d'un développement touristique durable, la reconstruction de la destination ne peut faire l'impasse sur la reconstruction des maisons et immeubles à usage d'habitation pour la population. Un tourisme durable implique d'avoir une population vivant dans de bonnes conditions et un paysage urbain « esthétique » pour les touristes visitant le territoire. D'où le projet de politique publique de l'investissement durable.

**Saint-Martin destination durable à l'horizon 2030**

Dans l'optique d'une démarche de labélisation internationale « destination durable » initiée et portée par la Collectivité, il convient de réaliser une étude d'impact du tourisme sur le territoire et d'associer tant le secteur privé que la population par une sensibilisation à la durabilité ainsi qu'à la résilience. La création d'un avantage fiscal pour les hébergements engageant une démarche de labellisation « tourisme durable » a pour ambition de favoriser la transition énergétique des établissements qui bénéficient par ailleurs d'aides d'Etat.

## 3.2 PRESENTATION DU PLAN D'ACTIONS

Ce plan d'actions est la traduction opérationnelle de la présentation thématique.

| Axes stratégiques | Actions opérationnelles |
|---|---|
| **I. Une organisation pro-active pour animer le développement durable de l'économie touristique** | **Action 1** : Développement de l'activité commerciale et industrielle de l'office de tourisme<br>**Action 2** : Organisation d'un service « Statistique Economie Touristique » au sein de l'ITSEE<br>**Action 3** : Déploiement d'une stratégie économique sociale et solidaire<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie de mise en tourisme du patrimoine<br>**Action 5** : Déploiement d'une stratégie de développement de l'économie bleue |
| **II. Une communication pro-active pour accompagner le développement durable de l'économie touristique** | **Action 1 :** Adoption d'une marque de destination<br>**Action 2 :** Définition d'une stratégie d'animation du territoire<br>**Action 3 :** Poursuite de l'enseignement du tourisme dans les écoles<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie marketing/communication<br>**Action 5** : Déploiement de la marque de destination |
| **III. Reconstruction du parc d'hébergement haut de gamme** | **Action 1** : Création d'un référentiel de classement des meublés de tourisme<br>**Action 2** : Favoriser le développement de villas et guest houses à minima haut de gamme<br>**Action 3** : Accompagner la reconstruction des friches hôtelières<br>**Action 4** : Création d'un guide de l'investissement<br>**Action 5 :** Mise en place d'une politique de l'investissement durable |
| **IV. Favoriser et accompagner le développement de filières à fort potentiel** | **Action 1** : Favoriser le développement de la gastronomie<br>**Action 2** : Favoriser le développement de la filière bien-être/santé<br>**Action 3** : Favoriser le développement de la filière mariage<br>**Action 4** : Favoriser le développement de sports haut de gamme (pêche sportive, golf …)<br>**Action 5** : Favoriser le développement de la filière nautique |
| **V. Saint-Martin destination durable à l'horizon 2030** | **Action 1 :** Réalisation d'une étude d'impact du tourisme sur le territoire<br>**Action 2 :** Sensibilisation des acteurs du tourisme et de la population à la durabilité et à la résilience<br>**Action 3 :** Création d'un avantage fiscal pour les acteurs engagés dans une démarche de durabilité<br>**Action 4 :** Lancement d'une démarche de labellisation internationale<br>**Action 5 :** Réalisation d'un état des lieux du droit positif à Saint-Martin |
| **VI. Une politique de durabilité pour les générations futures** | **Action 1** : Renforcement des mesures visant la sécurité<br>**Action 2** : Aménagement signalétique du territoire et valorisation paysagère<br>**Action 3** : Modernisation des réseaux (routier, distribution d'eau, assainissement …)<br>**Action 4** : Définition d'une stratégie de préservation de l'environnement<br>**Action 5** : Création d'un schéma routier terrestre et maritime |
| **VII. Une politique de projets structurants** | **Action 1** : Création d'un casino théâtre<br>**Action 2** : Projet d'aménagement du front de mer de Marigot<br>**Action 3** : Projet d'aménagement et de valorisation de Grand Case<br>**Action 4** : Mise en valeur du site de la plantation Mont Vernon<br>**Action 5** : Définition d'une stratégie de développement de la croisière haut de gamme<br>**Action 6** : Mise en place et organisation du service accueil des investisseurs<br>**Action 7** : Développement de l'aéroport de Grand-Case |

## 3.3 DE LA GOUVERNANCE TERRITORIALE DU TOURISME

Conformément aux actions de l'axe stratégique I de la version initiale du présent schéma territorial d'aménagement et de développement touristique, une gouvernance spécifique du tourisme a été adoptée par le conseil territorial et codifiée dans le code du tourisme de Saint-Martin officiellement créé en 2021.

**Des instances de gouvernance**

**Conseil du tourisme (articles D 231 à D 236 du code du tourisme de Saint-Martin)**

***Composition***
- Présidence : le président de la Collectivité ou son représentant
- Membres du conseil exécutif
- Membres de la commission des affaires économiques et touristiques

***Compétences***
- Problématiques touristiques transversales liées au développement d'une destination touristique durable dans un objectif de coordination et de décision
- Règlementation touristique (code du tourisme)
- Sujets stratégiques en termes de développement et d'aménagement touristique (schéma territorial d'aménagement et de développement touristique)
- Investissements et projets structurants (dispositif France Tourisme Ingénierie)

**Comité du tourisme (articles D 241 à D 246 du code du tourisme de Saint-Martin)**

***Composition***
- Présidence : Vice-présidence de la délégation développement économique ou son représentant
- Représentants officiels des organismes satellites de la Collectivité,
- Représentants officiels des organismes institutionnels et des organisations professionnelles directement concernés par l'économie touristique.

***Compétences***
- Problématiques touristiques du territoire et des acteurs dans un objectif de concertation et de coordination
- Stratégie marketing communication
- Marque de destination et campagnes de promotion de la destination,
- Animation touristique du territoire
- Statistiques touristiques

**Comité de direction du tourisme (articles D 261 à D 265 du code du tourisme de Saint-Martin)**

***Composition***
- Animation : Directeur général des services
- Directeur général des services,
- Directeurs généraux adjoints,
- Directeurs de services de la Collectivité
- Directeurs des organismes satellites de la Collectivité.

***Compétences***
- Coordination des dossiers touristiques transversaux
- Suivi et évaluation de la mise en œuvre du schéma territorial d'aménagement et de développement touristique

## 3.4 DE L'EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

Le Comité de direction du tourisme a vocation à suivre et à évaluer la mise en œuvre opérationnelle du plan d'actions du présent schéma territorial d'aménagement et de développement touristique conformément aux dispositions de l'article D 263 du code du tourisme de Saint-Martin.

## IV. ANNEXES

### 4.1 BILAN DE LA PERIODE DE PROGRAMATION 2017-2023

**Axe stratégique I. Une organisation pro-active pour animer le plan de reconstruction de l'économie touristique**

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs /commentaires |
|---|---|---|
| **Action 1** : Réorganisation de la gouvernance touristique | Réalisée | Adoption d'une délibération portant amélioration du dispositif de gouvernance du tourisme CT 06-07-2022 du 29 septembre 2022<br><br>Adoption d'une délibération portant précisions relatives au champ de compétences du conseil du tourisme et du comité du tourisme CT 007-05-2022 du 12 décembre 2022<br><br>Adoption d'une délibération portant création d'une convention d'objectifs entre la Collectivité et l'office du tourisme CT 37-10-2021 du 1er juillet 2021<br><br>Signature d'une convention d'objectifs Collectivité/office du tourisme le 9 juin 2021<br><br>Adoption d'une délibération relative aux compétences que la Collectivité confie à l'office du tourisme : délibération CT 24-03-2020 du 31 janvier 2020 |
| **Action 2** : Création d'un Conseil du tourisme et d'un Comité du tourisme | Réalisée | Création de ces deux instances collégiales par délibération CT-07-04-2017 du 9 novembre 2017 / modification de la composition par délibération CT 06-07-2022 du 29 septembre 2022 |
| **Action 3** : Définition d'une stratégie économique de reconstruction | Désormais sans objet | La relance de l'économie touristique en décembre 2019 a été freinée par la crise sanitaire dès le début de l'année 2020. Aux dispositifs d'exception post irma se sont substitués des dispositifs liés à la crise sanitaire. |
| **Action 4** : Définition d'une stratégie de mise en tourisme du patrimoine | A faire | |

**Axe stratégique II. Une communication pro-active pour accompagner le plan de reconstruction de l'économie touristique**

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs /commentaires |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| **Action 1 :** Adoption d'une marque de territoire | En cours | Adoption d'une délibération portant création d'un dispositif d'encadrement du recours à la marque de destination par les acteurs privés et publics autre que la collectivité par la délibération CT-07-04-2017 du 9 novembre 2017<br><br>Adoption d'une délibération portant amélioration du dispositif d'utilisation de la marque de destination CT 007-03-2022 du 12 décembre 2022<br><br>En raison du contexte sanitaire, l'organisation d'une consultation de la population pour la marque de territoire était trop complexe. Aussi a-t-il été décidé de s'orienter vers une marque de destination ne nécessitant qu'une consultation des acteurs publics et privés de l'industrie touristique. |
| **Action 2 :** Définition d'une stratégie d'animation du territoire | A faire | Projet de contrat de destination « animation touristique du territoire » |
| **Action 3 :** Poursuite de l'enseignement du tourisme dans les écoles | En cours / A poursuivre | Dispositif existant depuis plus de 10 ans<br>Objectif d'augmenter le nombre de classes tourisme |
| **Action 4** : Définition d'une stratégie marketing/communication | Projet 2023/2024 | La version de 2019 nécessite une mise à jour suite à la crise sanitaire qui a eu un impact sur les attentes et comportements de la clientèle ainsi que sur les outils marketing et les méthodes de communication |

**Axe stratégique III. Reconstruction du parc d'hébergement haut de gamme**

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs /commentaires |
|---|---|---|
| **Action 1**: Favoriser l'implantation de ressorts thématiques : grand luxe, spa /bien-être… | En cours | Etude de faisabilité d'un projet de resort golf en zone rouge PPRN<br>(Dispositif France Tourisme Ingénierie) |
| **Action 2** : Favoriser le développement de villas et guest houses à minima haut de gamme | En cours | 189 déclarations de meublés de tourisme correspondant à **501** lits<br>11 nouveaux hébergements représentant 63 chambres |
| **Action 3** : Définition d'un plan de reconstruction des hébergements haut de gamme | Réalisé | Renouvellement du classement officiel entre 2022 et 2023<br>Reste la reconstruction des friches hôtelières avec problématiques juridiques |

| | | |
|---|---|---|
| **Action 4** : Définition de nouvelles modalités architecturales | Sans objet | L'Etat a imposé la reconstruction à l'identique |

## Axe stratégique IV. Favoriser et accompagner le développement de filières à fort potentiel

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs /commentaires |
|---|---|---|
| **Action 1** : Favoriser le développement de la gastronomie | En cours | Festival de la gastronomie annuel depuis 2021<br>Création de l'association des Chefs restaurateurs de Saint-Martin en 2022<br>Existence du titre de maître restaurateur depuis 2012<br>8 maîtres restaurateurs sur Saint-Martin<br>Adhésion de la CCISM au réseau « cité du goût et des saveurs » en 2021<br>Réalisation d'un ouvrage « The island's cookbook » par les élèves du lycée professionnel des îles du nord |
| **Action 2** : Favoriser le développement de la filière bien-être/santé | En cours | Réalisation en 2019 d'une analyse sur le potentiel de développement de cette filière sur Saint-Martin à l'attention des porteurs de projets<br>Des manifestations d'intérêts de la part de porteurs de projets |
| **Action 3** : Favoriser le développement de la filière mariage | En cours | Développement au sein des établissements d'hébergement par la création pour certain d'un département dédié |
| **Action 4** : Favoriser le développement de sports haut de gamme (pêche sportive, golf …) | En cours | Elaboration de la stratégie de l'économie bleue en cours<br>Etude sur la faisabilité d'un golf dans le cadre du dispositif « France Tourisme Ingénierie »<br>Préparation d'un marché pour l'élaboration d'une stratégie d'investissement en termes d'aménagements et de services pour les marinas dans le cadre de « France Tourisme Ingénierie »<br>Lancement d'une réflexion pour relancer et internationaliser le Billfish<br>Lancement d'une réflexion pour la création d'un événement nautique régional |

## Axe stratégique V. Création du code du tourisme de Saint-Martin

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs /commentaires |
|---|---|---|
| **Action 1 :** Création d'un label « Friendly Island » | Abandon | Problématique juridique concernant « friendly island » / non protégeable auprès de l'INPI et de son homologue américain |
| **Action 2 :** Adaptation de la réglementation « guide conférencier » | Abandon | Adaptation très complexe et de moindre intérêt pour le territoire de Saint-Martin |

| | | |
|---|---|---|
| **Action 3 :** Traduction juridique de la gouvernance du tourisme | Réalisée | Création d'un titre « de la gouvernance territoriale du tourisme » au sein du code du tourisme organisant/articulant l'ensemble des délibérations sur la répartition des compétences entre la direction du tourisme et l'office du tourisme / le conseil du tourisme, le comité du tourisme et le comité de direction du tourisme<br><br>Création d'une convention d'objectifs entre la Collectivité et l'office du tourisme CT 37-10-2021 du 1er juillet 2021 clarifiant les missions de service public confiées à l'office du tourisme<br><br>Création du contrat de destination par délibération CT 007-04-2022 du 12 décembre 2022 |
| **Action 4 :** Codification de la réglementation relative au tourisme | Réalisée | Adoption du code du tourisme de Saint-Martin par délibération CT 37-10-2021 du 1er juillet 2021 |

**Axe stratégique VI. Une politique de durabilité pour les générations futures**

| Actions | Etat d'avancement | Indicateurs / commentaires |
|---|---|---|
| **Action 1** : Renforcement des mesures visant la sécurité | En cours | Projet d'installation de postes Police territoriale/gendarmerie à QO, GC et SG<br>Réactivation du CLSPD |
| **Action 2** : Aménagement signalétique du territoire et valorisation paysagère | En cours | Adoption d'une délibération CT 09-03-2023 du 06 mars 2023 intitulée « simplification et adaptation de la signalétique routière : intégration de la signalétique touristique dans la signalétique directionnelle »<br><br>Attente de la notification du marché sur l'aménagement signalétique du territoire |
| **Action 3** : Modernisation des réseaux (routier, distribution d'eau, assainissement …) | En cours | Travaux de réparation et de remise en service post Irma et Maria réalisés.<br>Reste à moderniser les réseaux vieillissants pour un fonctionnement optimal |
| **Action 4** : Définition d'une stratégie de préservation de l'environnement | A faire | Le code de l'environnement s'applique à Saint-Martin<br>Mise en valeur de la biodiversité multi-sites en programmation |

**Axe stratégique VII. Une politique de projets structurants**

| Actions | Etat d'avancement | Compétence |
|---|---|---|
| **Action 1** : Adoption d'une démarche d'urbanisme de projet | Réalisée | Intégration au code de l'urbanisme via la déclaration préalable |
| **Action 2** : Réalisation du projet structurant du grand Marigot | En cours | Consultation pour un schéma directeur de circulation lancée le 3/8/2023 |
| Action 3 : Projet d'aménagement et de valorisation de Grand Case | En cours | Projet au stade des études préalables<br>Consultation de maîtrise d'œuvre lancée par l'établissement portuaire pour les mouillages |
| **Action 4** : Projet de création d'un village artisanal | En cours | |
| **Action 5** : Définition d'une stratégie de développement de la croisière haut de gamme | En cours | A l'issue des travaux engagés par le port de Galisbay sur la définition de sa stratégie globale, les travaux sur la stratégie de développement de la croisière haut de gamme pourront reprendre en tenant compte des changements intervenus avec la crise sanitaire. |
| **Action 6** : Mise en place et organisation du service accueil des investisseurs | En cours | Partenariat Collectivité/ Préfecture pour l'accueil des porteurs de projets en attendant la formalisation de celui-ci dans le projet de contrat de destination<br>Collectivité/Etat créant un comité d'accueil investisseurs |
| **Action 7** : Développement de l'aéroport de Grand-Case | En cours | |

## 4.2 EVOLUTION DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE 2008-2022

### ANNEE 2008

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 48 688 | 6 429 |
| FEVRIER | 49 498 | 7 106 |
| MARS | 55 595 | 8 034 |
| AVRIL | 43 992 | 6 176 |
| MAI | 37 878 | 8 942 |
| JUIN | 33 707 | 6 898 |
| JUILLET | 43 162 | 11 152 |
| AOUT | 41 291 | 10 779 |
| SEPTEMBRE | 19 273 | 3 737 |
| OCTOBRE | 24 409 | 8 180 |
| NOVEMBRE | 35 596 | 7 017 |
| DECEMBRE | 42 321 | 8 757 |
| TOTAL | **475 410** | **93 207** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 174 778 | 2 157 |
| FEVRIER | 162 491 | 1 301 |
| MARS | 180 709 | 1 657 |
| AVRIL | 137 299 | 863 |
| MAI | 57 983 | 0 |
| JUIN | 59273 | 0 |
| JUILLET | 64 478 | 0 |
| AOUT | 59 474 | 0 |
| SEPTEMBRE | 52 341 | 0 |
| OCTOBRE | 75 352 | 0 |
| NOVEMBRE | 131 480 | 703 |
| DECEMBRE | 190 154 | 2 465 |
| TOTAL | **1 345 812** | **9 146** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 403 | 13 837 |
| FEVRIER | 2 142 | 13 993 |
| MARS | 1 672 | 13 995 |
| AVRIL | 1 090 | 12 873 |
| MAI | 1 381 | 13 852 |
| JUIN | 1 319 | 11 825 |
| JUILLET | 1 314 | 14 315 |
| AOUT | 1 436 | 16 012 |
| SEPTEMBRE | 719 | 8 394 |
| OCTOBRE | 1 497 | 8 714 |
| NOVEMBRE | 1 423 | 11 367 |
| DECEMBRE | 1 258 | 12 626 |
| TOTAL | **16 654** | **151 803** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 72.83% | 81.82% | 78.86% | 63.01% | 50.75% | 36.63% | 48.20% | 52.08% | 25.51% | 28.80% | 48.02% | 56.07% |

Taux annuel : 53,55

## ANNEE 2009

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 44 647 | 6 043 |
| FEVRIER | 42 521 | 6 256 |
| MARS | 41 878 | 5 764 |
| AVRIL | 41 601 | 8 305 |
| MAI | 33 566 | 8 434 |
| JUIN | 31 464 | 6 760 |
| JUILLET | 39 546 | 11 455 |
| AOUT | 37 549 | 11 518 |
| SEPTEMBRE | 19 183 | 5 460 |
| OCTOBRE | 27 045 | 7 609 |
| NOVEMBRE | 36 005 | 7 169 |
| DECEMBRE | 45 180 | 10 129 |
| TOTAL | **440 185** | **94 902** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 195 440 | 2 295 |
| FEVRIER | 170 828 | 3 220 |
| MARS | 174 755 | 3 470 |
| AVRIL | 146 280 | 256 |
| MAI | 50 266 | 0 |
| JUIN | 43 494 | 0 |
| JUILLET | 45 414 | 0 |
| AOUT | 39 447 | 0 |
| SEPTEMBRE | 37 892 | 0 |
| OCTOBRE | 52 841 | 99 |
| NOVEMBRE | 90 288 | 1 164 |
| DECEMBRE | 168 201 | 2 879 |
| TOTAL | **1 215 146** | **13 383** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 2 138 | 11 289 |
| FEVRIER | 2 132 | 10 738 |
| MARS | 2 154 | 11 500 |
| AVRIL | 1 468 | 11 677 |
| MAI | 1 608 | 10 332 |
| JUIN | 2 020 | 9 968 |
| JUILLET | 1 372 | 11 470 |
| AOUT | 1 214 | 13 253 |
| SEPTEMBRE | 1 015 | 7 092 |
| OCTOBRE | 1 363 | 8 230 |
| NOVEMBRE | 1 534 | 8 930 |
| DECEMBRE | 1 599 | 11 828 |
| TOTAL | **19 617** | **126 307** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 62,06% | 72,82% | 62,08% | 48,59% | 40,10% | 36,08% | 45,69% | 51,72% | 24,89% | 33,12% | 44,06% | 57,73% |

