

NOTE EXPLICATIVE

Au mois de Septembre 2017, la Caraïbe et singulièrement l'île de Saint Martin ont été touchées par plusieurs événements climatiques qui ont causé des dégâts majeurs sur l'ensemble du patrimoine et des infrastructures publiques et privés.

Parmi ceux-ci, Irma, l'ouragan le plus puissant de l'histoire des Caraïbes, a déployé dans la nuit du 5 au 6 septembre des vents dépassant les 350 km/heure qui ont littéralement dévasté le territoire, 95% du bâti ayant subi des impacts et/ou une houle historique dans des proportions plus ou moins graves selon les secteurs.

Deux semaines plus tard, le passage de l'ouragan Maria sur une île ravagée a considérablement entravé les travaux d'évaluation, de nettoyage, complexifié les missions de secours aux populations et aggravé les dommages déjà causés par Irma.

Les dégâts sont évalués à plusieurs centaines de millions d'euros et d'importants coûts d'organisation des secours, de prise en charge des sinistrés et de remise en état de fonctionnement normal des principales infrastructures publiques, ont été engagés.

Le règlement (UE) n°2017/119¹ permet, en cas de catastrophe naturelle, de constituer un axe dédié à la reconstruction du territoire pour des opérations soutenues au titre du FEDER. Le préalable est d'être éligible au Fonds de solidarité de l'Union européenne (FSUE) couvert par le règlement (CE) n° 2012/2002.

Dans ce cadre, la Commission a, dans sa décision du 12/12/2017, octroyée une avance sur la contribution financière du FSUE afin de financer les actions d'urgence et de remise en état à la suite du passage des ouragans Irma et Maria à Saint-Martin et en Guadeloupe. Et ce, suite à la demande de contribution au FSUE formulée par la France auprès de la Commission européenne le 27/11/2017.

Les conditions sont alors réunies pour l'application du règlement (UE) n° 2017/119 sus-cité et permettent la révision du PO État avec en particulier la création d'un axe reconstruction autorisant un cofinancement maximisé du FEDER à 95%.

¹ Règlement (CE) n° 2017/1199 du Parlement européen et du Conseil du 04/07/2017 modifiant le règlement (UE) n°1303/2013 en ce qui concerne des mesures spécifiques destinées à fournir une assistance supplémentaire aux états membres victimes de catastrophes naturelles

I Des ouragans sans commune mesure et un territoire dévasté à reconstruire

Malgré le caractère prévisible des phénomènes cycloniques, l'intensité extrême de l'ouragan Irma, le plus puissant de l'histoire des Caraïbes avec des vents dépassant les 350 km/h accompagné d'une houle historique, a défié tous les pronostics météorologiques et causé des dégâts inattendus .

Suite au passage du phénomène dans la nuit des 5 et 6 septembre 2017, l'île s'est retrouvée dans une situation chaotique. Le passage consécutif de l'ouragan Maria le 19 septembre sur l'île ravagée a considérablement entravé les travaux de nettoyage, complexifié les missions de secours aux populations et aggravé les dommages déjà causés par Irma.

L'intensité des cyclones a engendré des dégâts évalués à plusieurs centaines de millions d'euros et d'importants coûts d'organisation des secours, de prise en charge des sinistrés et de remise en état de fonctionnement normal des principales infrastructures publiques.

La question du devenir économique de l'île se pose en dépit d'un drame humain prégnant. Pour ce faire, la réhabilitation ou la reconstruction des infrastructures est la première étape de la reconstruction globale de Saint- Martin.

Des expertises ont ainsi été réalisées par des architectes, ingénieurs, experts et bureaux d'études sur les infrastructures et réseaux relevant de la responsabilité de la COM de Saint-Martin et ont posé les premiers éléments d'une évaluation de la situation.

➤ Sur le cadre de vie

Au-delà du bâti stricto sensu, la prédominance de l'activité touristique et l'attractivité du territoire imposent d'adosser la reconstruction à une politique de valorisation du cadre de vie et du patrimoine au travers d'actions de restauration des espaces naturels, d'embellissement paysager, de replantations inscrites dans une stratégie de développement durable prenant en compte les risques et aléas climatiques notamment. Cet élément, en ce qu'il conditionnera l'image de la destination Saint-Martin, est une des pierres angulaires de la reprise économique basée sur l'activité touristique.

Ainsi, à titre d'exemple, le littoral de Marigot a été parmi les zones les plus malmenées par l'ouragan Irma puisqu'il a subi le cumul de tous les aléas (vents, houles, submersions, inondations...) qui ont provoqué des dommages qui le rendent aujourd'hui méconnaissable alors qu'il s'agit d'un point stratégique en termes de développement économique et touristique du territoire. Sa remise en état semble indispensable à la survie du territoire.

➤ Sur les bâtiments

Le bâti concerné relève d'infrastructures scolaires, sportives, administratives, d'équipements technico-commerciaux, socio-éducatifs, de réseaux, d'espaces publics et de voiries, etc...

Les dommages varient selon les secteurs mais également selon la nature des infrastructures.