Taux annuel : 48,25

## ANNEE 2010

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 46 546 | 6 719 |
| FEVRIER | 45 070 | 6 819 |
| MARS | 46 423 | 7 858 |
| AVRIL | 40 723 | 8 011 |
| MAI | 34 545 | 8 288 |
| JUIN | 30 369 | 7 026 |
| JUILLET | 41 242 | 11 404 |
| AOUT | 33 358 | 12 832 |
| SEPTEMBRE | 18 249 | 5 810 |
| OCTOBRE | 28 329 | 7 996 |
| NOVEMBRE | 35 363 | 7 367 |
| DECEMBRE | 42 919 | 10 481 |
| TOTAL | **443 136** | **100 611** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 180 534 | 2 695 |
| FEVRIER | 170 036 | 3 123 |
| MARS | 192 195 | 2 989 |
| AVRIL | 143 734 | 1 118 |
| MAI | 79 074 | 0 |
| JUIN | 84 889 | 0 |
| JUILLET | 91 835 | 0 |
| AOUT | 82 024 | 0 |
| SEPTEMBRE | 57 974 | 0 |
| OCTOBRE | 77 992 | 365 |
| NOVEMBRE | 151 672 | 1 043 |
| DECEMBRE | 200 659 | 1 665 |
| TOTAL | **1 512 618** | **12 998** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 562 | 10 097 |
| FEVRIER | 1 574 | 9 404 |
| MARS | 947 | 10 773 |
| AVRIL | 580 | 9 807 |
| MAI | 938 | 10 381 |
| JUIN | 964 | 8 730 |
| JUILLET | 770 | 11 545 |
| AOUT | 1 296 | 11 524 |
| SEPTEMBRE | 723 | 6 670 |
| OCTOBRE | 1 318 | 8 223 |
| NOVEMBRE | 752 | 8 425 |
| DECEMBRE | 966 | 10 858 |
| TOTAL | **12 390** | **116 437** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **72,28%** | **61,94%** | **63,66%** | **53,17%** | **43,89%** | **31,95%** | **47,79%** | **55,01%** | **21,78%** | **30,38%** | **42,94%** | **55,27%** |

Taux annuel : 48,34%

## ANNEE 2011

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 46 929 | 6 582 |
| FEVRIER | 42 892 | 6 534 |
| MARS | 44 204 | 8 637 |
| AVRIL | 38 232 | 9 889 |
| MAI | 29 367 | 8 234 |
| JUIN | 28 556 | 8 567 |
| JUILLET | 37 424 | 11 373 |
| AOUT | 30 724 | 12 446 |
| SEPTEMBRE | 17 827 | 6 234 |
| OCTOBRE | 25 894 | 8 273 |
| NOVEMBRE | 35 045 | 7 410 |
| DECEMBRE | 47 246 | 10 174 |
| TOTAL | **424 340** | **104 353** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 217 437 | 2 547 |
| FEVRIER | 207 486 | 3 485 |
| MARS | 234 365 | 5 926 |
| AVRIL | 156 647 | 740 |
| MAI | 81 347 | 0 |
| JUIN | 73 477 | 0 |
| JUILLET | 76 375 | 0 |
| AOUT | 60 443 | 0 |
| SEPTEMBRE | 57 210 | 0 |
| OCTOBRE | 68 891 | 0 |
| NOVEMBRE | 18 3152 | 954 |
| DECEMBRE | 239 329 | 1 174 |
| TOTAL | **1 656 159** | **14 826** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 389 | 10 013 |
| FEVRIER | 914 | 9 837 |
| MARS | 1 065 | 10 450 |
| AVRIL | 1 475 | 10 513 |
| MAI | 1 077 | 10 083 |
| JUIN | 899 | 9 037 |
| JUILLET | 538 | 12 403 |
| AOUT | 1 018 | 10 481 |
| SEPTEMBRE | 675 | 6 148 |
| OCTOBRE | 967 | 7 761 |
| NOVEMBRE | 1 378 | 8 189 |
| DECEMBRE | 2 727 | 11 199 |
| TOTAL | **14 122** | **116 114** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (Source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **63,67%** | **67,64%** | **67,66%** | **50,67%** | **49,06%** | **42,83%** | **45,17%** | **46,36%** | **28,56%** | **27,86%** | **50,01%** | **63,60%** |

Taux annuel : 50,26%

## ANNEE 2012

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 47 899 | 6 771 |
| FEVRIER | 48 523 | 8 115 |
| MARS | 50 189 | 7 905 |
| AVRIL | 41 815 | 9 414 |
| MAI | 33 893 | 7 614 |
| JUIN | 32 505 | 7 042 |
| JUILLET | 38 643 | 10 963 |
| AOUT | 33 766 | 12 372 |
| SEPTEMBRE | 20 057 | 5 565 |
| OCTOBRE | 25 247 | 7 290 |
| NOVEMBRE | 36 405 | 7 623 |
| DECEMBRE | 47 778 | 8 976 |
| TOTAL | **456 720** | **99 650** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 250 610 | 532 |
| FEVRIER | 247 064 | 704 |
| MARS | 235 854 | 1 191 |
| AVRIL | 184 276 | 298 |
| MAI | 76 476 | 0 |
| JUIN | 77 211 | 0 |
| JUILLET | 74 707 | 0 |
| AOUT | 82 290 | 0 |
| SEPTEMBRE | 59 864 | 0 |
| OCTOBRE | 77 691 | 0 |
| NOVEMBRE | 160 269 | 862 |
| DECEMBRE | 226 903 | 1 206 |
| TOTAL | **1 753 215** | **4 793** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 2 487 | 10 514 |
| FEVRIER | 2 807 | 9 989 |
| MARS | 3 173 | 10 774 |
| AVRIL | 2 489 | 10 278 |
| MAI | 1 739 | 9 702 |
| JUIN | 1 420 | 9 508 |
| JUILLET | 1 487 | 10 861 |
| AOUT | 1 676 | 11 483 |
| SEPTEMBRE | 1 047 | 7 725 |
| OCTOBRE | 1 288 | 7 130 |
| NOVEMBRE | 1 435 | 7 790 |
| DECEMBRE | 1 614 | 10 858 |
| TOTAL | **22 662** | **116 612** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 68,17% | 72,64% | 69,32% | 58,01% | 40,50% | 34,92% | 39,87% | 43,44% | 23,68% | 29,58% | 44,54% | 55,73% |

Taux annuel : 48,37%

## ANNEE 2013

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 47 812 | 6 607 |
| FEVRIER | 47 652 | 7 634 |
| MARS | 54 369 | 8 459 |
| AVRIL | 40 882 | 7 913 |
| MAI | 33 896 | 9 052 |
| JUIN | 33 525 | 7 077 |
| JUILLET | 37 056 | 11 233 |
| AOUT | 36 678 | 13 025 |
| SEPTEMBRE | 19 591 | 5 498 |
| OCTOBRE | 26 625 | 7 195 |
| NOVEMBRE | 38 400 | 7 210 |
| DECEMBRE | 50 569 | 8 307 |
| TOTAL | **466 955** | **99 210** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 258 431 | 1 296 |
| FEVRIER | 206 031 | 830 |
| MARS | 218 995 | 1 053 |
| AVRIL | 171 109 | 558 |
| MAI | 84 588 | 0 |
| JUIN | 79 904 | 0 |
| JUILLET | 95 684 | 0 |
| AOUT | 80 226 | 0 |
| SEPTEMBRE | 59 641 | 0 |
| OCTOBRE | 77 036 | 0 |
| NOVEMBRE | 202 654 | 609 |
| DECEMBRE | 251 371 | 810 |
| TOTAL | **1 785 670** | **5 156** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 488 | 10 011 |
| FEVRIER | 1 545 | 9 287 |
| MARS | 1 751 | 11 105 |
| AVRIL | 1 274 | 10 611 |
| MAI | 1 344 | 9 497 |
| JUIN | 904 | 9 813 |
| JUILLET | 930 | 10 763 |
| AOUT | 1 024 | 14 249 |
| SEPTEMBRE | 606 | 7 131 |
| OCTOBRE | 840 | 7 121 |
| NOVEMBRE | 1 168 | 8 321 |
| DECEMBRE | 1 580 | 10 858 |
| TOTAL | **14 454** | **118 767** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 66,06% | 77,16% | 73,10% | 59,36% | 46,47% | 34,55% | 39,76% | 47,45% | 29,79% | 32,71% | 46,67% | 63,66% |

Taux annuel : 51,40%

## ANNEE 2014

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 52 002 | 6 278 |
| FEVRIER | 50 224 | 6 105 |
| MARS | 55 806 | 7 412 |
| AVRIL | 48 118 | 9 703 |
| MAI | 39 470 | 7 729 |
| JUIN | 33 551 | 6 750 |
| JUILLET | 39 167 | 10 648 |
| AOUT | 38 650 | 12 769 |
| SEPTEMBRE | 20 354 | 5 702 |
| OCTOBRE | 29 243 | 7 728 |
| NOVEMBRE | 40 607 | 6 598 |
| DECEMBRE | 52 729 | 8 605 |
| TOTAL | **499 921** | **96 027** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 284 405 | 213 |
| FEVRIER | 218 037 | 442 |
| MARS | 233 603 | 598 |
| AVRIL | 188 198 | 0 |
| MAI | 115 385 | 0 |
| JUIN | 102 517 | 0 |
| JUILLET | 119 121 | 0 |
| AOUT | 104 460 | 0 |
| SEPTEMBRE | 93 507 | 0 |
| OCTOBRE | 84 339 | 347 |
| NOVEMBRE | 179 638 | 0 |
| DECEMBRE | 278 786 | 402 |
| TOTAL | **2 001 996** | **2 002** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 361 | 11 099 |
| FEVRIER | 1 354 | 9 724 |
| MARS | 1 718 | 12 207 |
| AVRIL | 1 251 | 12 127 |
| MAI | 1 230 | 11 170 |
| JUIN | 957 | 10 111 |
| JUILLET | 929 | 11 702 |
| AOUT | 1 060 | 15 815 |
| SEPTEMBRE | 464 | 7 350 |
| OCTOBRE | 1 001 | 7 579 |
| NOVEMBRE | 1 118 | 9 166 |
| DECEMBRE | 1 523 | 13 393 |
| TOTAL | **13 966** | **131 443** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **70,15%** | **76,86%** | **69,57%** | **62,48%** | **49,22%** | **33,69%** | **39,80%** | **40,50%** | **20,48%** | **34,58%** | **60,84%** | **74,92%** |

Taux annuel : 52,76%

## ANNEE 2015

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport Grand Case Espérance)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| **JANVIER** | 48 379 | 6 105 |
| **FEVRIER** | 50 456 | 7 052 |
| **MARS** | 54 308 | 7 192 |
| **AVRIL** | 49 185 | 8 494 |
| **MAI** | 39 088 | 8 431 |
| **JUIN** | 36 029 | 7 222 |
| **JUILLET** | 40 685 | 11 319 |
| **AOUT** | 39 464 | 12 697 |
| **SEPTEMBRE** | 24 323 | 5 455 |
| **OCTOBRE** | 33 727 | 8 515 |
| **NOVEMBRE** | 41 015 | 7 262 |
| **DECEMBRE** | 48 592 | 8 810 |
| **TOTAL** | **505 251** | **98 554** |

**CROISIERE** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| **JANVIER** | 287 313 | 206 |
| **FEVRIER** | 249 511 | 0 |
| **MARS** | 254 713 | 1 241 |
| **AVRIL** | 181 830 | 0 |
| **MAI** | 91 911 | 0 |
| **JUIN** | 86 571 | 0 |
| **JUILLET** | 97 850 | 0 |
| **AOUT** | 68 516 | 0 |
| **SEPTEMBRE** | 80 464 | 0 |
| **OCTOBRE** | 91 783 | 0 |
| **NOVEMBRE** | 184 338 | 704 |
| **DECEMBRE** | 226 817 | 2376 |
| **TOTAL** | **1 901 617** | **4 527** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| **JANVIER** | 1 879 | 12 252 |
| **FEVRIER** | 1 709 | 10 219 |
| **MARS** | 1 541 | 11 847 |
| **AVRIL** | 1 387 | 12 837 |
| **MAI** | 1 501 | 11 014 |
| **JUIN** | 1 116 | 9 535 |
| **JUILLET** | 1 336 | 13 161 |
| **AOUT** | 1 209 | 13 665 |
| **SEPTEMBRE** | 701 | 8 187 |
| **OCTOBRE** | 1 136 | 8 767 |
| **NOVEMBRE** | 1 464 | 8 935 |
| **DECEMBRE** | 1 397 | 11 279 |
| **TOTAL** | **16 376** | **131 698** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 77,04% | 80,76% | 72,37% | 63,76% | 49,84% | 44,25% | 45,82% | 48,45% | 27,94% | 38,96% | 54,09% | 68,56% |

Taux annuel : 56,78

## ANNEE 2016

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport de Grand Case)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | TOTAL DES PASSAGERS - GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 58 916 | 6 415 |
| FEVRIER | 54 022 | 7 126 |
| MARS | 58 058 | 8 990 |
| AVRIL | 50 676 | 8 465 |
| MAI | 36209 | 9 401 |
| JUIN | 36435 | 7 773 |
| JUILLET | 45895 | 12 879 |
| AOUT | 37496 | 13 321 |
| SEPTEMBRE | nc | 6 631 |
| OCTOBRE | nc | 9 642 |
| NOVEMBRE | nc | 7 621 |
| DECEMBRE | nc | 10 237 |
| TOTAL | nc | **108 501** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 240 108 | 558 |
| FEVRIER | 223 221 | 852 |
| MARS | 207 959 | 494 |
| AVRIL | 125 669 | 81 |
| MAI | 81 747 | 0 |
| JUIN | 76 985 | 0 |
| JUILLET | nc | 0 |
| AOUT | nc | 0 |
| SEPTEMBRE | nc | 0 |
| OCTOBRE | nc | 454 |
| NOVEMBRE | nc | 0 |
| DECEMBRE | nc | 1 154 |
| TOTAL | nc | **3 593** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 2 053 | 11 912 |
| FEVRIER | 1 899 | 10 517 |
| MARS | 1 789 | 11 724 |
| AVRIL | 1 391 | 11 571 |
| MAI | 1 323 | 10 692 |
| JUIN | 1 103 | 9 687 |
| JUILLET | 1 284 | 14 156 |
| AOUT | 1368 | 11693 |
| SEPTEMBRE | 827 | 8 028 |
| OCTOBRE | 1 126 | 9 132 |
| NOVEMBRE | 1 200 | 8 745 |
| DECEMBRE | 1 776 | 11 984 |
| TOTAL | **17 139** | **129 841** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS** (source : AHSM)

| JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 82,86% | 86,71% | 80,77% | 65,17% | 52,12% | 45,53% | 49,90% | 49,64% | 31,91% | 46,28% | 56,18% | 68,21% |

**Taux Annuel : 59,61%**

## ANNEE 2017

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport de Grand Case)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 52 718 | 7 318 |
| FEVRIER | 51 655 | 7 888 |
| MARS | 57 014 | 8 027 |
| AVRIL | 55 068 | 10 892 |
| MAI | 38 793 | 8 967 |
| JUIN | 40 322 | 8 499 |
| JUILLET | 43 366 | 11 655 |
| AOUT | 37 365 | 14 748 |
| SEPTEMBRE | 4 662 | 3 487 |
| OCTOBRE | 4055 | 10 608 |
| NOVEMBRE | 7 618 | 8 066 |
| DECEMBRE | 9585 | 6 921 |
| TOTAL | **402 222** | **107 076** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 234 924 | 381 |
| FEVRIER | 201 334 | 464 |
| MARS | 227 131 | 371 |
| AVRIL | 170 366 | 0 |
| MAI | 89 845 | 0 |
| JUIN | 88 008 | 0 |
| JUILLET | 85 432 | 0 |
| AOUT | 110 883 | 0 |
| SEPTEMBRE | 2 488 | 0 |
| OCTOBRE | 0 | 0 |
| NOVEMBRE | 0 | 138 |
| DECEMBRE | 27 349 | 270 |
| TOTAL | **1 237 760** | **1 624** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 1 719 | 10 969 |
| FEVRIER | 1 946 | 9 578 |
| MARS | 1 657 | 10 600 |
| AVRIL | 1 739 | 11 159 |
| MAI | 1 492 | 10 281 |
| JUIN | 775 | 9 738 |
| JUILLET | 1 357 | 12 056 |
| AOUT | 634 | 13 562 |
| SEPTEMBRE | 0 | 1 229 |
| OCTOBRE | 784 | 0 |
| NOVEMBRE | 2 176 | 1 306 |
| DECEMBRE | 2 640 | 5 543 |
| TOTAL | **16 919** | **96 021** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS**

Données non communiquées

## ANNEE 2018

**AERIEN** (sources: Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport de Grand Case)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 12 028 | 7606 |
| FEVRIER | 11 160 | 6944 |
| MARS | 12 308 | 7879 |
| AVRIL | 12 902 | 8542 |
| MAI | 12 375 | 8 296 |
| JUIN | 13 701 | 8 445 |
| JUILLET | 15 885 | 9 936 |
| AOUT | 15 181 | 10 627 |
| SEPTEMBRE | 11 239 | 6 561 |
| OCTOBRE | 14 649 | 7 951 |
| NOVEMBRE | 20 215 | 7 328 |
| DECEMBRE | 25 946 | 7 782 |
| TOTAL | **177 589** | **97 897** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 112 511 | 174 |
| FEVRIER | 113 893 | 281 |
| MARS | 137 375 | 325 |
| AVRIL | 128 714 | 219 |
| MAI | 120 907 | 0 |
| JUIN | 120 266 | 0 |
| JUILLET | 108 752 | 0 |
| AOUT | 108 252 | 0 |
| SEPTEMBRE | 87 564 | 0 |
| OCTOBRE | 116 567 | 0 |
| NOVEMBRE | 195 261 | 473 |
| DECEMBRE | 247 039 | 864 |
| TOTAL | **1 597 101** | **2 336** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 3 150 | 5 065 |
| FEVRIER | 2 331 | 5 077 |
| MARS | 2 878 | 6 174 |
| AVRIL | 3 046 | 6 790 |
| MAI | 3 071 | 7 307 |
| JUIN | 2 768 | 6 507 |
| JUILLET | 2 554 | 8 190 |
| AOUT | 2 598 | 10 163 |
| SEPTEMBRE | 1 766 | 6 440 |
| OCTOBRE | 2 098 | 7 194 |
| NOVEMBRE | 2 942 | 6 997 |
| DECEMBRE | 3 993 | 9 498 |
| TOTAL | **33 195** | **85 402** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS**