✚ Les établissements scolaires

La Collectivité de Saint-Martin dénombre 21 établissements scolaires publics sur son territoire :

- École maternelle Eliane Clarke
- École maternelle Jérôme Beaupère
- École maternelle Siméonne Trott
- École maternelle Jean Anselme
- École maternelle Evelina Halley

- Ecole maternelle Ghislaine Rogers
- Ecole élémentaire Omer Arrondell
- Ecole élémentaire Marie-Amélie Leydet
- Ecole élémentaire Hervé Williams
- Ecole élémentaire Nina Duverly
- Ecole élémentaire Emile Choisy
- Ecole élémentaire Elie Gibs
- Ecole élémentaire Aline Hanson
- Ecole élémentaire Clair Saint- Maximin
- Ecole primaire Marie-Antoinette Richards
- Ecole primaire Emile Larmonie
- Collège Mont des Accords
- Collège Soualiga
- Collège Quartier d'OrlOans
- Cité scolaire Robert Weinum (collège et lycée)
- LPO des Iles du Nord

Les premiers relevés réalisés sur ces bâtiments et équipements scolaires (semaine 39) ont fait ressortir que seuls 3 étaient en capacité d'être remis en état dans de brefs délais afin d'être en mesure d'accueillir du public, les autres nécessitant une réhabilitation lourde et coûteuse voire une démolition et/ou reconstruction. L'objectif est de permettre un enseignement dans des conditions normales et productives dans des bâtiments sécurisés et équipés.

Sur la production eau

Pour ce qui relève de la production d'eau potable, l'Union Caraïbe de Dessalement d'Eau de Mer - UCDEM - est l'un des trois acteurs principaux en charge de l'eau et de l'assainissement à Saint Martin. Dans ce trio, l'UCDEM a à la charge de transformer par osmose inverse l'eau de mer en eau potable dans le cadre d'un contrat de concession.

L'eau est ainsi prélevée et traitée au niveau de cette usine puis vient alimenter des réservoirs à partir desquels est assurée l'adduction et la distribution de l'eau potable via des surpresseurs. Suite au passage d'Irma, la production d'eau désalinisée, unique ressource d'eau de l'île, a baissé de moitié à 3 500 m³ par jour du fait des dégâts considérables subis par les unités de désalinisation alors que la consommation journalière "normale" de la population saint-martinoise avoisine les 6 500 mètres cube.

Sur le traitement des eaux usées

Le réseau d'assainissement collectif de Saint Martin fait l'objet d'une délégation de service public opéré par la Générale des Eaux et est constitué comme suit :

- 67,5 km de canalisations de collecte et de transfert des eaux usées ;
- 35 postes de relèvement ;
- 3 usines de dépollution principales ;
- 3 petites stations de dépollution.

De même, Saint Martin dispose de 6 stations de traitement des eaux usées dont la capacité totale de traitement (en 2015) est de 20 200 EH, ce qui était déjà insuffisant vis à vis du nombre d'abonnés.

Enfin, le PVC et la fonte sont les matériaux les plus représentés sur le réseau de Saint Martin et représentent plus de 93 % du linéaire total. On note même la présence de 1,8 km de réseau en amiante ciment, matériau interdit depuis 1996, 62,7% des canalisations datant d'avant 1995. La nécessité de renouvellement et de rénovation du réseau d'assainissement était déjà prégnante bien avant le passage des cyclones et est indubitablement un facteur aggravant des dommages subis et donc du coût.

Sur l'éclairage public

Sur la base du dernier inventaire en la matière établi en 2009, le patrimoine de la Collectivité de Saint-Martin était, avant Irma, constitué a minima de 2758 luminaires rattachés à 94 armoires de commande.

Le diagnostic du réseau d'éclairage public a été réalisé sur la base de visites des infrastructures routières et complété par les connaissances du réseau d'éclairage avant le passage de l'ouragan Irma.

Si l'espace public a diversement souffert selon le secteur géographique, un constat général ressort :

- Le réseau alimenté par un câble aérien a été fortement détruit sans possibilité de réparation que ce soit en termes de mâts, câbles ou lanternes
- Le réseau alimenté par un câblage souterrain a évidemment peu souffert en ce qui concerne l'alimentation électrique, sauf dans les quelques cas relevés de glissement de terrain ou d'érosion. Par contre, les mâts, pour ceux qui sont restés en place, ont pour la plupart subi des dégâts directs (torsion) ou indirects (choc de projectiles). Les lanternes ont, quant à elles, toutes été arrachées de leur support.

Il apparaît indispensable de penser la reconstruction du maillage d'éclairage public non seulement dans un souci de meilleure fiabilisation de l'investissement mais également en coordination avec la vidéo-surveillance pour répondre à la problématique sécuritaire prégnante.

Sur la signalétique

Le mobilier urbain et autres panneaux signalétiques a subi de manière générale les aléas suivants :

- submersion marine ;
- érosion des accotements de voirie ;
- migration de sable ;
- arbres arrachés avec soulèvement de voirie ou de trottoirs ;
- destruction de bordures, barrières, bornes, poteaux, panneaux et autres émergences.

La remise à neuf de la signalétique, qu'elle soit routière, liée à l'adressage ou à caractère touristique est une priorité en termes de sécurité, de remise en œuvre de la distribution du courrier et d'accueil du public.

Sur les ports et les infrastructures

Au-delà de l'aspect stratégique du complexe portuaire de Galisbay dont les infrastructures ont passablement souffert des effets de submersion, de la violence de la houle et des vents, les autres infrastructures relèvent plus de l'activité commerciale. Les marinas et équipements concernés affichent des taux de dégradation importants alors qu'un pan large de l'économie touristique repose sur leur fonctionnalité.

Sur la voirie

Alors que la Collectivité de Saint-Martin s'attelait à moderniser le réseau routier et à en améliorer l'efficacité pour lutter contre des perturbations du trafic incessantes et pénalisantes en termes d'efficacité tant économique que sécuritaire, les dégâts occasionnés par Irma imposent, au-delà des réfections immédiates relatives à la sécurité, une démarche en termes de programmation de travaux à moyen terme.

Selon le Schéma Directeur Routier de 2015, le réseau viaire de Saint Martin est composé de :

- 16 100 ml de voiries primaires RN7 ;
- 17 285 ml de routes secondaires ;
- Un réseau complémentaire d'anciennes voies communales et les voies privées.

Les constats effectués suite au passage de l'ouragan Irma ont permis de contacter les dommages généraux suivants :

- Submersion marine, érosion des accotements de voirie, migration de sable,
- Arbres arrachés avec soulèvement de voirie ou de trottoirs ;
- Destruction de bordures, barrières, bornes, poteaux, panneaux et autres émergences.

En outre, il ressort du diagnostic que nombre de voiries sont réalisées avec du tuf, matériau sensible à l'eau et présentant des caractéristiques variables engendrant des désordres visibles au droit du revêtement de surface. Au-delà de cet aspect élémentaire, de la nécessaire remise en état des infrastructures existantes, la gestion de l'après Irma a mis en évidence les difficultés intrinsèques du réseau routier saint-martinois caractérisé par la carence de maillage et la concentration de tous les déplacements via l'unique infrastructure principale constituée par la RN7. Il semble primordial, à cet égard, de prévoir une refonte et une

amélioration du réseau d'infrastructures dans le cadre de la reconstruction, le réseau routier de Saint- Martin requérant des ajustements conséquents. En effet, le caractère exceptionnel d'Irma impose de réfléchir à un programme d'infrastructures tout aussi exceptionnel ne se limitant pas aux schémas "classiques" mais permettant à Saint-Martin de s'engager dans une démarche et prospective HQE exemplaire au sein de l'arc caribéen.

Sur les réseaux d'eau

Les réseaux saint-martinois, tous confondus, ont été fortement impactés pénalisant postérieurement une population ayant souffert des affres du cyclone.

Le réseau AEP de Saint-Martin est constitué de :

- 6 réservoirs d'une capacité totale de 16 000 m³
- installations de reprises, de pompage ou surpresseurs,
- 196 km de réseau : 141 km de réseau de distribution et 55 km de branchements
- 15 331 compteurs dont 14 073 en service
- 16 équipements de régulation de pressions
- 25 compteurs ou débitmètres de sectorisation
- 11 analyseurs de chlore
- 20 satellites de télétransmission et 1 supervision

La violence de l'ouragan, mais aussi la grande obsolescence des infrastructures, ont provoqué des dommages graves et souvent irréversibles sur une grande partie du réseau de distribution, rendant l'acheminement de l'eau encore complexe plus d'un mois plus tard. En effet, la remise en eau du réseau est ainsi rendue difficile en raison notamment des casses subies à la fois sur le réseau, les ouvrages hydrauliques (po-teaux, ventouses...) et sur les compteurs particuliers non protégés car posés en extérieur (en saillie des murs et façades) ainsi que de la détérioration de l'intérieur des logements dont la plomberie détruite entraîne de nombreuses fuites et inondations.

De manière générale, les principales anomalies constatées sur sites sont récurrentes et nécessitent de poser la reconstruction dans une stratégie de redéfinition de la conception et de la structure elles-mêmes du réseau d'eau potable intégrant le risque de répétition des phénomènes cycloniques et sismiques.

Sur l'activité économique des entreprises

Si Hugo, ouragan de catégorie 3, a su détruire 30% du PIB de Guadeloupe en 1989 sur un territoire dont la fragilité infra-structurelle ne peut être comparée avec celle de Saint-Martin, il n'est pas irraisonnable d'estimer qu'Irma aura un impact sur le PIB de Saint-Martin de l'ordre de 80 à 90% en année 1.

L'impact sur le tissu économique immédiat estimé est proche de 425 000K€ en année 1.

L'estimation de l'impact économique d'Irma dans le temps reste néanmoins un élément complexe à évaluer.

Pour autant, la CCI Saint-Martin a très rapidement mis en place un formulaire à destination de ses ressortissants de façon à ce qu'ils puissent rapidement faire remonter les informations sensibles vis-à-vis de l'impact d'Irma sur leur activité.

L'analyse de ces retours, strictement déclaratifs et qui ne sauraient être considérés comme représentatifs de la totalité du tissu économique saint-martinois corrobore pour autant la première méthode basée sur le calcul de l'impact potentiel sur le PIB.

Les services de la CCI Saint-Martin ont ventilé les données collectées entre les immobilisations, les pertes de stocks et la perte d'exploitation. S'il est indéniable que les entreprises saint-martinoises ont toutes été touchées dans leur fonctionnement et même dans leur raison d'être par le cyclone, il est encore plus évident que le recours aux couvertures d'assurance fait cruellement défaut.

Sur le secteur touristique

Un parc hébergement haut de gamme à reconstruire

Sur les 1506 chambres répertoriées (hébergements classés et non classés), on enregistre 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.

Un parc automobile à reconstituer

Le parc automobile (véhicules de location, bus et taxis) de l'île a été grandement affecté par le passage d'Irma. De nombreux véhicules ont été détruits suite à la montée des eaux et aux vents violents. 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 à reconstituer

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.

Une environnement à assainir

La végétation ainsi que les plages de l'ensemble du territoire ont été sérieusement affectées par les 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 économie à rebâtir

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.

II La nécessaire révision du PO État afin de contribuer à la reconstruction du territoire et à la relance économique

Compte tenu de l'ampleur de l'impact du phénomène cyclonique, il apparaît nécessaire une adaptation du PO État que ce soit en matière de dispositifs mis en œuvre et d'enveloppes affectés.