Données non communiquées

## ANNEE 2019

**AERIEN** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport de Grand Case)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 26 258 | 7 737 |
| FEVRIER | 27 572 | 7 328 |
| MARS | 32 107 | 9 111 |
| AVRIL | 31 547 | 9 942 |
| MAI | 25 905 | 8 575 |
| JUIN | 28 154 | 8 322 |
| JUILLET | 30 190 | 10 005 |
| AOUT | 24 653 | 11 946 |
| SEPTEMBRE | 15 204 | 6 417 |
| OCTOBRE | 23 028 | 8 142 |
| NOVEMBRE | 25 031 | 7 772 |
| DECEMBRE | 30 047 | 7 802 |
| TOTAL | **319 696** | **103 099** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 245 086 | 793 |
| FEVRIER | 208 223 | 785 |
| MARS | 217 539 | 1 045 |
| AVRIL | 126 560 | 1 250 |
| MAI | 106 852 | - |
| JUIN | 91 215 | - |
| JUILLET | 104 418 | - |
| AOUT | 71 940 | - |
| SEPTEMBRE | 55 534 | - |
| OCTOBRE | 91 976 | - |
| NOVEMBRE | 127 088 | 686 |
| DECEMBRE | 185 106 | 732 |
| TOTAL | **1 631 537** | **5 291** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 2 992 | 8 853 |
| FEVRIER | 3 928 | 8 149 |
| MARS | 5 202 | 10 061 |
| AVRIL | 4 869 | 9 682 |
| MAI | 4 177 | 11 054 |
| JUIN | 1 446 | 9 477 |
| JUILLET | 2 011 | 10 968 |
| AOUT | 2 323 | 13 515 |
| SEPTEMBRE | 2 216 | 6 832 |
| OCTOBRE | 3 423 | 7 928 |
| NOVEMBRE | 4 591 | 8 632 |
| DECEMBRE | 4 466 | 8 782 |
| TOTAL | **41 644** | **113 633** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS**

Données non communiquées

## ANNEE 2020

**AERIEN** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Aéroport de Grand Case)

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 31 487 | 5 994 |
| FEVRIER | 30 923 | 7 128 |
| MARS | 11 985 | 4 044 |
| AVRIL | 83 | 231 |
| MAI | 107 | 842 |
| JUIN | 248 | 3 336 |
| JUILLET | 1 535 | 7 477 |
| AOUT | 3 084 | 7 819 |
| SEPTEMBRE | 2 131 | 3 752 |
| OCTOBRE | 4 671 | 3 970 |
| NOVEMBRE | 6723 | 3 155 |
| DECEMBRE | N/A | 5 701 |
| TOTAL | **92 977** | **53 449** |

**CROISIERE** (sources : Department of Statistics of Sint-Maarten, Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 218 749 | 245 |
| FEVRIER | 161 995 | 976 |
| MARS | 54 781 | 0 |
| AVRIL | 0 | 0 |
| MAI | 0 | 0 |
| JUIN | 0 | 0 |
| JUILLET | 0 | 0 |
| AOUT | 0 | 0 |
| SEPTEMBRE | 0 | 0 |
| OCTOBRE | 0 | 0 |
| NOVEMBRE | 0 | 0 |
| DECEMBRE | N/A | N/A |
| TOTAL | **435 525** | **1 221** |

**GARE MARITIME** (source : Etablissement portuaire de Galisbay)

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 4 591 | 8 991 |
| FEVRIER | 4 858 | 9 301 |
| MARS | 2 013 | 4 113 |
| AVRIL | 0 | 0 |
| MAI | 94 | 0 |
| JUIN | 1 873 | 0 |
| JUILLET | 2 547 | 0 |
| AOUT | 2 953 | 0 |
| SEPTEMBRE | 1 999 | 0 |
| OCTOBRE | 3 330 | 0 |
| NOVEMBRE | 3 491 | 0 |
| DECEMBRE | N/A | N/A |

| | | |
|---|---|---|
| **TOTAL** | **27 749** | **22 405** |

**TAUX D'OCCUPATION DES HOTELS**

Données non communiquées

**ANNEE 2021**

**AERIEN**

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 12 488 | 4 791 |
| FEVRIER | 9 436 | 2 885 |
| MARS | 12 700 | 3 027 |
| AVRIL | 17 175 | 3 627 |
| MAI | 21 949 | 3 904 |
| JUIN | 25 443 | 4 757 |
| JUILLET | 30 661 | 6 573 |
| AOUT | 23 902 | 6 341 |
| SEPTEMBRE | 13 139 | 4 171 |
| OCTOBRE | 19 995 | 7 396 |
| NOVEMBRE | 28 085 | 6 262 |
| DECEMBRE | 33 879 | 8 112 |
| TOTAL | **248 852** | **55 505** |

**CROISIERE**

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | - | 336 |
| FEVRIER | - | 131 |
| MARS | - | 271 |
| AVRIL | - | - |
| MAI | - | - |
| JUIN | 178 | - |
| JUILLET | 4 913 | - |
| AOUT | 8 380 | - |
| SEPTEMBRE | 12 736 | - |
| OCTOBRE | 22 320 | - |
| NOVEMBRE | 75 572 | - |
| DECEMBRE | 108 420 | - |
| TOTAL | **232 519** | **738** |

**GARE MARITIME**

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 4 851 | 453 |
| FEVRIER | 5 248 | 958 |
| MARS | - | - |
| AVRIL | - | - |
| MAI | - | - |
| JUIN | - | - |
| JUILLET | - | - |

| | | |
|---|---|---|
| AOUT | - | - |
| SEPTEMBRE | - | - |
| OCTOBRE | - | - |
| NOVEMBRE | - | - |
| DECEMBRE | - | - |
| TOTAL | **10 099** | **1 411** |

## ANNEE 2022

### AERIEN

| MOIS | ARRIVEES PRINCESS JULIANA | ARRIVEES GRAND CASE ESPERANCE |
|---|---|---|
| JANVIER | 29 798 | 5 318 |
| FEVRIER | 33 842 | 6 898 |
| MARS | 38 279 | 7 237 |
| AVRIL | 38 355 | 9 202 |
| MAI | 27 737 | 8 094 |
| JUIN | 29 125 | 7 409 |
| JUILLET | 34 581 | 10 381 |
| AOUT | 29 891 | 12 276 |
| SEPTEMBRE | 16 694 | 5 570 |
| OCTOBRE | 22 612 | 8 251 |
| NOVEMBRE | 31 480 | 7 881 |
| DECEMBRE | 40 414 | 9 561 |
| TOTAL | **372 808** | **89 984** |

### CROISIERE

| MOIS | PASSAGERS PORT DE POINTE BLANCHE | PASSAGERS PORT DE GALISBAY |
|---|---|---|
| JANVIER | 85 800 | 336 |
| FEVRIER | 77 359 | 131 |
| MARS | 110 291 | 335 |
| AVRIL | 58 854 | 0 |
| MAI | 29 024 | 0 |
| JUIN | 40 444 | 0 |
| JUILLET | 27 150 | 0 |
| AOUT | 44 890 | 0 |
| SEPTEMBRE | 30 918 | 0 |
| OCTOBRE | 43 177 | 0 |
| NOVEMBRE | 117 360 | 0 |
| DECEMBRE | 178 823 | 337 |
| TOTAL | **844 090** | **1 139** |

### GARE MARITIME

| MOIS | PASSAGERS A DESTINATION DE SAINT-BARTH | PASSAGERS A DESTINATION D'ANGUILLA |
|---|---|---|
| JANVIER | 4 851 | 453 |
| FEVRIER | 5 248 | 972 |
| MARS | 5 543 | 1 971 |
| AVRIL | 5 939 | 3 319 |
| MAI | 5 387 | 3 550 |

| | | |
|---|---|---|
| **JUIN** | 2 677 | 4 089 |
| **JUILLET** | 4 747 | 5 523 |
| **AOUT** | 4 917 | 6 621 |
| **SEPTEMBRE** | 2 272 | 4 691 |
| **OCTOBRE** | 2 148 | 6 097 |
| **NOVEMBRE** | 4 776 | 5 814 |
| **DECEMBRE** | 4 588 | 8 386 |
| **TOTAL** | **53 093** | **51 486** |

## Synthèse de l'évolution de la fréquentation touristique annuelle sur la période 2008-2022

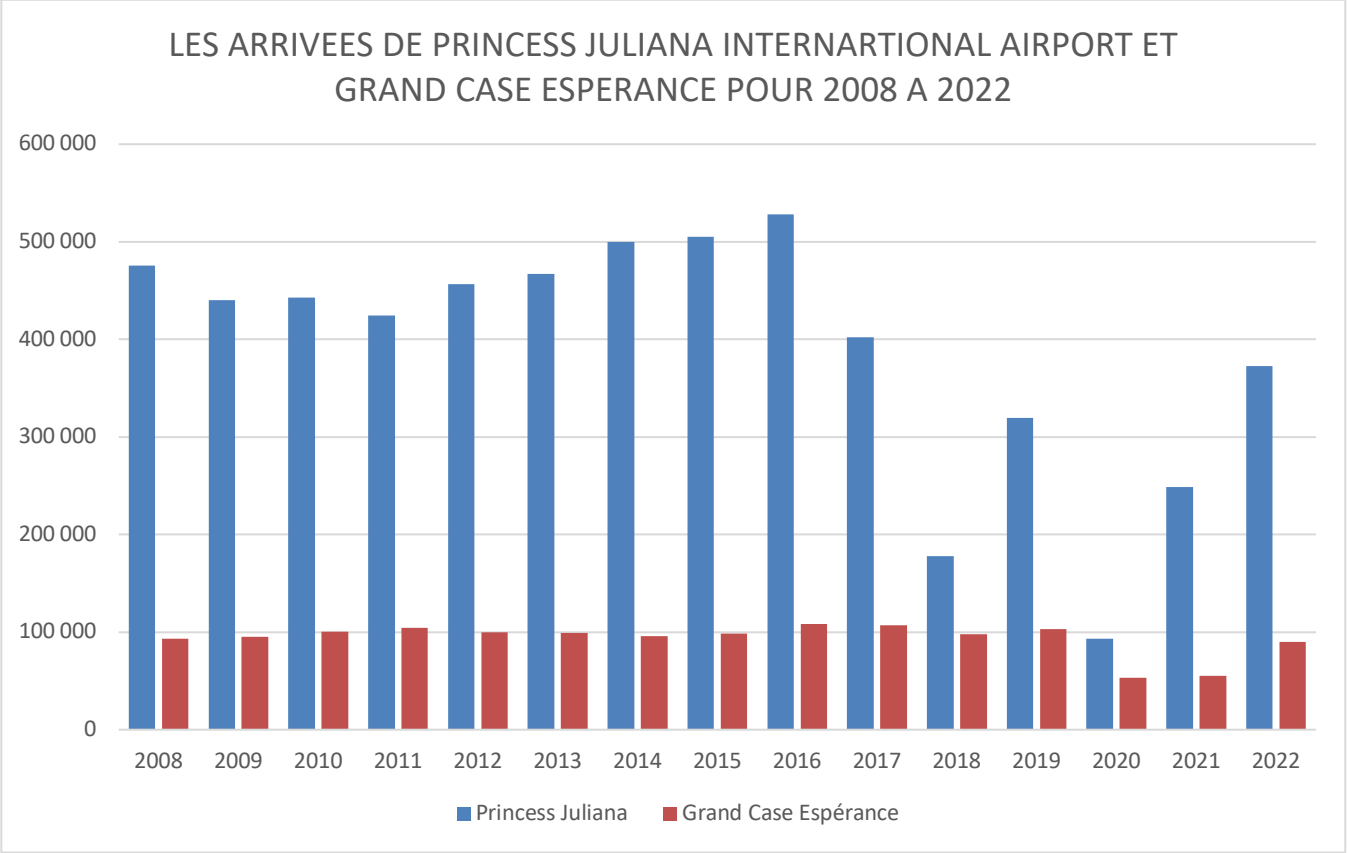
| Années / Arrivées | Princess Juliana | Variation | Grand Case Espérance | Variation | Pointe Blanche | Variation | Galisbay | Variation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2008** | 475 410 | | 93 207 | | 1 345 812 | | 9 146 | |
| **2009** | 440 185 | - | 94 902 | + | 1 215 146 | - | 13 383 | + |
| **2010** | 443 136 | + | 100 611 | + | 1 512 618 | + | 12 998 | - |
| **2011** | 424 340 | - | 104 353 | + | 1 656 159 | + | 14 826 | + |
| **2012** | 456 720 | + | 99 650 | - | 1 753 215 | + | 4 793 | - |
| **2013** | 466 955 | + | 99 210 | - | 1 785 670 | + | 5 156 | + |
| **2014** | 499 921 | + | 96 027 | - | 2 001 996 | + | 2 002 | - |
| **2015** | 505 251 | + | 98 554 | + | 1 901 617 | - | 4 527 | + |
| **2016** | 528 153 | + | 108 501 | + | 1 668 863 | - | 3 593 | - |
| **2017** | 402 222 | - | 107 076 | - | 1 237 760 | - | 1 624 | - |
| **2018** | 177 589 | - | 97 897 | - | 1 597 101 | + | 2 336 | + |
| **2019** | 319 696 | + | 103 099 | + | 1 631 537 | + | 5 291 | + |
| **2020** | 92 977 | - | 53 449 | - | 435 525 | - | 1 221 | - |
| **2021** | 248 852 | + | 55 505 | + | 232 519 | - | 738 | - |
| **2022** | **372 808** | + | **89 984** | + | **844 090** | + | **1 139** | + |

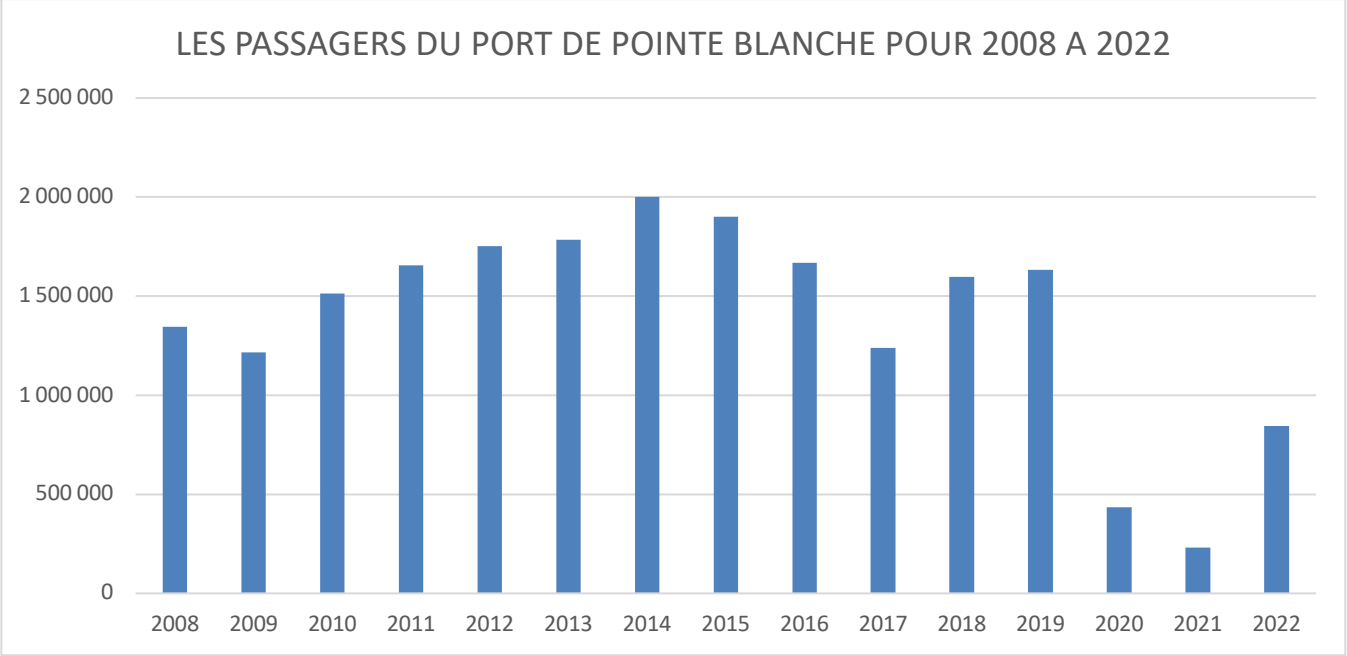
## Synthèse de l'évolution annuelle du taux d'occupation des hôtels (2008-2016)

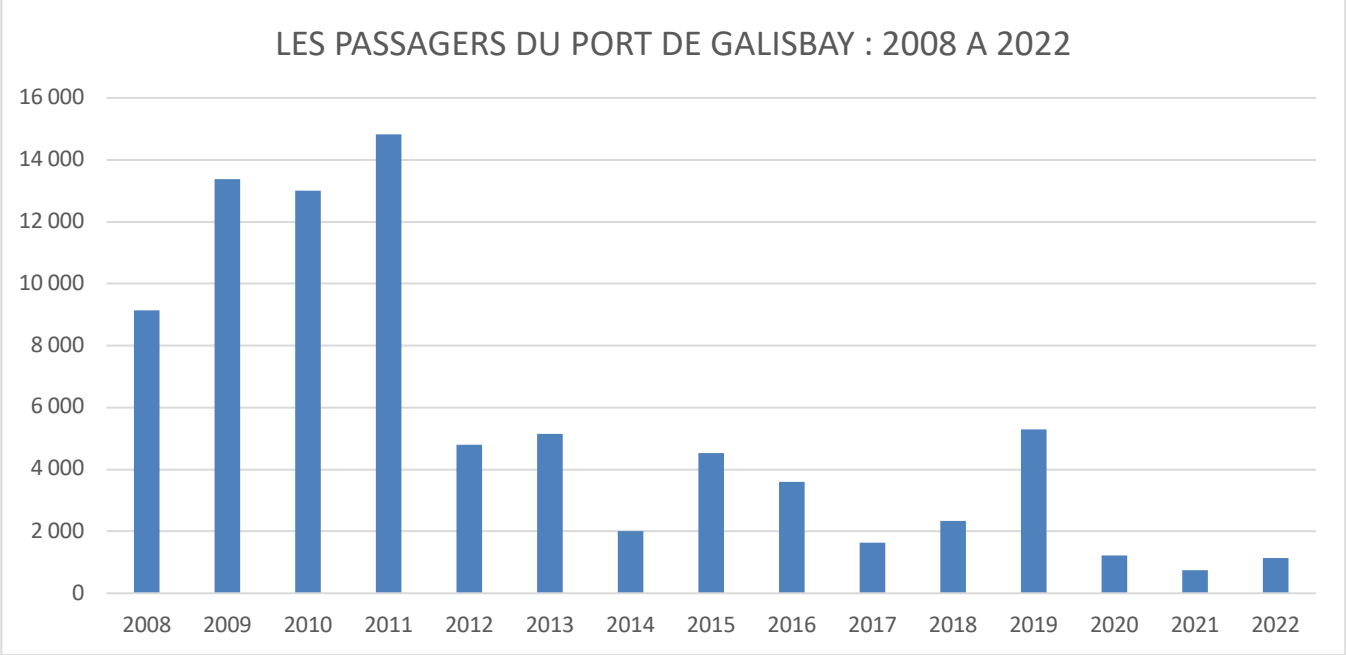
| **Années** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Taux d'occupation** | 53,55% | 48,25% | 48,34% | 50,26% | 48,37% | 51,40% | 52,76% | 56,78% | 59,61% |

Source : AHSM

(Données 2017, 2018, 2019 et 2020 non communiquées)


LES ARRIVEES DE PRINCESS JULIANA INTERNARTIONAL AIRPORT ET GRAND CASE ESPERANCE POUR 2008 A 2022
600 000
500 000
400 000
300 000
200 000
100 000
0
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
Princess Juliana
Grand Case Espérance


LES PASSAGERS DU PORT DE POINTE BLANCHE POUR 2008 A 2022
2 500 000
2 000 000
1 500 000
1 000 000
500 000
0
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022