Il est à noter que le PO État fait l'objet d'une première révision (révision I) afin de prendre en compte le prolongement de l'Initiative emploi jeune (IEJ) mais aussi pour tenter de minorer l'impact social de la crise en transférant une enveloppe de 5M€ de FSE de la partie Guadeloupe au bénéfice du territoire de Saint-Martin avec pour objectifs :

- (i) D'étendre la mobilité géographique et l'accompagnement individuel et spécifique aux chômeurs de STM (axe 1 "soutenir et accompagner l'accès à l'emploi") ;
- (ii) D'ouvrir le dispositif de formation des salariés à ceux de Saint-Martin (axe 2 "anticiper et accompagner les mutations économiques pour favoriser l'adaptation des travailleurs, la compétitivité des entreprises et l'emploi") ;
- (iii) D'ouvrir les dispositifs d'accès à l'emploi à tous les demandeurs d'emploi de Saint-Martin et pas seulement aux jeunes (+ 3 M€ de FSE sur l'axe 5 "promouvoir l'accès à l'emploi des jeunes") ;
- (iv) D'intervenir sur l'inclusion active à Saint-Martin (+ 0,2 M€ de FSE sur l'axe 6 "promouvoir l'emploi, l'inclusion et lutter contre la pauvreté") ;
- (v) D'augmenter l'enveloppe dédiée à la formation professionnelle (+ 1,8 M€ de FSE sur l'axe 7 "lutter contre l'échec scolaire et renforcer l'accès à la qualification tout au long de la vie").

La révision II du PO État porte donc sur sa partie FEDER et singulièrement sur les reliquats d'enveloppe (à titre d'information, l'enveloppe concernée se chiffre à 23 M€). Il s'agit pour les partenaires locaux du programme de répondre à une volonté politique de relance de l'activité économique par le secteur touristique avec parallèlement une nécessaire remise en état des réseaux, équipements et bâtiments collectifs y compris de formation.

La volonté politique affichée est de continuer à placer l'activité touristique au cœur du développement du territoire. A l'instar du constat de l'IEDOM² dans son rapport annuel « A ce jour, le tourisme est le pilier de l'économie saint-martinoise. Le tourisme est à la fois le secteur le plus important en termes de ressources économiques et le plus dynamique en termes de stimulation de l'activité des autres secteurs. ».

Il s'agit d'ancrer la stratégie touristique de reconstruction de la « Friendly Island » pour la décennie à venir en s'inscrivant dans le principe de durabilité. Autrement dit un développement durable qui passe par la nécessaire préservation de l'environnement supposant la mise en place d'une réglementation de prévention et de répression des actes de pollution des espaces publics terrestres et maritimes, d'une réglementation d'encadrement des activités polluantes, la résilience des infrastructures touristiques et de l'aménagement du territoire, ou encore l'insertion d'un volet « sensibilisation au respect de l'environnement » dans l'enseignement du tourisme à l'école.

² Institut d'émission des Départements d'outre mer

Les projets phares stratégiques affichés par la collectivité en découlent : la création d'une nouvelle image de marque, la réhabilitation du centre-ville de Marigot, la volonté de faire de Grand-Case un haut lieu de la gastronomie, l'aménagement du Front de mer.

Le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 s'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 consiste en l'élaboration d'une **stratégie traduisant la mise en place d'une zone de tourisme durable et en la création des structures de gestion et d'animation appropriées sur les plans politique (Conseil du tourisme) et technique (Comité du tourisme)**. Ainsi, le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 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.

La Collectivité de Saint-Martin, en adhérant officiellement à l'Association des États de la Caraïbe au cours de l'année 2016, s'est engagée d'une part, à participer aux travaux de la direction du tourisme durable et d'autre part, à signer la convention créant la Zone de Tourisme Durable de la Grande Caraïbe³.

Les événements cycloniques de septembre 2017 obligent la Collectivité à repenser l'aménagement de son territoire tout en s'inscrivant dans la stratégie ci-dessus mentionnée. Le schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction 2017-2027 repose également sur une volonté forte de fédérer l'ensemble des acteurs publics et privés autour de ce projet de territoire.

Concrètement, 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 de la manière suivante :

- **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

Axes stratégiques et actions opérationnelles de la Stratégie touristique de la collectivité de Saint-Martin

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

Action 1 : Réorganisation de la gouvernance touristique

³ Le 6 novembre 2013, la Convention de la ZTDC est officiellement entrée en vigueur, instituant de ce fait la Grande Région de la Caraïbe comme la première Zone de Tourisme Durable dans le monde, créant ainsi le cadre juridique et politique permettant de coordonner les efforts régionaux pour le développement durable du tourisme.

Action 2 : Création d'un Conseil du tourisme et d'un Comité du tourisme

Action 3 : Définition d'une stratégie économique de reconstruction

Action 4 : Définition d'une stratégie de mise en tourisme du patrimoine

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

Action 1 : Adoption d'une marque de territoire

Action 2 : Définition d'une stratégie d'animation du territoire

Action 3 : Poursuite de l'enseignement du tourisme dans les écoles

Action 4 : Définition d'une stratégie marketing/communication

III. Reconstruction du parc d'hébergement haut de gamme

Action 1 : Favoriser l'implantation de resorts thématiques : grand luxe, spa / bien-être...

Action 2 : Favoriser le développement de villas et guest houses à minima haut de gamme

Action 3 : Définition d'un plan de reconstruction des hébergements haut de gamme

Action 4 : Définition de nouvelles modalités architecturales

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

Action 1 : Favoriser le développement de la gastronomie

Action 2 : Favoriser le développement de la filière bien-être/santé

Action 3 : Favoriser le développement de la filière mariage

Action 4 : Favoriser le développement de sports haut de gamme (pêche sportive, golf ...)

V. Création du code du tourisme de Saint-Martin

Action 1 : Création d'un label « Friendly Island »

Action 2 : Adaptation de la réglementation « guide conférencier »

Action 3 : Traduction juridique de la gouvernance du tourisme

Action 4 : Codification de la réglementation relative au tourisme

VI. Une politique de durabilité pour les générations futures

Action 1 : Renforcement des mesures visant la sécurité

Action 2 : Aménagement signalétique du territoire et valorisation paysagère

Action 3 : Modernisation des réseaux (routier, distribution d'eau, assainissement ...)

Action 4 : Définition d'une stratégie de préservation de l'environnement

VII. Une politique de projets structurants

Action 1 : Adoption d'une démarche d'urbanisme de projet

Action 2 : Réalisation du projet structurant du grand Marigot

Action 3 : Projet d'aménagement et de valorisation de Grand Case

Action 4 : Projet de création d'un village artisanal

Action 5 : Définition d'une stratégie de développement de la croisière haut de gamme

Action 6 : Mise en place et organisation du service accueil des investisseurs

Action 7 : Développement de l'aéroport de Grand-Case

La proposition de révision II du PO État porte sur des interventions du FEDER à direction des axes III, VI, VII de la Stratégie touristique de la collectivité de Saint-Martin avec en complément la possibilité de financement d'établissements de formation.

III La proposition de révision II du PO État

La révision II du PO État s'inscrit dans le champ du possible du règlement (UE) n° 2017/119 sus-cité du Parlement européen et du Conseil du 04/07/2017 avec la création d'un axe dédié à la reconstruction en même temps que sont maintenus les dispositifs prévus à l'actuelle l'axe 9 « Promouvoir l'innovation et la compétitivité des entreprises au service du développement économique et de l'emploi », et l'axe assistance technique.

Axe prioritaire	N°OT	Objectif thématique (OT)	Priorité d'investissement (PI)	Objectifs spécifiques (OS)	Actions éligibles	Opérations à soutenir (dont priorités PPI COM et Etrcs)
Axe 9 (révisé)	3	Améliorer la compétitivité des PME	3b: Soutien à la capacité des PME à croître dans les marchés régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'aux processus d'innovation	REPRISE 9.2 Assurer un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des entreprises et au développement de nouveaux produits et services	Renforcer la compétitivité des entreprises (notamment dans le secteur du tourisme) afin de relancer l'activité économique 1. Soutien direct aux entreprises : aide aux investissements matériels et immatériels, actions de promotion, d'animation, de communication de l'activité touristique.	* Dispositifs d'aide à la reconstruction des hébergements touristiques (...AME) * Soutien aux projets d'investissements matériels et immatériels dans les produits touristiques (...AME)
	6	Protéger l'environnement et encourager l'utilisation rationnelle des ressources	6b: Répondre aux besoins importants en matière d'investissement dans le secteur de l'eau, de manière à satisfaire aux exigences de l'acquis environnemental de l'UE	REPRISE 11.1 Développer les infrastructures d'eau potable et d'assainissement au profit de l'ensemble de la population	1. Investissements relatifs à la création et mise en conformité des infrastructures d'assainissement 2. Investissements relatifs à la mise à niveau des infrastructures d'alimentation en eau potable	OPERATIONS PPI EFASAM * Construction et rénovations de stations d'épuration et de réseau de collectes * Rénovation de réseaux de distribution AEP; rénovation et construction de réservoirs EP; mise en place de d'équipements de régulation de réseau
	9	Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et toute forme de discrimination	9b: Aide à la revitalisation physique, économique et sociale des communautés défavorisées en zones urbaines et rurales	NOUVEAU - Amélioration du cadre de vie et de la mixité sociale dans les quartiers défavorisés (centres bourgs et centre ville compris)	1. Réalisation d'aménagements, de travaux de voirie et de réseaux divers 2. Développement d'une offre d'équipements publics, équipements sportifs, sociaux, culturels, de bureaux et de surfaces commerciales et d'activités 3. Développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, faiblement émettrices de carbone 4. Amélioration de l'attractivité, des conditions de vie et de développement économique dans les centres bourgs et centres villes	OPERATIONS PPI COM * Etudes et diagnostics préalables * Travaux de reconstruction et de rénovation sur les équipements collectifs * Travaux de voirie et de réseaux divers * Travaux de reconstruction, construction et de réparation des équipements sportifs * Soutien aux initiatives de développement des mobilités alternatives
	10	Investir dans l'éducation, la formation et la formation professionnelle pour acquérir des compétences et dans la formation tout au long de la vie	10a: Investir dans l'éducation, la formation et la formation professionnelle pour l'acquisition de compétences et l'apprentissage tout au long de la vie, par le développement des infrastructures d'éducation et de formation	NOUVEAU - Remise en état et modernisation des établissements scolaires et des organismes publics de formation	1. Reconstruction et remise en état des établissements scolaires 2. Construction et réhabilitation des organismes de formation	OPERATIONS PPI COM * Etudes et travaux de reconstruction ou de remise en état des établissements scolaires * Création d'une maison de la formation
Assistance technique	14	N/A	N/A	Mettre en place un système efficient de gestion, de suivi, de contrôle et d'évaluation et soutenir une animation, une information et une communication proches des citoyens et des bénéficiaires	Idem (PO avant révision)	5/0

Les dispositions prévus dans le PO État révisé portent sur les priorités d'investissement et répondent à une volonté de priorisation en termes d'interventions politiques :

- PI 3b ; Soutien à la capacité des PME à croître dans les marchés régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'aux processus d'innovation. L'idée étant d'axer les interventions du programme sur la reconstruction des hébergements touristiques et dans le soutien aux projets d'investissements matériels et immatériels dans les produits touristiques. Et ce, dans le respect du principe inscrit dans la stratégie touristique précédemment développée ;
- PI 6b ; Répondre aux besoins importants en matière d'investissement dans le secteur de l'eau, de manière à satisfaire aux exigences de l'acquis environnemental de l'UE. Les interventions porteraient sur la construction de stations d'épuration et de réseaux de collectes, sur la rénovation de réseaux de distribution assainissement eau potable (AEP), rénovation et construction de réservoirs EP, sur la mise en place d'équipement de régulation de réseau ;
- PI 9b ; Aide à la revitalisation physique, économique et sociale des communautés défavorisées en zone urbaine et rurale. Les interventions porteraient sur des travaux de construction et de rénovation