**Evolution de la fréquentation sur la période 2008-2022**

| Arrivées/Années | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Princess Juliana | 475 410 | 440 185 | 443 136 | 424 340 | 456 720 | 466 955 | 499 921 | 505 251 | nc |
| Grand Case Espérance | 93 207 | 94 902 | 100 611 | 104 353 | 99 650 | 99 210 | 96 027 | 98 554 | 108 501 |
| Pointe Blanche | 1 345 812 | 1 215 146 | 1 512 618 | 1 656 159 | 1 753 215 | 1 785 670 | 2 001 996 | 1 901 617 | nc |
| Galisbay | 9 146 | 13 383 | 12 998 | 14 826 | 4 793 | 5 156 | 2 002 | 4 527 | 3 593 |

| Arrivées/Années | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Princess Juliana | 402 222 | 177 589 | 319 696 | 106 425 | 248 852 | 372 808 |
| Grand Case Espérance | 107 076 | 97 897 | 103 099 | 53 449 | 55 505 | 89 984 |
| Pointe Blanche | 1 237 760 | 733 666 | 1 631 537 | 435 525 | 232 519 | 844 090 |
| Galisbay | 1 624 | 2 336 | 5 291 | 1 221 | 738 | 1 139 |

Sources : Aéroport de Grand Case, Etablissement portuaire de Galisbay, Department of Statistics of Sint-Maarten

| Années | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Taux d'occupation | 53,55% | 48,25% | 48,34% | 50,26% | 48,37% | 51,40% | 52,76% | 56,78% | 59,61% |

Source : AHSM

**Arrivées par marché à l'aéroport international Princess Juliana**

**(source : Department of Statistics of Sint-Maarten)**

| 2008 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 2 504 | 2 356 | 3 108 | 2 895 | 2 631 | 1 989 | 2 798 | 3 451 | 2 341 | 2 119 | 2 200 | 2 760 |
| **Europe** | 9 865 | 10 177 | 10 511 | 9 233 | 6 788 | 5 898 | 9 160 | 11 191 | 5 404 | 6 309 | 8 336 | 9 841 |
| **Amérique du Nord** | 31 074 | 33 130 | 37 492 | 28 052 | 24 726 | 22 311 | 25 154 | 21 346 | 8 837 | 12 876 | 21 949 | 25 020 |
| **Amérique du sud** | 1 938 | 1 031 | 1 238 | 801 | 865 | 837 | 1 806 | 1 239 | 652 | 569 | 599 | 1 319 |
| **Reste du monde** | 3 307 | 2 804 | 3 246 | 3 011 | 2 868 | 2 672 | 4 244 | 4 064 | 2 039 | 2 536 | 2 512 | 3 381 |
| **TOTAL** | **48 688** | **49 498** | **55 595** | **43 992** | **37 878** | **33 707** | **43 162** | **41 291** | **19 273** | **24 409** | **35 596** | **42 321** |

| 2009 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 2 024 | 1 708 | 1 892 | 2 258 | 1 886 | 1 561 | 2 428 | 2 814 | 1 979 | 2 080 | 2 090 | 2 546 |
| **Europe** | 9 637 | 9 513 | 9 507 | 9 470 | 6 169 | 5 292 | 8 028 | 10 246 | 4 893 | 6 474 | 9 146 | 9 966 |
| **Amérique du Nord** | 29 244 | 28 366 | 27 442 | 26 014 | 22 066 | 21 691 | 24 404 | 19 648 | 9 683 | 15 176 | 21 596 | 27 378 |
| **Amérique du sud** | 1 094 | 874 | 717 | 1 097 | 919 | 851 | 1 079 | 979 | 639 | 739 | 756 | 1 941 |
| **Reste du monde** | 2 648 | 2 060 | 2 320 | 2 762 | 2 526 | 2 069 | 3 607 | 3 862 | 1 989 | 2 576 | 2 417 | 3 349 |
| **TOTAL** | **44 647** | **42 521** | **41 878** | **41 601** | **33 566** | **31 464** | **39 546** | **37 549** | **19 183** | **27 045** | **36 005** | **45 180** |

| 2010 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 923 | 1 577 | 1 984 | 2 244 | 1 922 | 1 788 | 2 213 | 2 361 | 1 743 | 1 696 | 2 039 | 2 290 |
| **Europe** | 10 433 | 10 895 | 9 924 | 9 309 | 6 674 | 5 294 | 9 116 | 9 795 | 4 048 | 7 317 | 8 543 | 9 770 |
| **Amérique du Nord** | 29 824 | 29 439 | 31 042 | 25 548 | 22 516 | 19 639 | 24 107 | 16 556 | 9 143 | 15 679 | 20 913 | 25 471 |
| **Amérique du sud** | 1 787 | 1 323 | 948 | 932 | 768 | 1 000 | 1 517 | 967 | 817 | 1 063 | 1 257 | 1 835 |
| **Reste du monde** | 2 579 | 1 836 | 2 525 | 2 690 | 2 665 | 2 648 | 4 289 | 3 679 | 2 498 | 2 574 | 2 611 | 3 553 |
| **TOTAL** | **46 546** | **45 070** | **46 423** | **40 723** | **34 545** | **30 369** | **41 242** | **33 358** | **18 249** | **28 329** | **35 363** | **42 919** |

| 2011 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 900 | 1 602 | 1 928 | 2 496 | 1 637 | 1 881 | 2 168 | 2 187 | 1 702 | 1 781 | 1 755 | 2 277 |
| **Europe** | 11 028 | 10 597 | 10 003 | 8 667 | 6 096 | 5 278 | 8 736 | 9 586 | 4 615 | 6 860 | 8 962 | 11 284 |
| **Amérique du Nord** | 29 039 | 27 103 | 27 820 | 22 928 | 18 245 | 18 178 | 21 949 | 14 543 | 8 760 | 14 153 | 20 911 | 28 831 |
| **Amérique du sud** | 2 165 | 1 582 | 1 785 | 1 512 | 1 091 | 1 006 | 1 265 | 1 078 | 840 | 852 | 1 133 | 1 651 |
| **Reste du monde** | 2 797 | 2 008 | 2 668 | 2 629 | 2 298 | 2 213 | 3 306 | 3 330 | 1 910 | 2 248 | 2 284 | 3 203 |
| **TOTAL** | **46 929** | **42 892** | **44 204** | **38 232** | **29 367** | **28 556** | **37 424** | **30 724** | **17 827** | **25 894** | **35 045** | **47 246** |

| 2012 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 996 | 1 722 | 2 093 | 2 246 | 1 584 | 1 646 | 2 067 | 2 446 | 1 766 | 1 814 | 2 300 | 2 556 |
| **Europe** | 11 866 | 11 499 | 10 681 | 9 285 | 6 531 | 5 308 | 9 197 | 10 346 | 4 772 | 6 635 | 8 409 | 10 667 |
| **Amérique du Nord** | 30 070 | 31 818 | 33 579 | 26 123 | 22 105 | 21 832 | 21 884 | 16 180 | 10 430 | 13 185 | 22 126 | 29 632 |
| **Amérique du sud** | 1 499 | 1 455 | 1 397 | 1 443 | 1 050 | 1 228 | 1 568 | 1 100 | 951 | 1 007 | 1 143 | 1 792 |
| **Reste du monde** | 2 468 | 2 029 | 2 439 | 2 718 | 2 623 | 2 491 | 3 927 | 3 694 | 2 138 | 2 606 | 2 427 | 3 131 |
| **TOTAL** | **47 899** | **48 523** | **50 189** | **41 815** | **33 893** | **32 505** | **38 643** | **33 766** | **20 057** | **25 247** | **36 405** | **47 778** |

| 2013 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 938 | 2 207 | 2 422 | 1 969 | 1 754 | 2 000 | 1 913 | 2 874 | 1 782 | 1 768 | 2 132 | 2 208 |
| **Europe** | 11 029 | 10 844 | 10 967 | 9 189 | 6 271 | 5 364 | 8 607 | 9 900 | 4 745 | 7 308 | 9 312 | 10 107 |
| **Amérique du Nord** | 30 372 | 31 177 | 36 970 | 26 147 | 22 389 | 22 544 | 21 759 | 18 945 | 10 564 | 14 605 | 23 785 | 33 231 |
| **Amérique du sud** | 1 547 | 1 515 | 1 730 | 1 130 | 1 308 | 1 278 | 1 298 | 1 689 | 766 | 741 | 1 021 | 1 797 |
| **Reste du monde** | 2 926 | 1 809 | 2 280 | 2 447 | 2 174 | 2 339 | 3 479 | 3 270 | 1 734 | 2 203 | 2 150 | 3 226 |
| **TOTAL** | **47 812** | **47 552** | **54 369** | **40 882** | **33 896** | **33 525** | **37 056** | **36 678** | **19 591** | **26 625** | **38 400** | **50 569** |

| 2014 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 2 046 | 2 050 | 2 235 | 2 839 | 1 736 | 1 697 | 2 323 | 3 250 | 1 758 | 1 831 | 2 074 | 2 551 |
| **Europe** | 11 797 | 10 182 | 11 040 | 10 009 | 6 636 | 6 109 | 8 257 | 10 449 | 5 028 | 6 982 | 9 859 | 10 500 |
| **Amérique du Nord** | 33 733 | 34 856 | 38 937 | 31 058 | 27 189 | 22 395 | 23 559 | 20 116 | 10 645 | 16 783 | 24 824 | 33 662 |
| **Amérique du sud** | 1 866 | 1 216 | 1 065 | 1 573 | 1 419 | 1 096 | 1 527 | 1 198 | 1 060 | 1 110 | 1 171 | 2 404 |
| **Reste du monde** | 2 560 | 1 920 | 2 529 | 2 639 | 2 490 | 2 254 | 3 501 | 3 637 | 1 863 | 2 537 | 2 679 | 3 612 |
| **TOTAL** | **52 002** | **50 224** | **55 806** | **48 118** | **39 470** | **33 551** | **39 167** | **38 650** | **20 354** | **29 243** | **40 607** | **52 729** |

| 2015 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 968 | 1 968 | 2 310 | 2 767 | 1 985 | 2 058 | 2 246 | 2 974 | 2 220 | 2 223 | 2 276 | 2 401 |
| **Europe** | 11 266 | 11 671 | 11 431 | 10 920 | 7 400 | 6 230 | 9 240 | 11 463 | 5 876 | 8 764 | 9 955 | 10 581 |
| **Amérique du Nord** | 30 684 | 33 205 | 36 329 | 30 857 | 25 600 | 23 742 | 23 809 | 19 620 | 12 525 | 18 514 | 24 827 | 30 316 |
| **Amérique du sud** | 1 781 | 1 537 | 1 516 | 1 547 | 1 289 | 1 273 | 1 507 | 1 371 | 1 121 | 1 188 | 1 269 | 1 908 |
| **Reste du monde** | 2 680 | 2 075 | 2 722 | 3 094 | 2 814 | 2 726 | 3 883 | 4 036 | 2 581 | 3 038 | 2 688 | 3 386 |
| **TOTAL** | **48 379** | **50 456** | **54 308** | **49 185** | **39 088** | **36 029** | **40 685** | **39 464** | **24 323** | **33 727** | **41 015** | **48 592** |

| 2016 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 510 | 1 237 | 1 609 | 1 656 | 1570 | 1402 | 2071 | 2795 | nc | nc | nc | nc |
| **Europe** | 15 472 | 13 502 | 14 599 | 12 967 | 8858 | 8146 | 12302 | 12137 | nc | nc | nc | nc |
| **Amérique du Nord** | 38 688 | 36 140 | 38 612 | 33 224 | 23357 | 24577 | 28141 | 19887 | nc | nc | nc | nc |
| **Amérique du sud** | 1 427 | 1 212 | 1 147 | 1 130 | 1150 | 1047 | 1400 | 1081 | nc | nc | nc | nc |
| **Reste du monde** | 1 819 | 1 931 | 2 091 | 1 699 | 1274 | 1263 | 1981 | 1596 | nc | nc | nc | nc |
| **TOTAL** | **58 916** | **54 022** | **58 058** | **50 676** | **36209** | **36435** | **45895** | **37496** | **nc** | **nc** | **nc** | **nc** |

| 2017 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 635 | 1 152 | 1 370 | 1 942 | 1 266 | 1 508 | 1 860 | 2 367 | 410 | 352 | 625 | 684 |
| **Europe** | 14 579 | 13 664 | 14 720 | 15 343 | 9 542 | 8 701 | 12 611 | 12 534 | 1 784 | 2 085 | 4 307 | 5 167 |
| **Amérique du Nord** | 33 421 | 34 124 | 38 105 | 34 436 | 25 488 | 27 676 | 25 865 | 19 932 | 2 032 | 1 345 | 2 133 | 2 833 |
| **Amérique du sud** | 1 647 | 1 331 | 1 101 | 1 456 | 1 169 | 1 205 | 1 301 | 909 | 209 | 61 | 168 | 208 |
| **Reste du monde** | 1 436 | 1 383 | 1 718 | 1 891 | 1 327 | 1 231 | 1 729 | 1 623 | 226 | 212 | 385 | 694 |
| **TOTAL** | **52 718** | **51 655** | **57 014** | **55 068** | **38 793** | **40 322** | **43 366** | **37 365** | **4 662** | **4 055** | **7 618** | **9 585** |

| 2018 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 880 | 629 | 845 | 1 009 | 873 | 899 | 1 331 | 1 392 | 942 | 907 | 929 | 1 116 |
| **Europe** | 6 267 | 5 329 | 5 610 | 5 669 | 5 285 | 5 378 | 6 695 | 7 255 | 5 080 | 6 563 | 8 141 | 7 747 |
| **Amérique du Nord** | 4 002 | 4 372 | 4 807 | 5 097 | 5 273 | 6 262 | 6 518 | 5 209 | 4 266 | 6 021 | 9 867 | 15 003 |

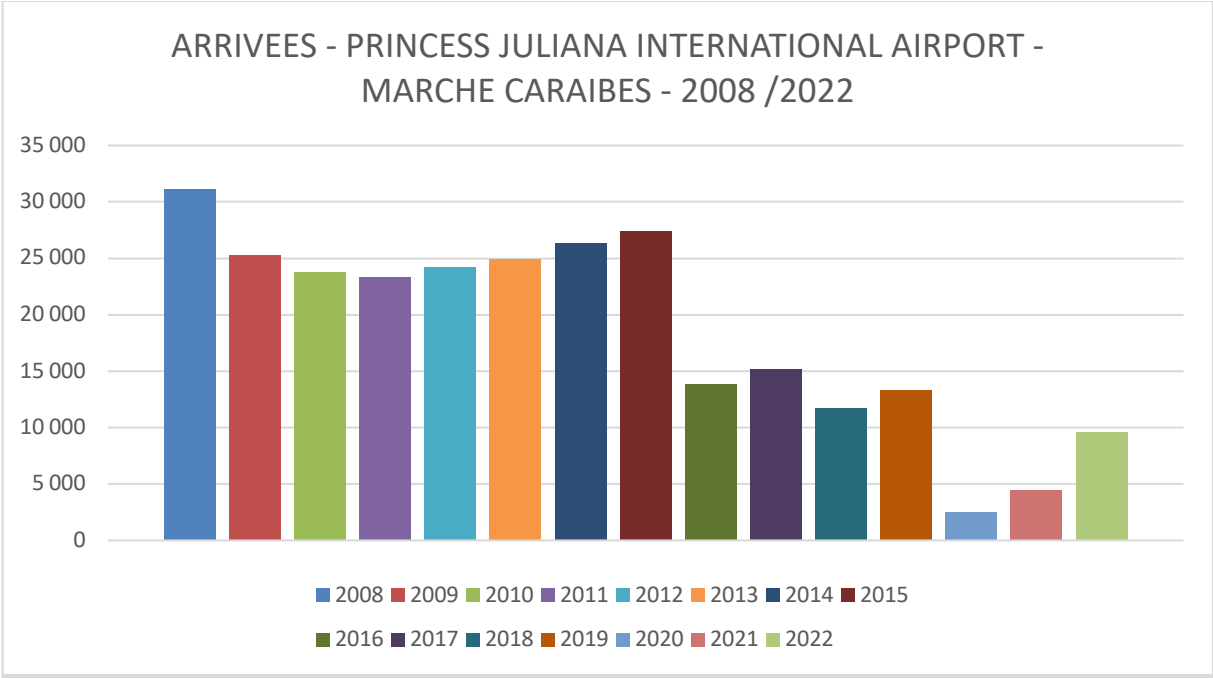
| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Amérique du sud** | 240 | 233 | 262 | 316 | 263 | 423 | 515 | 301 | 280 | 325 | 380 | 636 |
| **Reste du monde** | 640 | 596 | 784 | 811 | 682 | 739 | 826 | 1 024 | 671 | 833 | 898 | 1 444 |
| **TOTAL** | **12 028** | **11 160** | **12 308** | **12 902** | **12 375** | **13 701** | **15 885** | **15 181** | **11 239** | **14 649** | **20 215** | **25 946** |

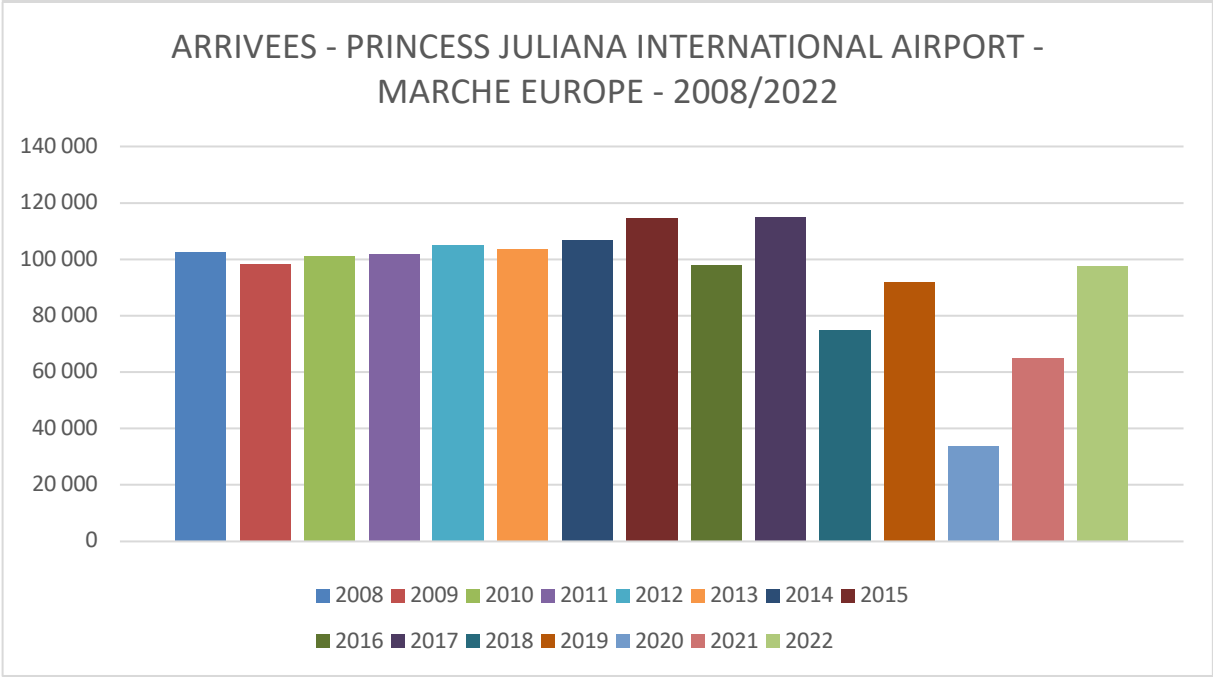
| **2019** | **JANV** | **FEV** | **MARS** | **AVRIL** | **MAI** | **JUIN** | **JUILLET** | **AOUT** | **SEPT** | **OCT** | **NOV** | **DEC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 1 058 | 649 | 821 | 1 444 | 1 136 | 1 045 | 1 227 | 1 458 | 1 151 | 1 181 | 992 | 1 127 |
| **Europe** | 8 981 | 7 738 | 8 183 | 8 501 | 6 664 | 6 410 | 7 609 | 7 612 | 5 386 | 8 082 | 8 617 | 8 029 |
| **Amérique du Nord** | 14 344 | 17 472 | 21 180 | 19 461 | 16 579 | 18 932 | 19 413 | 14 120 | 7 278 | 12 244 | 13 968 | 18 488 |
| **Amérique du sud** | 642 | 634 | 677 | 673 | 590 | 721 | 676 | 515 | 534 | 556 | 366 | 604 |
| **Reste du monde** | 1 233 | 1 079 | 1 247 | 1 468 | 935 | 1 046 | 1 265 | 948 | 856 | 966 | 1 088 | 1 799 |
| **TOTAL** | **26 258** | **27 572** | **32 107** | **31 547** | **25 905** | **28 154** | **30 190** | **24 653** | **15 204** | **23 028** | **25 031** | **30 047** |