- PI 9b ; Aide à la revitalisation physique, économique et sociale des communautés défavorisées en zone urbaine et rurale. Les interventions porteraient sur des travaux de construction et de rénovation d'équipements collectifs, sur des travaux de voiries et sur du soutien aux initiatives de développement des mobilités alternatives ;
- PI 10a ; Remise en état et modernisation des établissements scolaires et des organismes publics de formation. Les interventions porteraient sur des études et des travaux de reconstruction ou de remise en état des établissements scolaires et sur la création d'une maison de la formation.

Les 3 dernières PI sont regroupées dans le nouvel axe reconstruction dont la création est permise pour rappel par le règlement (CE) sus-cité n° 2017/119.

Financièrement, la proposition de révision porte sur une enveloppe d'un reliquat de 23 M€ de FEDER qui se répartirait de la façon suivante :

Axe prioritaire	Objectifs spécifiques (OS)	Montant UE affecté à la PI	Contrepartie nationale		Coût total Dépenses éligibles
			Publique	Privée	
Axe 9 (révisé)	REPRISE 9.2 Assurer un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des entreprises et au développement de nouveaux produits et services	11 154 001 €	780 780 €	3 680 820 €	15 615 601 €
Axe reconstruction	REPRISE 11.1 Développer les infrastructures d'eau potable et d'assainissement au profit de l'ensemble de la population	3 500 000 €	184 211 €	0 €	3 684 211 €
	NOUVEAU - Amélioration du cadre de vie et de la mixité sociale dans les quartiers défavorisés (centres bourgs et centre ville compris)	2 500 000 €	131 579 €	0 €	2 631 579 €
	NOUVEAU - Remise en état et modernisation des établissements scolaires et des organismes publics de formation	5 225 395 €	275 021 €	0 €	5 500 416 €
Assistance technique	Mettre en place un système efficient de gestion, de suivi, de contrôle et d'évaluation et soutenir une animation, une information et une communication proches des citoyens et des bénéficiaires	844 845 €	149 090 €	0 €	993 935 €

A noter que le règlement (UE) n° 2017/119 permet pour les opérations concernées par les dispositifs de l'axe reconstruction, un taux de cofinancement UE de 95 %.

L'impact Environnement du PO révisé :

Par rapport à l'ancienne mouture du PO État, les modifications d'impact du PO révisé restent mineures. En effet :

- Les dispositions de l'ancien axe 12 « Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports à Saint -Martin » sont reprises dans l'axe reconstruction et contribueront à la réalisation des objectifs de l'Union européenne et de la France en matière de réduction de la densité et de l'empreinte carbone du trafic routier (au titre de la PI7c). Il s'agit en particulier conformément à la volonté politique de la collectivité affichée dans son schéma territorial de déplacement de mettre en œuvre un modèle de déplacement durable et multimodale qui vise à améliorer sensiblement les conditions actuelles de mobilité (circulation et stationnement) de la population sur l'ensemble du territoire. Les conditions de déplacement sont effectivement dégradées depuis les passages des ouragans ;
- Les dispositions de l'ancien axe 13 « Assurer les bases d'un développement durable respectueux de l'environnement » sont reprises dans l'axe reconstruction et devrait contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union européenne et de la France en matière de réponse aux besoins d'investissement dans le domaine de l'eau et de l'assainissement, en satisfaisant aux exigences de l'acquis environnemental de l'UE (PI6b) ;
- Dans le même temps, l'ancien axe 9 repris dans le PO révisé devrait améliorer les conditions de développement et de diversification des aspects touristiques visées « Promouvoir l'innovation et la compétitivité des entreprises au service du développement économique et de l'emploi » dans le respect d'une stratégie touristique de reconstruction reposant sur le principe de durabilité.