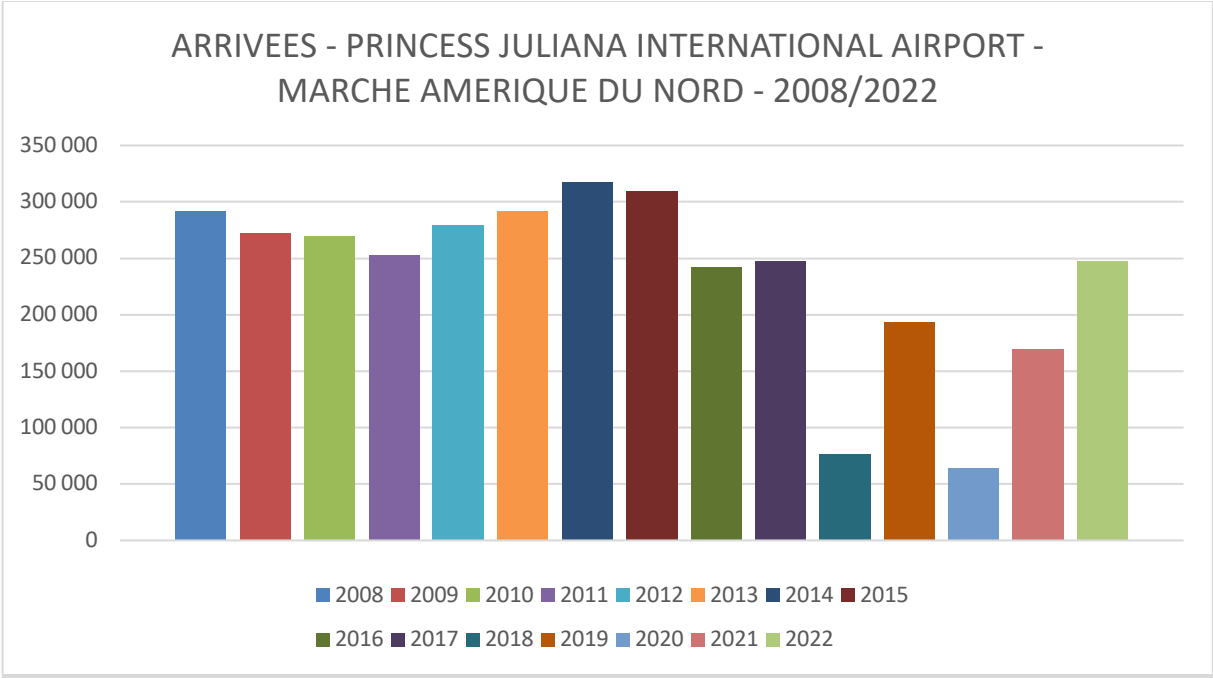
| **2020** | **JANV** | **FEV** | **MARS** | **AVRIL** | **MAI** | **JUIN** | **JUILLET** | **AOUT** | **SEPT** | **OCT** | **NOV** | **DEC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 895 | 687 | 282 | 1 | 4 | 4 | 40 | 58 | 70 | 113 | 201 | 182 |
| **Europe** | 9 563 | 8 269 | 3 775 | 36 | 84 | 158 | 1 382 | 1 442 | 846 | 1 621 | 2 030 | 4 529 |
| **Amérique du Nord** | 18 762 | 20 290 | 7 292 | 41 | 17 | 57 | 56 | 1 397 | 1 065 | 2 650 | 4 168 | 8 084 |
| **Amérique du sud** | 571 | 409 | 174 | - | 1 | 15 | 11 | 23 | 26 | 59 | 79 | 212 |
| **Reste du monde** | 1 697 | 1 268 | 462 | 5 | 1 | 14 | 46 | 164 | 124 | 228 | 245 | 441 |
| **TOTAL** | **31 487** | **30 923** | **11 985** | **83** | **107** | **248** | **1 535** | **3 084** | **2 131** | **4 671** | **6 723** | **13 448** |

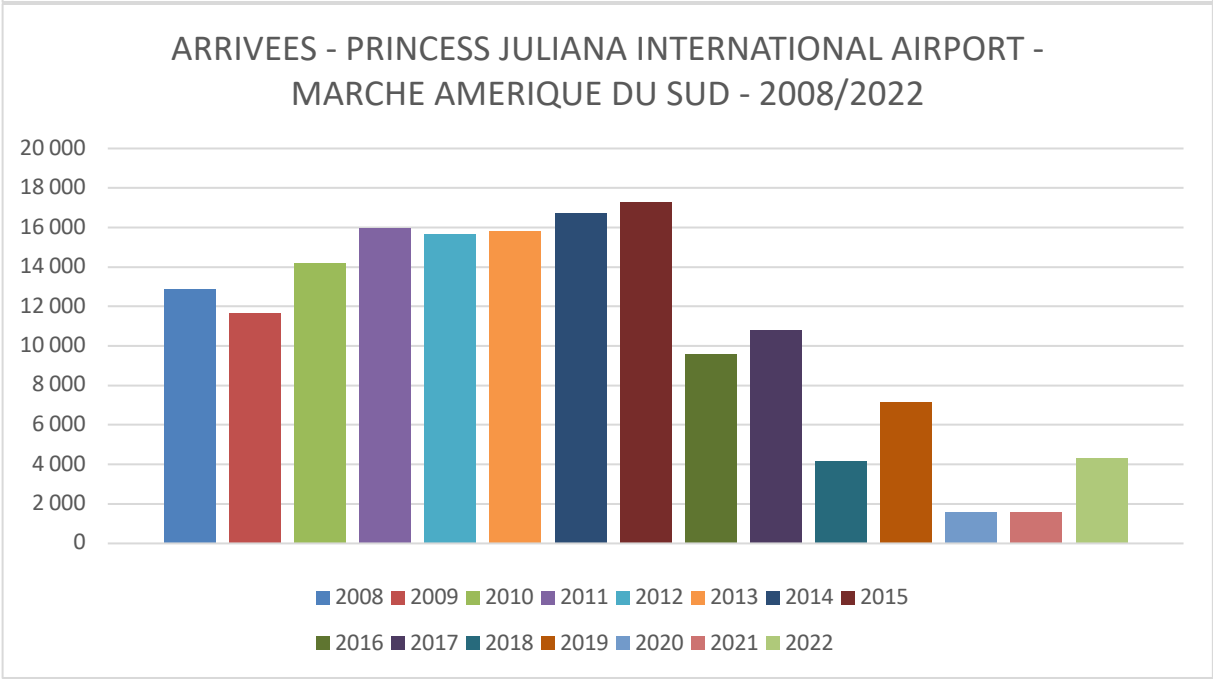
| **2021** | **JANV** | **FEV** | **MARS** | **AVRIL** | **MAI** | **JUIN** | **JUILLET** | **AOUT** | **SEPT** | **OCT** | **NOV** | **DEC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 310 | 281 | 236 | 291 | 336 | 350 | 446 | 511 | 411 | 323 | 444 | 517 |
| **Europe** | 5 203 | 3 162 | 3 140 | 4 168 | 4 583 | 4 150 | 7 133 | 6 577 | 3 549 | 5 713 | 7 866 | 9 773 |
| **Amérique du Nord** | 6 251 | 5 621 | 8 810 | 11 190 | 16 048 | 20 285 | 22 259 | 15 968 | 8 595 | 13 242 | 18 738 | 22 057 |
| **Amérique du sud** | 252 | 71 | 62 | 105 | 116 | 129 | 101 | 107 | 67 | 112 | 227 | 266 |
| **Reste du monde** | 472 | 301 | 452 | 1 421 | 866 | 529 | 722 | 739 | 517 | 605 | 810 | 1 266 |
| **TOTAL** | **12 488** | **9 436** | **12 700** | **17 175** | **21 949** | **25 443** | **30 661** | **23 902** | **13 139** | **19 995** | **28 085** | **33 879** |

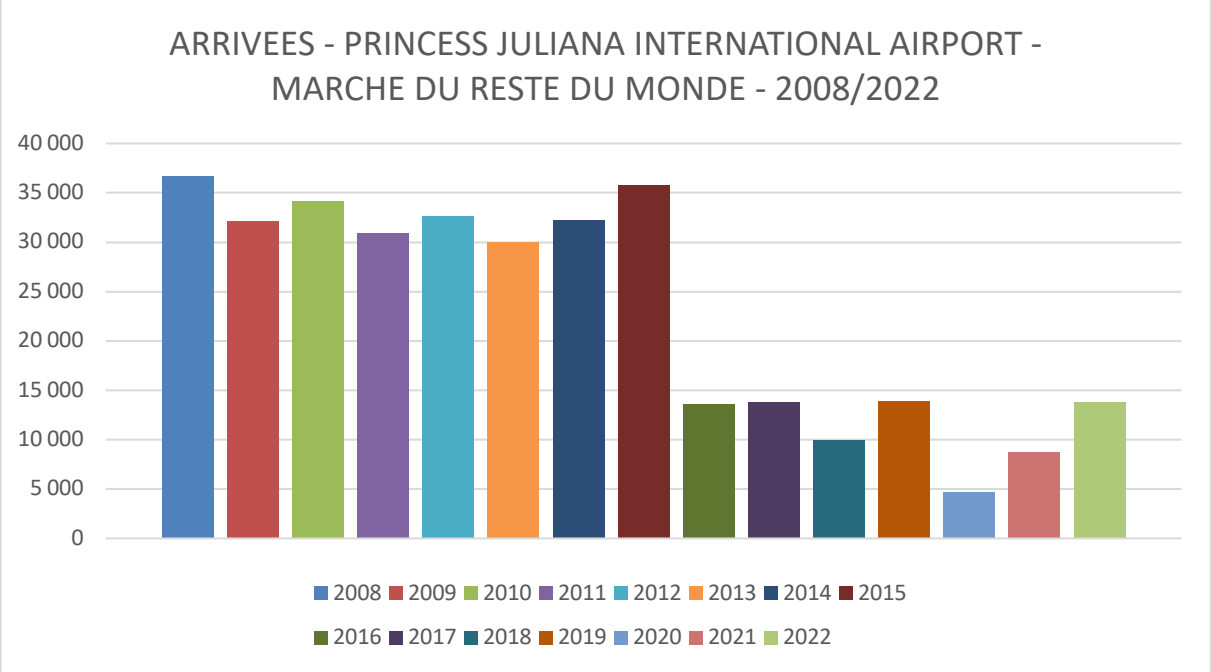
| 2022 | JANV | FEV | MARS | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT | OCT | NOV | DEC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Caraïbes** | 530 | 409 | 487 | 884 | 734 | 598 | 1 020 | 1 263 | 858 | 864 | 899 | 1 047 |
| **Europe** | 9 089 | 10 455 | 9 836 | 9 568 | 6 341 | 5 887 | 9 105 | 8 681 | 4 114 | 6 981 | 8 447 | 9 006 |
| **Amérique du Nord** | 18 671 | 21 817 | 26 430 | 26 155 | 19 532 | 21 210 | 22 701 | 18 364 | 10 652 | 13 633 | 20 323 | 28 116 |
| **Amérique du sud** | 367 | 272 | 298 | 277 | 315 | 439 | 370 | 351 | 260 | 318 | 451 | 580 |
| **Reste du monde** | 1 141 | 889 | 1 228 | 1 471 | 815 | 991 | 1 385 | 1232 | 810 | 816 | 1 360 | 1 665 |
| **TOTAL** | **29 798** | **33 842** | **38 279** | **38 355** | **27 273** | **29 125** | **34 581** | **29 891** | **16 694** | **22 612** | **31 480** | **40 414** |

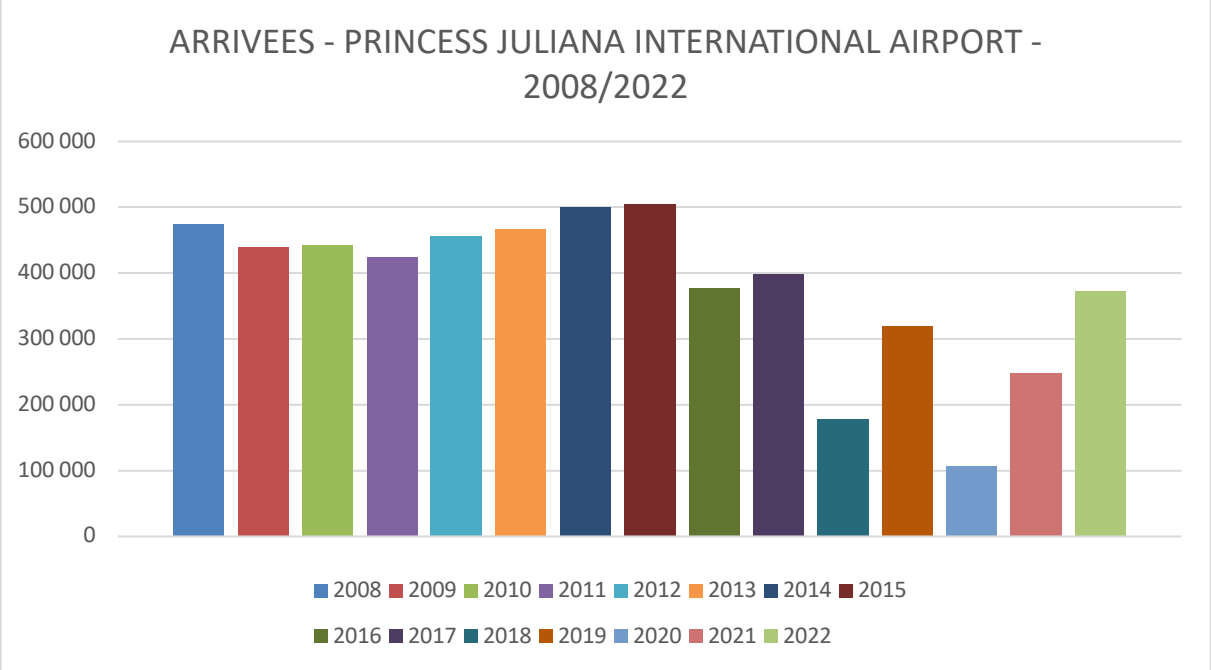

ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - MARCHE CARAIBES - 2008 /2022
35 000
30 000
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022


ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - MARCHE EUROPE - 2008/2022
140 000
120 000
100 000
80 000
60 000
40 000
20 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022


ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - MARCHE AMERIQUE DU NORD - 2008/2022
350 000
300 000
250 000
200 000
150 000
100 000
50 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022


ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - MARCHE AMERIQUE DU SUD - 2008/2022
20 000
18 000
16 000
14 000
12 000
10 000
8 000
6 000
4 000
2 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022


ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - MARCHE DU RESTE DU MONDE - 2008/2022
40 000
35 000
30 000
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022


ARRIVEES - PRINCESS JULIANA INTERNATIONAL AIRPORT - 2008/2022
600 000
500 000
400 000
300 000
200 000
100 000
0
2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

## 4.3 EVOLUTION DU PARC D'HEBERGEMENT PRE ET POST IRMA

**Du parc d'hébergement classé au 1er juin 2017**

| PARC HEBERGEMENT | ETABLISSEMENTS | CHAMBRES | % |
|---|---|---|---|
| **TOTAL HOTELS** | **19** | **1262** | |
| HOTELS NON CLASSES | 7 | 324 | |
| HOTELS CLASSES | 12 | 938 | 63% |
| **TOTAL RESIDENCES** | **10** | **129** | |
| RESIDENCES NON CLASSEES | 8 | 88 | |
| RESIDENCES CLASSEES | 2 | 41 | 20% |
| **TOTAL GUEST HOUSES** | **18** | **115** | |
| GUEST HOUSES NON CLASSEES | 6 | 40 | |
| GUEST HOUSES CLASSEES | 12 | 75 | 67% |
| **TOTAL HEBERGEMENTS** | **47** | **1506** | |
| HEBERGEMENTS NON CLASSES | 21 | 452 | |
| **HEBERGEMENTS CLASSES** | **26** | **1054** | **55%** |

| NOMBRE D'ETOILES | NOMBRE D'ETABLISSEMENTS | % |
|---|---|---|
| 5 | 1 | 4 |
| **4** | **10** | **38,5** |
| **3** | **8** | **31** |
| 2 | 5 | 19 |
| 1 | 2 | 7,5 |

**Du parc d'hébergement classé en 2022/2023**

| PARC HEBERGEMENT | ETABLISSEMENTS | CHAMBRES | % |
|---|---|---|---|
| **TOTAL HOTELS** | **15** | **984** | |
| HOTELS NON CLASSES | 8 | 408 | |
| HOTELS CLASSES | 7 | 576 | 46,6% |
| **TOTAL RESIDENCES** | **6** | **97** | |
| RESIDENCES NON CLASSEES | 3 | 19 | |
| RESIDENCES CLASSEES | 3 | 78 | 42,8% |
| **TOTAL GUEST HOUSES** | **19** | **126** | |
| GUEST HOUSES NON CLASSEES | 10 | 67 | |
| GUEST HOUSES CLASSEES | 9 | 59 | 47,3% |
| **TOTAL HEBERGEMENTS** | **41** | **1207** | |
| HEBERGEMENTS NON CLASSES | 21 | 494 | |
| **HEBERGEMENTS CLASSES** | **19** | **713** | **46,3%** |

| NOMBRE D'ETOILES | NOMBRE D'ETABLISSEMENTS | % |
|---|---|---|
| 5 | 1 | 5,3% |
| 4 | 10 | 52,7% |
| 3 | 4 | 21% |
| 2 | 4 | 21% |
| 1 | 0 | 0% |

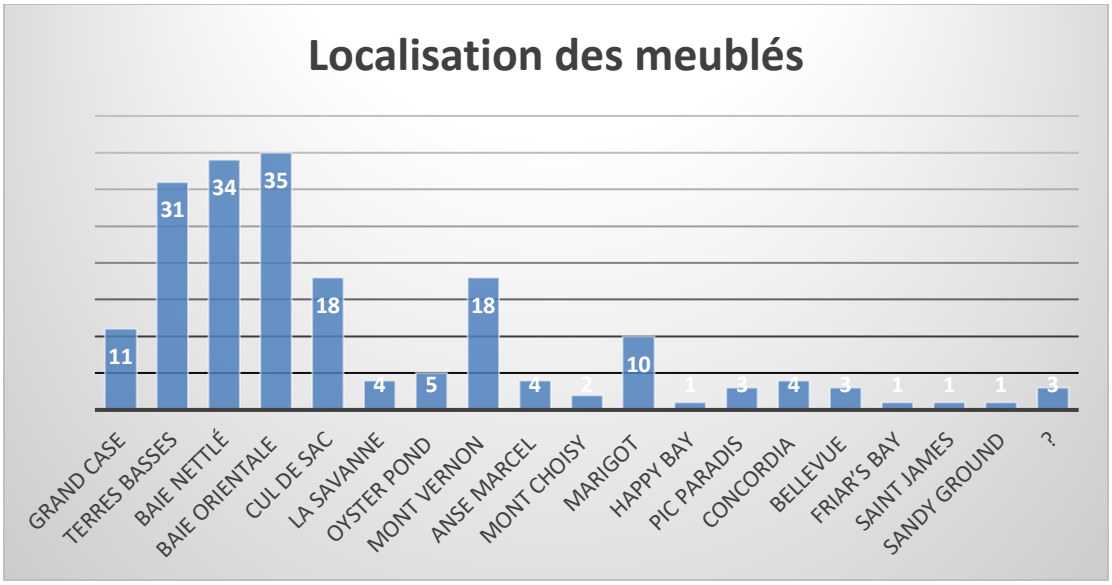
**La liste des hébergements classés est disponible sur le site de la Collectivité.**

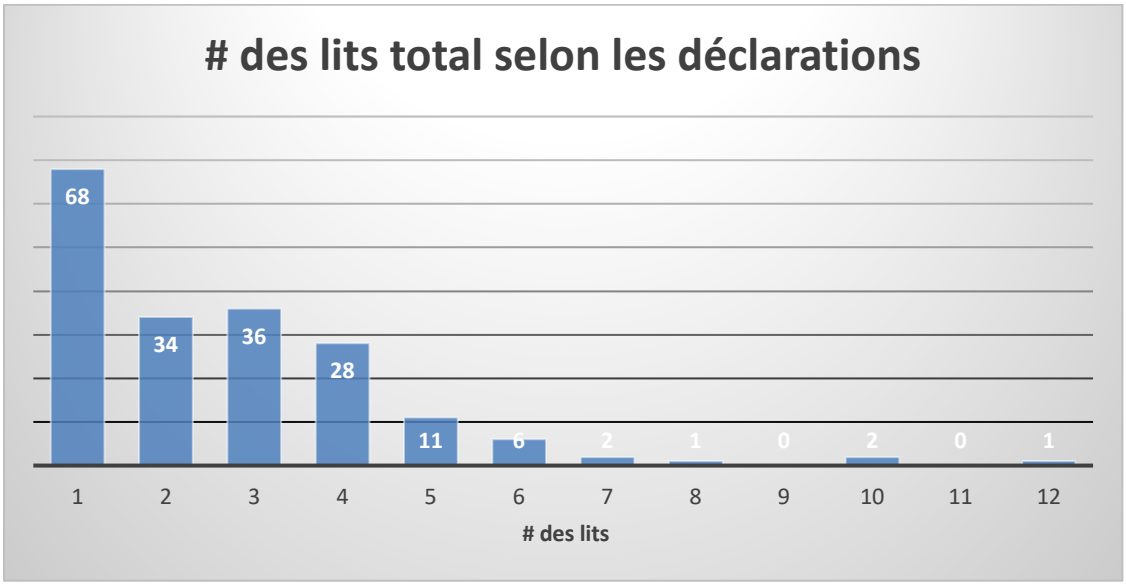
**Des meublés de tourisme déclarés en Collectivité (à février 2023)**

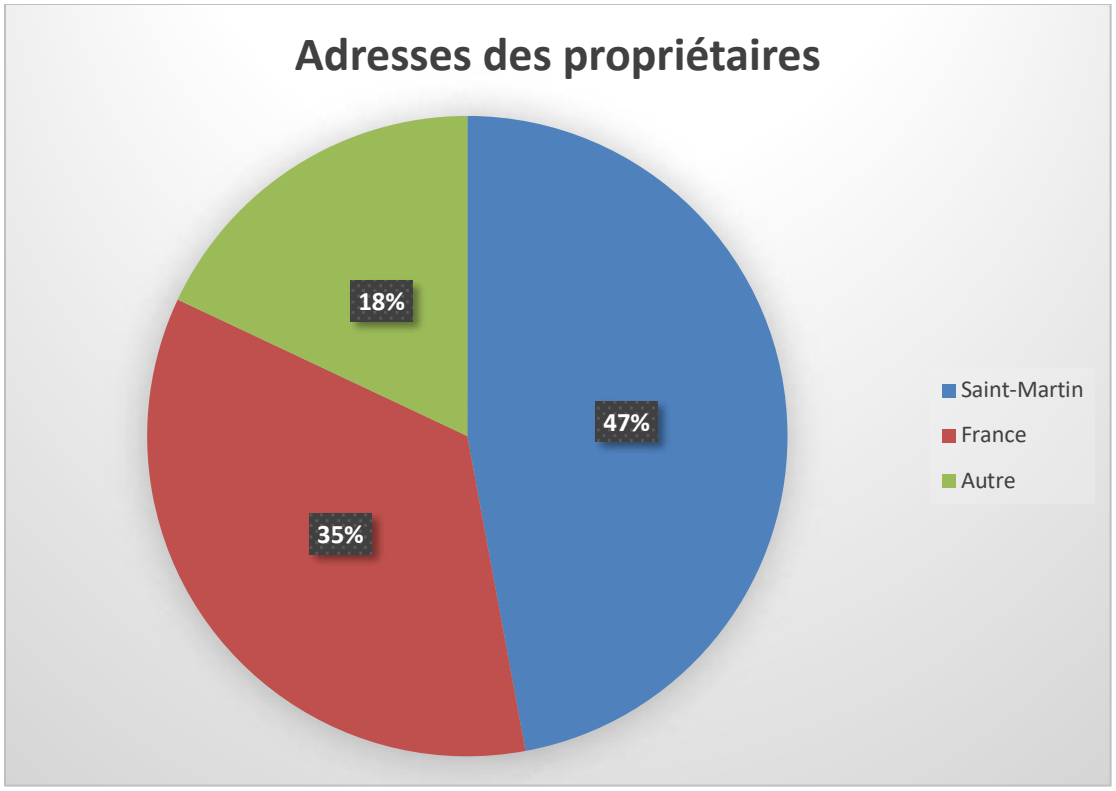
**Nombre total de déclaration : 189**

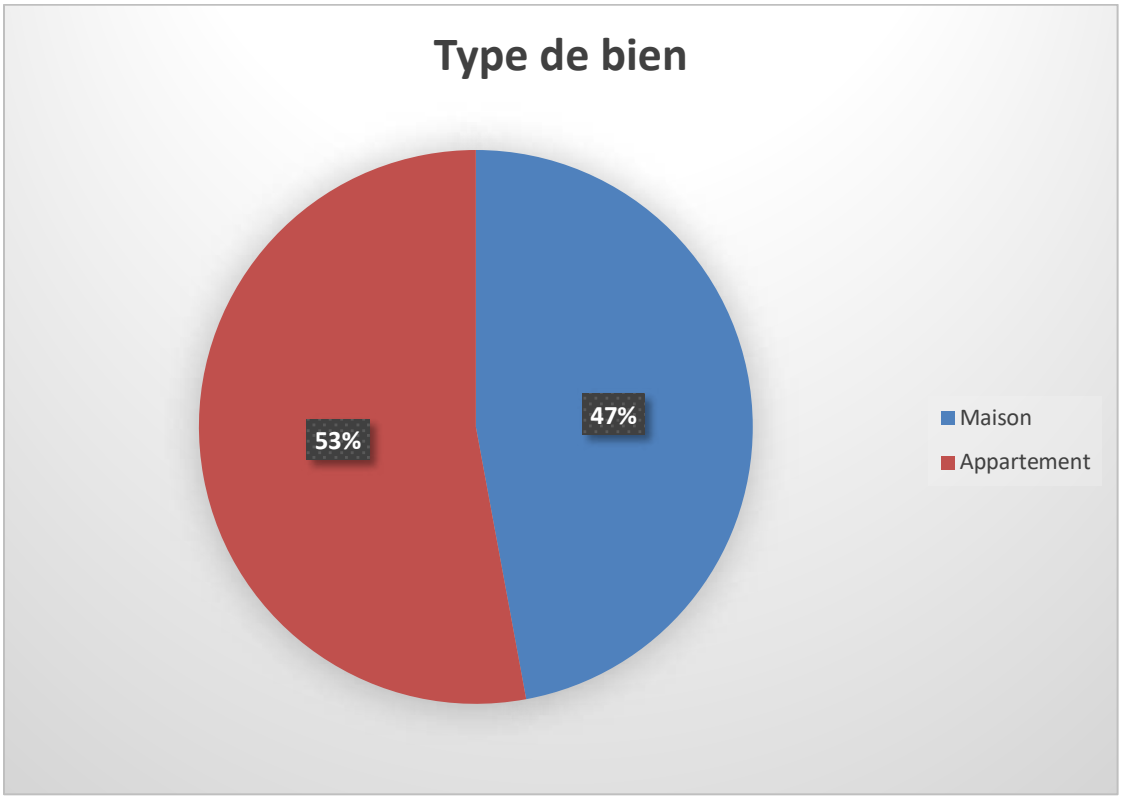
**Nombre de lit correspondant : 501**

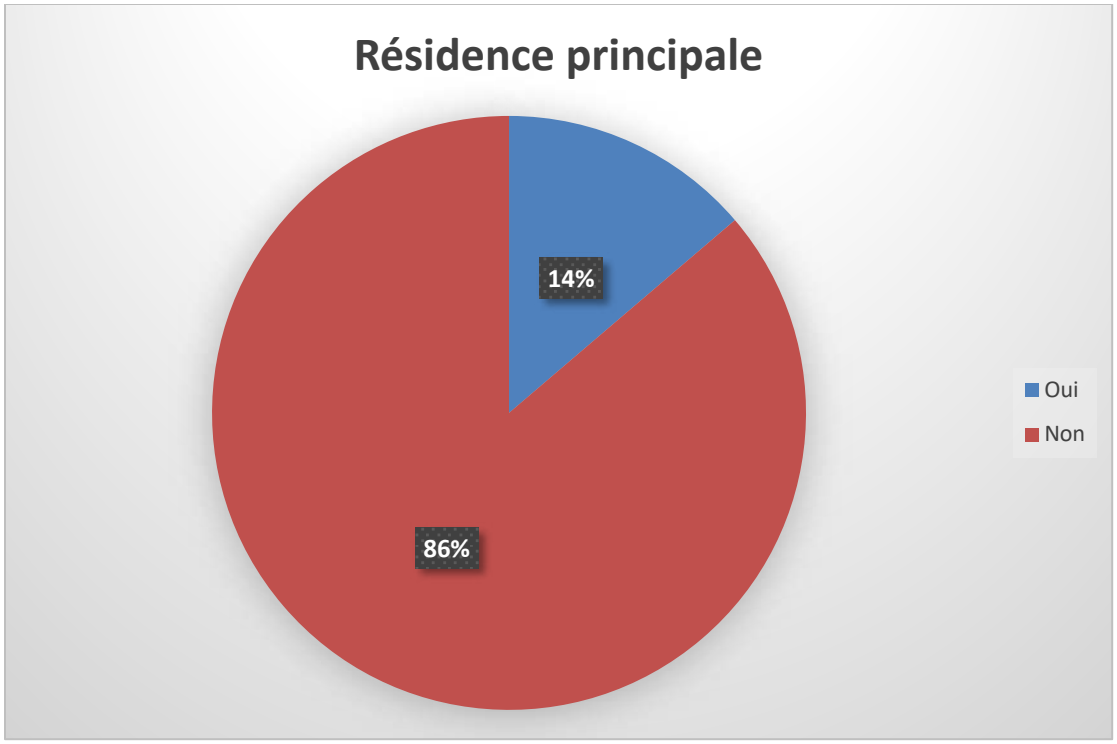
| Nombre de lits par meublés | Nombre de déclarations | Nombre total de lits |
|---|---|---|
| 1 lit | 68 | 68 |
| 2 lits | 34 | 68 |
| 3 lits | 36 | 108 |
| 4 lits | 28 | 112 |
| 5 lits | 11 | 55 |
| 6 lits | 6 | 36 |
| 7 lits | 2 | 14 |
| 8 lits | 1 | 8 |
| 9 lits | 0 | 0 |
| 10 lits | 2 | 20 |
| 11 lits | 0 | 0 |
| 12 lits | 1 | 12 |
| Totaux | 189 | 501 |

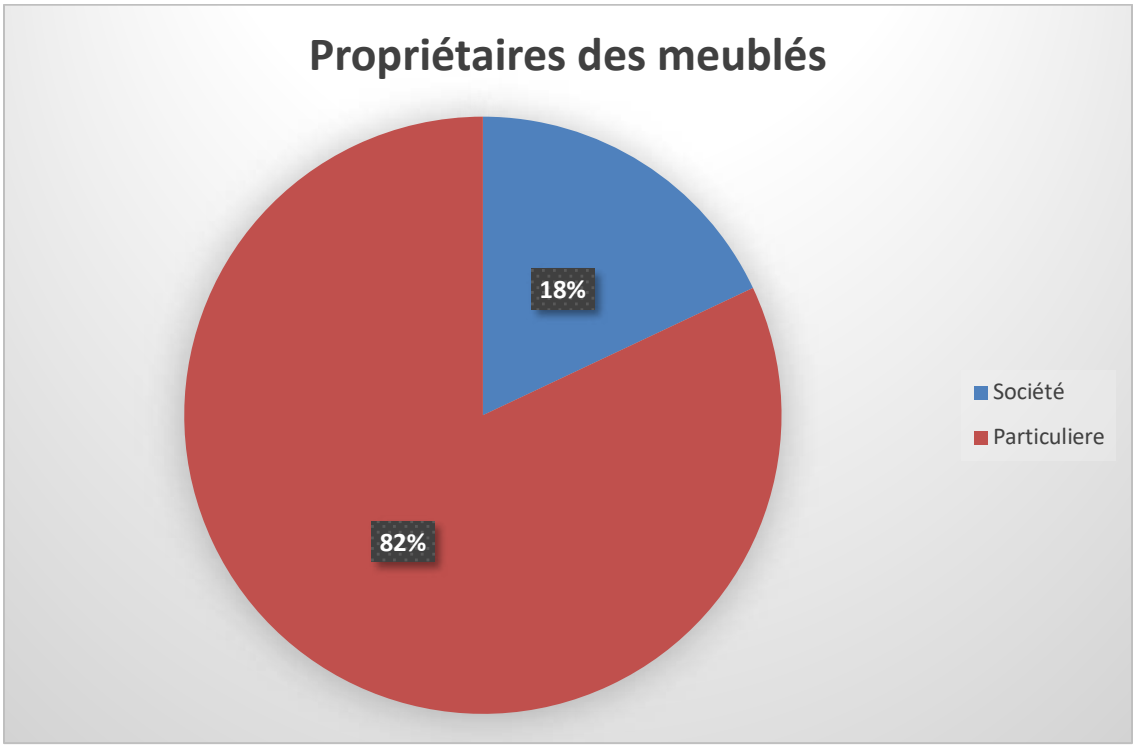

Localisation des meublés
11
31
34
35
18
4
5
18
4
2
10
1
3
4
3
1
1
1
3
GRAND CASE
TERRES BASSES
BAIE NETTLÉ
BAIE ORIENTALE
CUL DE SAC
LA SAVANNE
OYSTER POND
MONT VERNON
ANSE MARCEL
MONT CHOISY
MARIGOT
HAPPY BAY
PIC PARADIS
CONCORDIA
BELLEVUE
FRIAR'S BAY
SAINT JAMES
SANDY GROUND
?


# des lits total selon les déclarations
68
34
36
28
11
6
2
1
0
2
0
1
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
# des lits


Adresses des propriétaires
18%
47%
35%
Saint-Martin
France
Autre


Type de bien
47%
53%
Maison
Appartement


Résidence principale
14%
86%
Oui
Non


Propriétaires des meublés
18%
82%
Société
Particuliere

## 4.4 ETAT DES LIEUX POST IRMA ET MARIA

**UN PARC HEBERGEMENT HAUT DE GAMME A RECONSTRUIRE**

Sur les 1506 chambres répertoriées (hébergements classés et non classés), nous enregistrons une perte de 80%, les 20% restantes n'étant pas commercialisables en raison de l'état général des hébergements (rez-de-chaussée détruits ou endommagés, toits détruits ou endommagés, restaurants détruits ou endommagés, piscines détruites ou endommagées …).
Le parc des locations de villas a également été très affecté : dommages structurels importants (toitures, fenêtres, mobiliers emportés par la mer, jardins, piscines …).
Le délai de reconstruction des hôtels et des villas varie de 8 à 24 mois. Outre le délai de traitement des dossiers d'assurance, il convient de prendre en considération la question de l'approvisionnement en matériaux de construction.

**UN PARC AUTOMOBILE A RECONSTITUER**

Le parc automobile (véhicules de location, bus et taxis) de l'île a été grandement affecté par le passage d'IRMA. Outre la destruction de nombreux véhicules suite à la montée des eaux et aux vents violents, nous enregistrons de nombreux dommages résultant des pillages post-cyclone (véhicules brûlés, réservoirs d'essence percés).
Cette nécessité de reconstituer le parc automobile peut être l'occasion de développer de nouveaux modes de transport, plus écologiques et adaptés à un besoin de loisirs ou de découverte des touristes tels que des voitures ou vélos électriques pour la découverte de Marigot et Grand Case.

**UNE FLOTTE DE PLAISANCE A RECONSTITUER ET A DEVELOPPER**

Malgré les précautions prises par les propriétaires de bateaux et les consignes des autorités locales, la montée des eaux et les vents violents ont détruit la plupart des bateaux à terre.
Toutes les marinas du territoire (marina Fort Louis, marina Royale, marina de l'Anse Marcel, marina d'Oyster Pond) ont subi d'importants dommages nécessitant des travaux de reconstruction plus ou moins importants selon les zones géographiques.

**UN ENVIRONNEMENT A ASSAINIR**

La végétation ainsi que les plages de l'ensemble du territoire ont été sérieusement affectées par ces deux phénomènes cycloniques. Outre d'importants travaux de nettoyage et d'assainissement, des travaux de revalorisation paysagère plus ou moins importants, selon les zones, s'imposent.

**UNE ECONOMIE A REBATIR**

Les commerces et restaurants de l'ensemble de l'île (Oyster Pond, Baie orientale, Anse Marcel, Baie Nettle, Grand-Case et Marigot) ont été tous sérieusement touchés par les phénomènes cycloniques ainsi que par les pillages.

**AUTRES**

Des liaisons aériennes à rétablir.

Des liaisons maritimes à rétablir.
Des services publics à réorganiser.
Une paix sociale à sauvegarder.

## 4.5 BILAN DU SCHEMA 2010-2015

### BILAN GENERAL

| FICHE | ACTION | EN COURS | A FAIRE | REALISEE | A POURSUIVRE |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Renforcer l'argument sécurité | | | X | X |
| 2 | Un environnement préservé, des offres nature et des modes de circulation douce | X | | | X |
| 3 | Mise en valeur du patrimoine | X | | | X |
| 4 | Plan de modernisation des hébergements existants | | | X | X |
| 5 | Faire sortir quelques établissements hôteliers sur des sites d'exception | X | | | X |
| 6 | Faciliter la création de villas haut de gamme et luxe | X | | | X |
| 7 | Réforme du classement hôtelier | | | X | |
| 8 | Un grand projet de réaménagement sur la façade maritime de Marigot | X | | | X |
| 9 | Faire de Grand Case le haut lieu de la gastronomie française | X | | | X |
| 10 | Renforcement des animations et événementiels | | X | | |
| 11 | Accompagner le développement du projet de parc autour du thème des pirates | ---------- | ---------- | ---------- | ---------- |
| 12 | Etudier la faisabilité d'un projet de télésiège sur les hauteurs | ---------- | ---------- | ---------- | ---------- |
| 13 | Etudier la faisabilité d'un golf | | X | | |
| 14 | Une gouvernance plus concentrée | | X | | |
| 15 | Une politique centrée sur la fonction développement | | | X | X |
| 16 | Une politique marketing innovante | X | | | X |
| 17 | Développement des partenariats | X | | | X |
| 18 | Formation et sensibilisation | | | X | X |
| 19 | Mise en place d'une veille touristique | X | | | X |
| 20 | Renforcement de la coopération régionale | X | | | X |

### BILAN PAR ACTION

**Fiche action 1 : Renforcer l'argument sécurité**

Au cours de ces dernières années, la Police territoriale a mis en place certaines mesures permettant de renforcer la sécurité des personnes sur le territoire.