REVISION II DU PO ETAT 2014-2020

Axe prioritaire	N°OT	Objectif thématique (OT)	Priorité d'investissement (PI)	Objectifs spécifiques (OS)	Actions éligibles	Opérations à soutenir (dont priorités PPI COM et Etsb)	Montant UE affecté à la PI	Contrepartie nationale		Coût total Dépenses éligibles
								Publique	Privée	
Axe 9 révisé	3	Améliorer la compétitivité des PME	3b: Soutien à la capacité des PME à croître dans les marchés régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'aux processus d'innovation	REPRISE 9.2 Assurer un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des entreprises et au développement de nouveaux produits et services	Renforcer la compétitivité des entreprises (notamment dans le secteur du tourisme) afin de relancer l'activité économique 1. Soutien direct aux entreprises : aide aux investissements matériels et immatériels, actions de promotion, d'animation, de communication de l'activité touristique.	* Dispositifs d'aide à la reconstruction des hébergements touristiques (...M€) * Soutien aux projets d'investissements matériels et immatériels dans les produits touristiques (...M€)	11 154 001 €	780 780 €	3 680 820 €	15 615 601 €
	6	Protéger l'environnement et encourager l'utilisation rationnelle des ressources	6b: Répondre aux besoins importants en matière d'investissement dans le secteur de l'eau, de manière à satisfaire aux exigences de l'acquis environnemental de l'UE	REPRISE 11.1 Développer les infrastructures d'eau potable et d'assainissement au profit de l'ensemble de la population	1. Investissements relatifs à la création et mise en conformité des infrastructures d'assainissement 2. Investissements relatifs à la mise à niveau des infrastructures d'alimentation en eau potable	OPERATIONS PPI EEASM * Construction et rénovations de stations d'épuration et de réseau de collectes * Rénovation de réseaux de distribution AEP; rénovation et construction de réservoirs EP; mise en place de d'équipements de régulation de réseau	3 500 000 €	184 211 €	0 €	3 684 211 €
Axe reconstruction	9	Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et toute forme de discrimination	9b: Aide à la revitalisation physique, économique et sociale des communautés défavorisées en zones urbaines et rurales	NOUVEAU - Amélioration du cadre de vie et de la mixité sociale dans les quartiers défavorisés (centres bourgs et centre ville compris)	1. Réalisation d'aménagements, de travaux de voirie et de réseaux divers 2. Développement d'une offre d'équipements publics, équipements sportifs, sociaux, culturels, de bureaux et de surfaces commerciales et d'activités 3. Développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, faiblement émettrices de carbone 4. Amélioration de l'attractivité, des conditions de vie et de développement économique dans les centres bourgs et centres villes	OPERATIONS PPI COM * Etudes et diagnostics préalables * Travaux de reconstruction et de rénovation sur les équipements collectifs * Travaux de voirie et de réseaux divers * Travaux de reconstruction, construction et de réparation des équipements sportifs * Soutien aux initiatives de développement des mobilités alternatives	2 500 000 €	131 579 €	0 €	2 631 579 €
	10	Investir dans l'éducation, la formation et la formation professionnelle pour acquérir des compétences et dans la formation tout au long de la vie	10a: Investir dans l'éducation, la formation et la formation professionnelle pour l'acquisition de compétences et l'apprentissage tout au long de la vie, par le développement des infrastructures d'éducation et de formation	NOUVEAU - Remise en état et modernisation des établissements scolaires et des organismes publics de formation	1. Reconstruction et remise en état des établissements scolaires 2. Construction et réhabilitation des organismes de formation	OPERATIONS PPI COM * Etudes et travaux de reconstruction ou de remise en état des établissements scolaires * Création d'une maison de la formation	5 225 395 €	275 021 €	0 €	5 500 416 €
Assistance technique	14	N/A	N/A	Mettre en place un système efficient de gestion, de suivi, de contrôle et d'évaluation et soutenir une animation, une information et une communication proches des citoyens et des bénéficiaires	Idem (PO avant révision)	S/O	844 845 €	149 090 €	0 €	993 935 €
						TOTAL	23 224 241 €	1 520 681 €	3 680 820 €	28 425 742 €

Maquette PO Etat FEDER Saint-Martin avant révision

Axe	Axe prioritaire	OT	PI	Délégation	OS	Objectifs spécifiques	Part UE par OS (A)	%OS	Cout total par OS	Contreparties nationales	dont public	dont privées	Financement Total	Taux
08	Mettre les TIC au service du développement du territoire	2	2a	PREF STBM	8.1	Assurer la continuité numérique par un accès généralisé au très haut débit	3 589 866 €	78,08%	4 722 666 €	1 132 800 €	0 €	1 132 800 €	4 722 666 €	76,01%
08		2	2c	PREF STBM	8.2	Assurer le développement de l'administration et des systèmes d'éducation et de formation en ligne	1 008 000 €	21,92%	1 258 000 €	250 000 €	250 000 €	- €	1 258 000 €	80,13%
09	Promouvoir l'innovation et la compétitivité des entreprises au service du développement économique et de l'emploi	3	3a	PREF STBM	9.1	Renforcer l'accompagnement des nouvelles entreprises pour assooir leur développement	2 500 000 €	23,97%	3 600 000 €	1 100 000 €	700 000 €	400 000 €	3 600 000 €	69,44%
09		3	3d	PREF STBM	9.2	Assurer un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des entreprises et au développement de nouveaux produits et services	7 930 000 €	76,03%	11 960 640 €	4 030 640 €	- €	4 030 640 €	11 960 640 €	66,30%
10	Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports	7	7c	PREF STBM	10.1	Réduire la densité et l'empreinte carbone du trafic routier	2 974 896 €	100,00%	7 974 896 €	5 000 000 €	5 000 000 €	- €	7 974 896 €	37,30%
11	Assurer les bases d'un développement durable respectueux de l'environnement	6	6b	PREF STBM	11.1	Développer les infrastructures d'eau potable et d'assainissement au profit de l'ensemble de la population	11 970 000 €	100,00%	30 485 000 €	18 515 000 €	18 515 000 €	- €	30 485 000 €	39,27%
12		N/A	N/A	PREF STBM	12.1	Compensation du surcoût numérique	2 242 134 €	30,96%	5 242 134 €	3 000 000 €	500 000 €	2 500 000 €	5 242 134 €	42,77%
12	Allocation de compensation des surcoûts	N/A	N/A	PREF STBM	12.2	Investissements portuaires	1 250 000 €	17,26%	1 375 000 €	125 000 €	125 000 €	- €	1 375 000 €	90,91%
12		N/A	N/A	PREF STBM	12.3	Mises aux normes parasismiques	3 750 000 €	51,78%	8 750 000 €	5 000 000 €	1 000 000 €	4 000 000 €	8 750 000 €	42,86%
14	AT FEDER	N/A	N/A			Mettre en place un système efficient de gestion, de suivi, de contrôle et d'évaluation et soutenir une animation, une information et une communication proches des citoyens et des bénéficiaires	1 400 000 €	100,00%	1 650 000 €	250 000 €	250 000 €	- €	1 650 000 €	84,85%
TOTAL FEDER SXM							38 614 896 €			38 403 440 €	26 340 000 €	12 063 440 €	77 018 336 €	50,14%

NOTE D'INFORMATION DESTINÉE AUX AUTORITÉS DE GESTION

Objet: Mise en œuvre de la directive EES en ce qui concerne les modifications apportées aux programmes opérationnels

La directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (également appelée «directive sur l'évaluation environnementale stratégique» ou «directive EES») a été appliquée avec succès aux programmes opérationnels (PO) concernés pour la période 2007-2013.