Parmi celles qui concernent directement la sécurité des touristes peuvent être citées :

- la mise en place de la vidéo protection
- La mise en place de patrouilles ciblées notamment sur des sites touristiques (certaines jusqu'à 24h)

La Collectivité a installé des lampadaires le long de la route qui longe le front de mer de Marigot afin d'en favoriser la sécurité et installé sur le territoire un dispositif de caméras de surveillance.

**Fiche action 2 : Un environnement préservé, des offres nature et des modes de circulation douce**

Intégration par la direction du tourisme de la dimension « préservation de l'environnement » dans les grilles de classement des hébergements avec comme critères obligatoires :

- sensibilisation à la gestion économe des déchets,
- sensibilisation à la gestion économe de l'eau,
- sensibilisation à la gestion économe de l'énergie,
- Mise en œuvre d'au moins une mesure de réduction de consommation d'eau.

Prise en compte des facteurs allant dans le sens de la préservation de l'environnement dans l'analyse des dossiers d'investissements et dans les conseils donnés aux investisseurs en phase préparatoire.

Actions de la direction de l'environnement

- Mesures visant l'amélioration de la gestion des déchets
- Mesures visant l'utilisation d'énergie propre
- Actions visant l'éducation de la population à l'environnement
- Actions visant l'amélioration du cadre de vie

**Fiche action 3 : Mise en valeur du patrimoine**

Création d'une direction en charge de la protection et de la mise en valeur du patrimoine.

**Fiche action 4 : Plan de modernisation des hébergements existants**

***Hôtels et Résidences***

Le nouveau dispositif de classement des hôtels et des résidences a stimulé les travaux de rénovation-modernisation de la majorité des établissements ayant intégré la démarche, travaux favorisés par la LODEOM et le FEDER.

***Guest Houses***

Adoption d'un référentiel de classement des Guest Houses en 2013.

En février 2014, 12 Guest Houses ont reçu leur classement officiel.

Parallèlement, afin d'encourager et de faciliter la rénovation de ces hébergements de petites tailles, un dispositif d'aide sous forme de subvention a été voté en 2015.

Grâce aux fonds FEDER et à la subvention spécifique de la Collectivité, la moitié de ces établissements classées ont effectué des travaux d'amélioration de leur établissement.

**Fiche action 5 : Faire sortir quelques établissements hôteliers sur des sites d'exception**

**Fiche action 6 : Faciliter la création de villas haut de gamme et luxe**

Le vote par le Conseil Territorial de mesures fiscales favorables aux investissements s'inscrit dans cette dynamique d'attirer des capitaux extérieurs ainsi que la réalisation de la brochure « Doing business in Saint-Martin » visant à présenter de façon synthétique et opérationnelle la nouvelle fiscalité de la Collectivité.

**Fiche action 7 : Réforme du classement hôtelier**

La réforme du classement des hébergements touristiques constitue une adaptation des normes au contexte de Saint-Martin tout en tenant compte des évolutions normatives métropolitaines ainsi que des contraintes posées par la complexité du code du fait de sa nature compilée.
Ainsi, la direction du tourisme a analysé dans un premier temps la Loi Novelli de 2009 modifiant la réglementation métropolitaine relative au classement des hébergements touristiques en introduisant la 5ème étoile qui n'existait pas en France, cela s'arrêtait au 4*luxe, et en mettant plus l'accent sur la dimension service.

Cette analyse s'est faite en procédant à un audit de tous les établissements de Saint-Martin sur la base de celle-ci. Il en a résulté le constat suivant : la dimension service mise en exergue par le nombre de points facultatifs obtenu par les établissements était largement supérieure à la moyenne pour tous. La conclusion de ce constat était évidente : il fallait renforcer l'aspect service dans les critères obligatoires et en ajouter dans les critères facultatifs.

Dans un deuxième temps, la direction du tourisme a procédé à une comparaison entre cette nouvelle réglementation métropolitaine et les dispositifs américains « AAA Diamond Rating » et « Mobil Travel Guide Hotel rating » afin d'identifier de nouveaux critères « services » n'existant pas dans la législation métropolitaine, exercice d'autant plus utile que la clientèle américaine est très présente sur le territoire de Saint-Martin.

Dès lors, un travail minutieux a été entrepris pour réaliser ce dispositif qui est le fruit d'une combinaison subtile entre les dispositifs facultatifs américains et obligatoire métropolitain dont l'architecture thématique a été conservée (Equipement, Services au client, Accessibilité et développement durable).

L'analyse s'est faite item par item en concertation permanente avec les hôteliers.

Un accent particulier a été mis sur le respect de l'environnement et la sécurité offerte dans les établissements, items auxquels les points associés sont obligatoires et non facultatifs.

Le Conseil territorial de Saint-Martin du 7 juillet 2011 a adopté à l'unanimité la nouvelle réglementation applicable au classement des hébergements touristiques sur le territoire de Saint-Martin.

Cette réforme qui était nécessaire pour prendre en compte les attentes de la clientèle et les spécificités des produits de la destination concerne le classement des hôtels d'une part et celui des résidences de tourisme d'autre part.

Il est intéressant de noter que celle-ci a eu pour effet de créer une dynamique forte de rénovation du parc d'hébergement qui a abouti pour certains établissements à une montée en gamme.

Le classement étant une démarche volontaire, les hôteliers devaient manifester leur souhait d'intégrer la démarche. Ceci explique que tous les hébergements n'aient pas été classés.

Entré en vigueur en 2011, tous les établissements classés ont été audités en début de cette même année, garantie de la corrélation entre la réalité du produit et le nombre d'étoiles.

**Fiche action 8 : Un grand projet de réaménagement sur la façade maritime de Marigot**

Ce grand projet vise à positionner Saint-Martin comme destination incontournable de la grande plaisance et de la moyenne croisière dans l'un des plus importants bassins de navigation : îles Vierges/Porto Rico/ Miami/ Bahamas/ Turks et Caïcos.

Une réflexion a été engagée pour coordonner la réhabilitation du centre-ville de Marigot et le projet d'aménagement du front de mer.

**Fiche action 9 : Faire de Grand Case le haut lieu de la gastronomie française**

Travaux d'infrastructure réalisés par la Collectivité.

Introduction des dispositions relatives au titre de maître restaurateur dans le droit applicable à Saint-Martin lors du Conseil territorial du 21 décembre 2012.

A ce jour, deux restaurants ont un chef ayant obtenu le titre : le Sunset Café (Hôtel Grand Case Beach Club) et l'Anse Marcel Beach (Anse Marcel).

**Fiche action 10 : Renforcement des animations et événementiels**

A faire.

**Fiche action 11 : Accompagner le développement du projet de parc autour du thème des pirates**

Projet abandonné suite à l'étude de faisabilité.

**Fiche action 12 : Etudier la faisabilité d'un projet de télésiège sur les hauteurs**

Projet abandonné suite à l'étude de faisabilité.

**Fiche action 13 : Etudier la faisabilité d'un golf**

A faire.

**Fiche action 14 : Une gouvernance plus concentrée**

La première étape de cette fiche action s'est traduite une collaboration plus étroite entre la direction du tourisme et l'office du tourisme en vue de réaliser l'adéquation entre la stratégie du schéma d'aménagement et de développement touristique de la Collectivité et la politique marketing et promotionnelle.

La seconde étape de cette fiche action est inscrite dans le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique 2017-2027 et consiste en une réorganisation de la gouvernance du tourisme.

**Fiche action 15 : Une politique centrée sur la fonction développement**

La fonction développement est entendue comme une méthode de travail de la direction du tourisme qui se traduit par une démarche de conseil et d'accompagnement des porteurs de projets. L'objectif est de s'assurer que les projets envisagés soient en adéquation avec la stratégie touristique et dans l'affirmative de faciliter les démarches des porteurs.

**Fiche action 16 : Une politique marketing innovante**

Une nouvelle campagne intitulée « Smile at Life » a été lancée.
Une réflexion sur la modernisation des outils de promotion et de communication a été initiée.

**Fiche action 17 : Développement des partenariats**

Cette fiche action s'est traduite majoritairement en une méthode de travail partenariale avec les acteurs du tourisme selon les dossiers concernés.

Un partenariat a été formalisé avec l'Education Nationale concernant l'enseignement du tourisme dans les écoles (voir fiche action 18).

**Fiche action 18 : Formation et sensibilisation**

Conscients des impacts et des retombées économiques du tourisme pour Saint-Martin, la Collectivité d'Outre-Mer de Saint Martin, le Service de l'Education nationale de Saint-Martin, l'Office du tourisme de Saint-Martin ont convenu d'un commun accord de mutualiser leurs compétences.

En effet, l'économie de l'île de Saint-Martin reposant essentiellement sur le tourisme, les institutions susnommées mettent en commun leurs compétences afin de cibler les enjeux éducatifs, fondements essentiels d'une éducation touristique à long terme ; donc d'une pérennisation de l'économie de saint-martinoise.

Aussi, l'accord-cadre conclu suite à la délibération CE 33-9-2016 a eu pour objectifs de définir les modalités de partenariat entre les trois instances en vue de :

- Mettre en place le module d'initiation au tourisme au niveau des classes de collège 4ème, 3ème du collège et des classes de 2nde du lycée sous la responsabilité des corps d'inspection,
- Renforcer l'offre de la carte des formations : initiale, apprentissage, formation tout au long de la vie.
- Préparer conjointement un élève de classe de troisième de collège ou de classes de secondes et des premières de Lycée Général et Technologique ou de Sections d'Enseignement Professionnel au titre de Ministre Junior de la Caraïbe,
- Proposer une option intitulée : « Pratique du tourisme » aux élèves de baccalauréats après agréments académiques et agréments de l'Inspection Générale de l'Education Nationale
- Organiser des manifestations dans le cadre des évènements à caractères touristiques tels que :
    - La journée mondiale du tourisme
    - La journée caribéenne du tourisme
    - Le mois du tourisme caribéen

En 2016, une formation destinée aux enseignants (25 inscrits) a été organisée avec succès.

En juin 2016, la Collectivité, tenant compte des bilans positifs de ces trois dernières années, s'est positionnée en faveur d'une reconduction de la convention de partenariat.

De manière globale et consensuelle, il s'agit de renforcer la connaissance du territoire et d'assurer l'ouverture sur le monde en tenant compte d'une part des spécificités économiques et linguistiques de Saint-Martin, et d'autre part des compétences propres à chacune des parties.

**Fiche action 19 : Mise en place d'une veille touristique**

La veille touristique s'intéresse à :

- l'évolution générale des comportements des touristes,
- l'évolution générale du tourisme dans le monde,
- l'évolution du tourisme dans la Caraïbe,
- le suivi de la concurrence régionale,
- la collecte des données chiffrées disponibles.

La direction du tourisme a organisé plusieurs enquêtes à la Gare maritime de Marigot, une enquête auprès des croisiéristes en excursion à Marigot, auprès des commerçants du territoire et participé à l'organisation d'enquêtes de satisfaction à l'aéroport de Grand-Case Espérance.

**Fiche action 20 : Renforcement de la coopération régionale**

En 2011, la coopération régionale avec l'organisation du tourisme de la Caraïbe (CTO) a été transférée à l'office du tourisme.

Depuis 2016, la direction du tourisme participe aux travaux de la direction du tourisme durable de l'Association des Etats de la Caraïbe suite à l'adhésion officielle de la Collectivité de Saint-Martin à cette association régionale.

**PROJET DE RAPPORT n°1**

**OBJET** : **Approbation du principe de recours à une délégation de service public sous forme concessive pour les travaux de réaménagement, de développement, et l'exploitation des marinas de Fort-Louis et de Port-la-Royale à Marigot.**

## PRESENTATION/ CONTEXTE

La partie française de l'île de Saint-Martin compte quatre marinas, dont deux ont fait l'objet de délégations de service public de la collectivité jusqu'au 31 décembre 2018 : la marina Port-la-Royale et la marina Fort-Louis.

Jusqu'à cette date, le délégataire de ces deux marinas était la SAMAGEST, en sous-traitance de la SEMSAMAR.

La SAMAGEST est une filiale de la société d'économie mixte SEMSAMAR, ayant pour principal objet la gestion des marinas.

### Marina Fort Louis

A compter du 1e janvier 2001, la SEMSAMAR a été délégataire du service public relatif aux activités du port de plaisance de Marigot (aussi appelé marina Fort-Louis). Le contrat a été signé le 20 juin 2000, à effet du 1er janvier 2001, pour une durée de 15 ans expirant le 31 décembre 2015.

L'avenant n°1 en date du 28 décembre 2012 a entériné la subdélégation du contrat par la SEMSAMAR à la SAMAGEST.

Plusieurs avenants successifs ont prorogé l'échéance de la concession au 31 décembre 2018.

A cette échéance, la Collectivité a transféré à l'Etablissement public Portuaire de Saint-Martin la gestion de la marina Fort Louis.

Ce dernier gère depuis le 1er janvier 2019 en régie la marina Fort Louis. Les données d'activité sur la marina Fort-Louis sont les suivantes (chiffres 2023):

- **Capacité** : 150 places dont 30 places pour des yachts de 24 à 60 m et 1 place pour un yacht de 80m
- **Occupants** :
    - 50% contrats long terme dont des sociétés de charters (catamarans) et des particuliers
    - 50% de passage
- **Personnel affecté** : 12 ETP dont 2 ETP s'occupant de fonctions mutualisées avec l'EPSM
- **Chiffre d'affaires** :
    - ~1 M€ en 2023
    - ~3 M€ en 2016 (dont 50% de vente de carburant)
- **Excédent brut d'exploitation** : 150k€/an en 2016
- Tarification attractive par rapport aux tarifs proposés coté hollandais

Un programme d'investissements de remise en état a été chiffré par plusieurs bureaux d'études (ARTELIA en 2018).

Le chiffrage des investissements à réaliser est en cours de consolidation. Néanmoins, les investissements à réaliser pour la remise en état de la marina sont les suivants :

- Entre 6 et 9 M€ de remise en état des désordres résiduels identifiés par l'étude ARTELIA en 2018. Il s'agissait initialement d'une enveloppe entre 4,3 et 6,5 M € dont 2,6 à 3,8 M€ pour la reprise de l'ex-quai commerce évaluée partiellement par ARTELIA en 2018. Depuis quelques travaux ont été réalisés (reprise des pannes, du ponton Touch & Go pour 0,8M€), mais les couts de la construction ont subi une très forte inflation.
- Les Investissements complémentaires de remise en état et améliorations indispensables seraient les suivants :
    - Finalisation de la Capitainerie : ~100k€)
    - Reprise de l'ensemble des défenses de quai : ~500k€
    - Reprise de la protection cathodique : ~250k€
    - Remise en état du Yacht Club : ~150k€
    - Travaux nécessaire à l'obtention du label « Ports propres » ~250k€

Le total des investissements à réaliser est ainsi entre **9 à 12 M€** (hors reprise de la digue de protection au nord, ouvrage crucial pour la sécurité du plan d'eau dont le chiffrage des travaux pouvant aller de 1 à 10M€ nécessiterait des investigations complémentaires).

**Marina Port La Royale**

Une autre convention a été établie le 3 mai 2007 entre la SEMSAMAR et la collectivité de Saint-Martin, relative à la délégation de service public du port de plaisance de la marina Port-La-Royale et de l'Auberge de Mer.

La durée de la concession était fixée à 20 ans et devait prendre fin le 31 décembre 2027.

Elle prévoyait une redevance domaniale de 3 M€ versée en une seule fois au début de la convention. A partir du 5 mai 2014, la SEMSAMAR a sous-traité l'exploitation de la marina de Port-La-Royale à la SAMAGEST.

Plusieurs rapports (rapport ACCOAST en 2015) ont montré que les ouvrages de la marina étaient dans un état globalement dégradé lorsqu'ils ont été touchés par les ouragans IRMA et MARIA les 5 et 18 septembre 2017.

Ces évènements climatiques exceptionnels ont eu pour conséquence de dégrader davantage encore l'état de la marina PORT LA ROYALE, au point de la rendre inexploitable.

La société SEMSAMAR a demandé à la Collectivité de Saint-Martin la résiliation anticipée du contrat de délégation de service public avec date d'effet au 31 décembre 2018, date concomitante au terme du contrat portant sur la marina Fort-Louis.

Après plusieurs tentatives de négociation et l'engagement d'une procédure contentieuse par la SEMSAMAR, cette dernière et la Collectivité de Saint-Martin ont conclu tout dernièrement, en avril 2024 un protocole d'accord transactionnel pour mettre fin à leur litige et régler définitivement leurs comptes.
Suivant ce Protocole :

- Sont valorisés au profit de la SEMSAMAR :
    - 750 000 € de remboursement de redevance domaniale
    - 400 000 € de provision GER pour la remise en état du site et 307 378 € d'indemnité d'assurance pour le bâtiment Auberge de Mer
    - 422 516 € de travaux post-Irma
    - VNC des biens de retour/reprise/propres : 877 907 €

- En ce qui concerne la COM :
    - La COM accepte de reprendre en régie la Marina qui a été confiée en gestion à l'Etablissement Portuaire de Saint-Martin,
    - La reprise est une reprise en état, après production d'un diagnostic exhaustif et synthétique de la Marina Fort La Royale
    - La COM fait son affaire de l'évacuation des épaves de bateaux et du sort de l'Auberge de la Mer
    - Les travaux de remise en état depuis la survenance des ouragans IRMA et MARIA sont valorisés à 1 421 000 €

Les données d'activité sur la marina Port La Royale sont les suivantes (chiffres 2016) :

- **Capacité** : 92 places dont 34 au mouillage (les mouillages ne sont aujourd'hui plus opérationnels)
- **Occupants** :
    - 50% par des sociétés de Charters et des résidents annuels
    - 50% de passage
    - Actuellement, la marina est utilisée par quelques professionnels (charter, location bateau, jet ski), et des navires épaves squattés, sans contrat d'occupation
- **Autres :**
    - Le bâtiment Auberge de Mer comportait 26 lots totalisant 1440 m²
    - Parking de 50 places
- **Personnel affecté** : 3 - 4 ETP
- **Chiffre d'affaires** : 600 k€
    - 400k€ Marina
    - 200 k€ Auberge de Mer
- **déficit brut d'exploitation** : 50k€

La Marina Port-La-Royale est aujourd'hui dans un état de conservation très dégradé, proche de l'abandon.

Des investissements de remise en état sont à prévoir.

Ils portent sur les éléments suivants :
- Reprise des quais du mole central et des quais du fond de darse
- Reprise et sécurisation des pontons existants
- Reprise des réseaux et des bornes de distribution des fluides aux navires (eau / électricité)
- Reconstruction de l'Auberge de mer
- Travaux nécessaires à l'obtention du label « Ports propres »

Ces investissements sont estimés entre 5 et 7 millions d'euros.

En outre, cette marina fait face aux problématiques suivantes :
- Rejet sauvage d'eaux noires et grises dans le périmètre de la marina
- 4 ou 5 commerces / restaurants occupants sans bail l'Auberge de Mer, bâtiment sous arrêté de péril (effondrement récent du toit du bâtiment sud)
- ~30 épaves et/ou navires squattés
- Contraintes urbanistiques : zone rouge du PPRN (impossibilité de reconstruction sur le mole central, éloignement de 8m du rivage pour la reconstruction de l'Auberge de mer, mais possibilité de R+2)
- Le mole central est découpé à en 3 propriétaires : SEMSAMAR, SCI LA CARAVELLE, SCI YANRA

**Une nécessaire gestion unifiée**

Comme le relevait la Collectivité dès 2018, une gestion séparée des deux marinas serait structurellement déficitaire.

Par ailleurs, seule une gestion unique permettrait, à l'échelle des marinas de Marigot, de coordonner et rationnaliser l'offre de service de port de plaisance.

A cet égard, les deux marinas sont complémentaires dans leur situation géographique et dans leur configuration, l'une Fort-Louis destinée aux bateaux de grande capacité, l'autre Port-La-Royale axée sur l'accueil des bateaux de petite et moyenne capacité pour leur permettre un accès au plus près du centre-ville.

Une gestion séparée ne permet pas d'atteindre une masse critique et de réaliser des économies d'échelle. Des mutualisations semblent possibles.

Une gestion incluant les deux marinas est à retenir, comme l'ont souligné tous les acteurs publics et privés consultés.

**ENJEUX**

Les enjeux de réaménagement, de développement et de redynamisation sont forts pour chacune des deux marinas.

- **Pour la marina de Fort- Louis** :
  - Les projets de la collectivité à prendre en compte :
    - Une volonté historique de réaménagement du littoral de la baie de Marigot du port jusqu'au cimetière
    - Le port de commerce a installé une ZMEL à proximité de la marina dont la base d'accueil sera installée sur la nouvelle gare maritime
  - Les contraintes / problématiques à intégrer
    - Zone PPRN rouge qui interdit toute construction nouvelle sur le parking
  - Les attentes des usagers
    - Amélioration du service (bornes, accueil, …)
    - Création de locaux professionnels (charters)
    - Accueil d'annexes
    - Protection du plan d'eau
    - Manœuvrabilité

- **Pour la marina de Port-La-Royale** :

  - Les contraintes / problématiques à intégrer :
    - Rejet sauvage d'eaux noires et grises dans le périmètre de la marina
    - Plusieurs commerces / restaurants occupants sans bail de l'Auberge de la mer, bâtiment sous arrêté de péril (effondrement récent du toit du bâtiment sud)
    - Une trentaine d'épaves et/ou navires squattés
    - Des contraintes urbanistiques : le site est en zone rouge du PPRN rendant impossible la reconstruction sur le mole central, et des contraintes de reconstruction pour l'Auberge de mer

- Tout aménagement de ponton ou élargissement des quais d'ampleur devra faire l'objet d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

- Les attentes des usagers

  - Améliorer l'accès au lagon / la marina :
  - via un meilleur service du pont de Sandy Ground (ouvrir 3 à 4 fois/ jour, plus rapide)
  - Via un chenal entretenu et approfondi
  - Redynamiser l'activité et l'animation
  - Conserver du linéaire de quai pour accueillir des annexes/ petits bateaux pour la clientèle des restaurants
  - Avoir des places pour professionnel en fond de darse
  - Offrir le service socle : eau / électricité, sécurité, sanitaires
  - Accueillir 8 à 10 bateaux de pêcheurs

## I- MODE DE GESTION DU SERVICE PUBLIC :

Conformément aux dispositions du CGCT, et à la qualité de service public de la gestion portuaire, la Collectivité de Saint- Martin peut décider de gérer ce service public soit directement en régie, soit d'externaliser tout ou partie de ces activités à travers une gestion déléguée à une entité tierce.

L'étude des avantages et inconvénients de chacun des modes de gestion conduit à conclure que la délégation de service public de type concession reste le mode de gestion le plus adéquat concernant l'exploitation des marinas Fort-Louis et Port-La-Royale.

Les différents modes de gestion ainsi que l'analyse avantages/inconvénients sont présentés en détail à l'annexe 1 au présent rapport.

- **Synthèse multicritères**

| | | Gestion directe | | Gestion indirecte | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Régie | SPL | Marché public | concession |
| Administration-gestion | Maitrise de l'exploitation du service et adaptations nécessaires à l'évolution du service | *** | *** | * | *** |
| | Libre négociation des offres | | | | |
| | Mise en concurrence | NON | NON | OUI | OUI |
| L'économie | Prise en charge du risque commercial par la Collectivité | OUI | OUI | NON | NON |
| | Gestion des investissements imprévus | * | * | *** | *** |
| Organisation – exploitation | Risques pour la collectivité associés à la gestion du personnel | * | * | *** | *** |
| Contrôle | Transparence financière | *** | *** | * | ** |

**Légende :**

*** = peu adapté**

****= moyennement adapté**

*****= bien adapté**

- **Recours proposé à la délégation de service public de type concession**

Au regard de cette analyse, la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le mieux adapté pour les raisons suivantes :

Les marinas de Fort-Louis et Port-La-Royale sont situées dans un environnement maritime et urbain complexe, la marina de Fort-Louis est comprise dans les limites administratives de l'Etablissement Portuaire de Saint-Martin.

L'ensemble est compris dans un périmètre faisant l'objet de profondes réflexions d'aménagements non encore abouties à Marigot (aménagement du Front de mer, aménagements des espaces de circulations en modes partagés, parkings, ...).

L'évolution des contraintes environnementales, combinée à l'augmentation de la fréquentation, nécessite tant une réflexion globale inachevée à ce jour qu'une gestion par une équipe de professionnels pluridisciplinaires et sans risque pécuniaire pour la Collectivité de Saint-Martin.

**Une prise en charge globale des missions par un tiers**

Ainsi, le principe d'une concession présente l'avantage de permettre de confier à un tiers une mission globale de gestion, d'exploitation et d'aménagement tout en établissant un encadrement fin des risques financiers pour les parties, notamment en ce qui concerne le portage financier des investissements.

La concession est particulièrement bien adaptée pour répondre au rôle que la Collectivité de Saint-Martin souhaite jouer tout en lui permettant de recourir aux compétences d'un tiers en matière d'exploitation et de gestion technique.

Le concessionnaire devra ainsi en particulier assumer les risques d'ordre opérationnel et commercial.

Le recours à la concession permet d'assurer une cohérence technique d'ensemble en demandant au concessionnaire de prendre à sa charge tous les travaux qui s'avèrent nécessaires ou utiles à l'exploitation du service public qui lui est confiée.

Enfin, un concessionnaire rassemble généralement l'ensemble des compétences spécialisées nécessaires à l'exploitation d'une marina : compétences spécifiques en matière d'ingénierie, techniques de management du personnel, forte capacité de prospection et de promotion commerciale…

**La préservation des intérêts sociaux**

La gestion des agents affectés à l'exploitation portuaire serait transférée vers le futur titulaire, ce transfert étant régi par l'article L. 1224-1 du code du travail. Les salariés conserveront ainsi un contrat de travail de droit privé.

S'agissant des éventuels salariés ayant la qualité d'agent non titulaire de droit public, ils se verront proposer en application de l'article L. 1224-3-1 du code du travail, un contrat de travail reprenant les clauses substantielles du contrat dont ils sont titulaires, en particulier en ce qui concerne la rémunération.

- **Un financement porté par le concessionnaire**

Ce type de contrat évite à la Collectivité de Saint-Martin un portage financier des besoins déjà identifiés et des risques qui pourraient survenir.

- **Un transfert de la maîtrise d'ouvrage**

Le concessionnaire réalisera lui-même les installations nécessaires à l'exercice de ses missions, et assumera l'ensemble des risques liés à la réalisation de ses missions, et sera tenu responsable en cas

de dommages causés aux tiers

- **Le maintien d'un contrôle du service rendu**

La mise en place d'un cahier des charges exigeant permettra à la Collectivité de Saint-Martin d'exercer pleinement ses pouvoirs de contrôle (pénalités de retard, rapport annuel, contrôle de la réalisation des investissements et du respect des obligations d'entretien, etc.), ce qui implique un réel suivi de l'exécution du contrat.

Après analyse des différents modes de gestion, il ressort que la délégation de service public sous forme concessive est recommandée.

## II- PRECISIONS SUR LA CONSISTANCE DU FUTUR SERVICE :

Il est proposé de confier par une unique délégation de service public, la gestion des deux marinas de Fort-Louis et de Port-La-Royale.

Le périmètre envisagé est le suivant :

---

Pour la Marina Fort-Louis, le périmètre de la concession n''intègre pas la gestion de la zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) mise en place par l'EPSM.

En revanche, pour le périmètre de Port-La-Royale, le périmètre comprend également pont de Sandy Ground ci-dessous représenté :

### Caractéristiques juridiques

Le futur concessionnaire serait chargé de l'entretien et de la gestion des marinas ainsi que de la réalisation et du financement des investissements prévus au contrat.

Le concessionnaire garderait en toute circonstance l'entière responsabilité vis-à-vis de la Collectivité de Saint-Martin de la bonne exécution de l'intégralité des missions qui lui auront été confiées. Il assurerait la continuité du service public dont il aurait la charge.

Le concessionnaire serait seul responsable vis-à-vis des tiers, et ferait son affaire personnelle des conséquences de tous les litiges et dommages pouvant résulter de son fait, à l'occasion de l'exécution des missions qui lui seraient confiées. La responsabilité de la Collectivité de Saint-Martin ne pourrait être engagée à l'occasion d'un dommage survenu dans ce cadre.

A cette fin, le concessionnaire souscrirait toutes assurances utiles.

Dans le cadre de la future concession, il serait fait obligation au concessionnaire de présenter une gestion financière distincte et transparente des activités annexes et connexes. La Collectivité de Saint-Martin conserverait les prérogatives du concédant, et principalement, la définition des orientations stratégiques des marinas ainsi que l'homologation des tarifs et redevances portuaires directement liés à l'exploitation, sur proposition du concessionnaire.

Au titre de l'obligation de contrôle et de suivi de la concession par la Collectivité de Saint-Martin et des obligations de performance imposées au concessionnaire, des mécanismes de pénalités, de mesure de la qualité de service seraient également mis en place

**Caractéristiques économiques et financières**

**Economie générale**

Le contrat de concession prévoirait que l'ensemble des charges inhérentes à la réalisation des obligations du concessionnaire est supporté par ce-dernier, à savoir :

- Les charges d'exploitation courantes des marinas,
- Les charges d'investissements inhérentes aux travaux prévus conventionnellement.

Pour faire face à ces charges, le concessionnaire disposerait des ressources suivantes :

- Les revenus issus des principales activités des marinas :
    - Les redevances d'amarrage,
    - Les redevances liées aux activités accessoires
    - Les redevances des parkings,
    - Les redevances tirées de l'exploitation du domaine concédé,
    - Les produits des taxes qui lui sont affectées,
    - Les produits de cessions d'éléments d'actif,
    - Les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion.
- Les ressources pour le financement des investissements :
    - Les emprunts régulièrement autorisés par l'autorité concédante,
    - Le cas échéant, les subventions d'équipement en provenance de l'autorité concédante dont le niveau sera précisé lors de la consultation et des tiers
    - toute autre subvention ou concours public.

Dans le cadre de la future concession, la rémunération et les frais généraux du concessionnaire seraient encadrés contractuellement

**Investissements**

Le contrat de concession prévoirait un programme d'investissement, dont la réalisation sera mise à la charge du concessionnaire, avec possibilité pour la Collectivité de Saint-Martin de récupérer la maîtrise d'ouvrage si elle le souhaite.

Une instance de gouvernance serait prévue contractuellement afin de suivre la réalisation du programme d'investissement et de procéder aux réajustements nécessaires. Des mécanismes contractuels veilleraient à encadrer les évolutions de l'équilibre économique du contrat en fonction de la réalisation des investissements

Parmi les 3 scénarios étudiés par la Collectivité, le scénario n°2 présenté ci-dessous est celui retenu :

| | **Sc 0 – Remise en état + modernisation** | | **Sc 1 – Augmentation de capacité sur MPLR** | | **Sc 2 – Augmentation de capacité MPLR + MFL et revitalisation** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MFL | ✓ Mise à niveau, services, port propre<br>✓ Finalisation capitainerie, renov YC<br>✓ Protection plan d'eau (palplanche) | | ✓ Mise à niveau, services, port propre<br>✓ Finalisation capitainerie, renov Yacht C<br>✓ Protection plan d'eau (palplanche) | | ✓ Mise à niveau, services, port propre<br>✓ **Extension capitainerie et Yacht Club**<br>✓ **Remplacement palplanche par quais (+35 places < 30m)** | |
| MPLR | ✓ Reprise quais, pontons, port propre, …<br>✓ Reconstruction ADM (Rdc) | | ✓ Reprise quais, pontons, port propre, …<br>✓ Reconstruction ADM (Rdc)<br>✓ **création pontons (+ 100 places)** | | ✓ Reprise quais, pontons, port propre, …<br>✓ Reconstruction ADM **en R+2**<br>✓ création pontons (+ 100 places)<br>✓ **Elargissement quais fond de darse** | |
| Investissements | **15 - 19 M€**<br>MPLR = 5-7 M€ + MFL 10-12 M€ | | **17 - 21 M€**<br>MPLR = 7-9 M€ + MFL 10-12 M€ | | **28 - 36 M€**<br>14 – 18 M€ par port | |
| CA / EBE en 2030 | **CA : 3 – 4 M€**<br>**EBE : ~400k€** | | **CA : 4 – 5 M€**<br>**EBE : ~6/700k€** | | **CA : 6 – 7 M€**<br>**EBE : ~2 M€** | |
| Invest supportables par exploitant pour TRI 5% | 15 ans | 20 ans | 15 ans | 20 ans | 15 ans | 20 ans |
| | 4 M€ | 6 M€ | 7 M€ | 9 M€ | 22 M€ | 29 M€ |
| Reste à financer | 13 M€ | 11 M€ | 12 M€ | 9 M€ | 10 M€ | 3 M€ |
| Redevance versée* | 5 M€ | 7 M€ | 5 M€ | 7 M€ | 6 M€ | 8 M€ |

L'enveloppe d'investissement estimée pour une durée de 20 ans est comprise entre 28 et 36 millions d'euros.

Il est certain que des subventions publiques (Collectivité de Saint-Martin, Etat, subventions européennes) seront nécessaires pour permettre d'assurer l'équilibre économique du contrat de concession ;

**Durée**

Le contrat serait conclu pour une durée de l'ordre de **20 ans** en raison de l'ampleur des investissements minimaux envisagés. La durée définitive sera fixée en fonction du plan de financement des investissements qui sera présenté par le candidat.

**Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises.**

**Le Conseil Territorial sera appelé à se prononcer une nouvelle fois à l'issue de la procédure de négociation, à la demande du Président du Conseil territorial à la fois sur le choix du candidat et sur le contrat qui aura été établi.**

## III- PRECISIONS SUR LA PROCEDURE DE CONSULTATION :

La conclusion d'une convention de délégation de service public implique la mise en œuvre préalable d'une procédure de publicité et de mise en concurrence régie par les dispositions de la troisième partie du Code de la commande publique (articles L.3000-1 et suivants, R.3111-1 et suivants du Code de la commande publique).

Compte tenu du montant prévisionnel envisagé de la convention de délégation de service public, au sens de l'article R.3121-1 du Code de la commande publique, qui est supérieure à 5 382 000 € HT sur la durée de la délégation de service public, soit 5 ans, la procédure engagée au sens des dispositions du Code de la commande publique est une procédure de niveau européen.

Les articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT) concernant les conventions de délégation de service passées par les collectivités territoriales et leurs groupements s'appliquent, et en particulier les articles L. 1411-4 et L. 1413-1 du même code, sont applicables à Saint-Martin.

L'article L. 1411-4 du CGCT dispose, en particulier, que les assemblées délibérantes des collectivités territoriales se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux (CCSPL). Ce dernier est intervenu le 9 mai dernier.

Les élus statuent au vu d'un *rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire*, lequel figure en ANNEXE n°1 du présent projet de délibération, et dont le Rapport du Président résume les principales dispositions.

**PROPOSITION :**

Il est donc demandé au Conseil Territorial d'approuver le principe du recours à la délégation de service public sous forme concessive pour les travaux de réaménagement, de développement, et l'exploitation des marinas de Fort-Louis et de Port-la-Royale à Marigot..

En l'occurrence, le présent projet de délibération, conformément à son objet, porte sur le *principe* de recours à une délégation de service public (DSP). Par la suite, dans les mois à venir, interviendra la procédure du choix de l'entreprise, régie par les dispositions du Code de la Commande publique.

A l'issue, le Conseil Territorial sera à nouveau appelé à délibérer ; en l'occurrence, sur le choix de l'attributaire et l'approbation du contrat. Ce texte devrait être proposé aux élus au cours du premier trimestre 2024.
Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**

**PROJET DE DELIBERATION n°1**

**OBJET** : **Approbation du principe de recours à une délégation de service public sous forme concessive pour les travaux de réaménagement, de développement, et l'exploitation des marinas de Fort-Louis et de Port-la-Royale à Marigot.**

**Vu** la loi organique n°2007-223 et la loi n°2007- 224 du 21 Février 2007, portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer ;

**Vu** le Code Général des collectivités territoriales (CGCT), et notamment ses articles :
- L. O 6313-1 ; L. 6313-7, L. O 6314-1 ; et L. O 6351-11 ;
- L. 1411-1 à L. 1411-19 (Chapitre 1er du Titre I du Livre IV de la Première Partie : « Les Délégations de Service Public »), et en particulier l'article L. 1411-4 ;
- L. 1413-1 (Chapitre 3 du Titre I du Livre IV de la Première Partie : « Participation des habitants et des usagers à la vie des Services Publics ») ;
- L. 2212-1 et suivants ;

**Vu** le Code de la Commande publique, et notamment son article L. 1121-1 et sa Troisième Partie (L.3000-1 et suivants et R.3111-1 et suivants), ;

**Vu** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux, en date du 29 mai 2024 ;

**Vu** l'avis de la Commission des affaires économiques, rurales et touristiques, en date du _____ juin 2024

**Vu** le rapport de l'exécutif annexé à la présente délibération, présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le futur exploitant des marinas de Fort-Louis et de Port-la-Royale à Marigot et transmis aux membres du Conseil Territorial le _____ 2024 ;

**Considérant** la nécessité d'assurer via un contrat de délégation de service public le réaménagement et le développement des marinas de Fort-Louis et de Port-La-Royale de Marigot.

Considérant le rapport du Président.

## **DECIDE** :

**ARTICLE 1** : D'approuver le principe de recours à une délégation de service public sous forme concessive pour les travaux de réaménagement, de développement, et l'exploitation des marinas de Fort-Louis et de Port-la-Royale à Marigot.

**ARTICLE 2 :** D'approuver le contenu des caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire, telles qu'elles sont définies dans le rapport sur le choix du mode de gestion susvisé ; étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à l'exécutif d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-5 et L.1411-7 du Code général des collectivités territoriales.

**ARTICLE 3** : D'autoriser le Président du Conseil Territorial, à prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la procédure de concession de service public, et notamment d'engager toute procédure de publicité et de mise en concurrence ; et à signer tous actes et documents relatifs à cette affaire.

**ARTICLE 4** : Le Président du Conseil Territorial, le Directeur Général des Services, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au journal officiel de Saint-Martin.

**Le Président du Conseil Territorial**

**Louis MUSSINGTON**