La Commission rappelle que les obligations découlant de la directive EES ne cessent pas avec l'adoption des PO. Des mesures de suivi sont prévues à l'article 10 de la directive, tandis que l'article 3, paragraphe 3, prévoit que les modifications mineures des plans et programmes entrant dans le champ d'application de la directive ne sont obligatoirement soumises à une évaluation environnementale que lorsque les États membres établissent qu'elles sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (procédure de «filtrage»). De plus, les autres types de modifications du contenu des plans et programmes doivent dans tous les cas faire l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale. Le 30 septembre 2008 (réf. 9432), une lettre conjointe de la DG Environnement et de la DG Politique régionale a été adressée aux autorités de gestion afin de faciliter la mise en œuvre en temps utile des exigences précitées.

Nous sommes maintenant entrés dans une phase où un grand nombre d'États membres présentent ou envisagent des modifications concernant des programmes opérationnels approuvés, en application de l'article 33 du règlement n° 1083/2006 du Conseil portant dispositions générales sur le FEDER, le FSE et le Fonds de cohésion. Malgré l'envoi de la lettre de 2008 mentionnée ci-dessus, il arrive fréquemment que la Commission ne reçoive pas d'informations de la part des autorités de gestion sur le respect des dispositions de la directive EES, ce qui engendre constamment des retards et des difficultés administratives. En pareil cas, les services de la Commission doivent s'assurer de la bonne mise en œuvre de la directive EES. À cet égard, il est attendu des autorités de gestion qu'elles nous informent de la manière dont elles ont pris en compte les exigences de la directive EES lors de la modification de leurs PO, dans la mesure où c'est à elles qu'incombe la responsabilité de mettre en œuvre la directive. En cas de modifications mineures, elles doivent fournir des informations concernant la procédure de «filtrage» requise, tandis que pour les autres types de modifications, les informations à communiquer doivent porter sur l'ensemble de la procédure EES.

Les services de la Commission ont précisé à plusieurs reprises que les simples changements d'ordre budgétaire ou purement financier ne relèvent pas de la directive EES¹. Ainsi, une réaffectation financière au sein du même PO au profit d'un autre domaine prioritaire ou à l'intérieur du même domaine prioritaire sans modification du contenu matériel du PO ne relève clairement pas des types de modifications entrant dans le champ de la directive EES. En revanche, si la même réaffectation entraîne une modification du contenu matériel du PO [par exemple, en permettant la mise en œuvre de types de projets différents ou d'un plus grand nombre de nouveaux projets (relevant de la directive EIE) par rapport aux prévisions initiales du programme d'origine] ou une réduction de certaines actions environnementales, la directive EES s'applique alors sans ambiguïté.

¹ Conformément à l'interprétation de l'article 3, paragraphe 8, de la directive EES.

Afin de permettre aux services de la Commission de garantir la bonne application de la directive EES, les autorités de gestion devront inclure les informations nécessaires pour l'ensemble des modifications relatives aux PO. Elles devront, notamment fournir les renseignements suivants pour les PO ayant fait l'objet d'une EES lors de leur présentation initiale:

1. si les modifications proposées concernant les PO sont simplement de nature budgétaire ou financière et n'entraînent pas de modification de leur contenu matériel et/ou si les modifications proposées ont déjà été évaluées sur le fond dans le cadre de l'EES effectuée lors de l'approbation initiale des PO, la directive EES ne s'applique pas (voir exemples 1 à 3). Une déclaration de l'autorité compétente, confirmant qu'une nouvelle procédure de filtrage EES, conformément à l'article 3, paragraphes 3 à 7 de la directive EES, n'est pas nécessaire et indiquant les raisons aboutissant à cette conclusion, sera suffisante dans ce cas.
2. si le contenu matériel du PO doit être modifié (changements dans les activités prévues à l'origine qui relèvent de la directive EIE), alors les exigences EES doivent être prises en considération, conformément aux dispositions de la directive EES et aux lois nationales transposant cette directive en droit interne:
 - a) dans le cas de modifications mineures impliquant des changements sur le fond, un «filtrage» doit être réalisé conformément à l'article 3, paragraphe 5, de la directive EES et en prenant en compte les critères pertinents fixés à l'annexe II, ce qui nécessite de déterminer si ces modifications sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et si une EES complète est nécessaire ou non (voir exemples 4 et 5).
 - S'il ressort du «filtrage» effectué sur la base des critères de l'annexe II de la directive EES que la modification n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et qu'aucune EES n'est nécessaire, ces conclusions, ainsi que les raisons de ne pas prévoir d'étude d'impact sur l'environnement, sont mises à la disposition du public, conformément à l'article 3, paragraphe 7, de la directive EES et à la législation nationale transposant cette directive.
 - En revanche, s'il ressort du «filtrage» effectué qu'une EES est nécessaire, alors une EES complète doit être réalisée et les informations nécessaires transmises à la Commission comme pour l'EES initiale [résumé non technique, déclaration prévue à l'article 9, paragraphe 1, point b), mesures de suivi et consultations auprès du public et des autorités environnementales concernées];
 - b) dans le cas d'autres types de modifications impliquant des changements importants sur le fond qui auront des incidences notables sur l'environnement (voir exemples 6 et 7), une EES complète doit être réalisée et les informations nécessaires transmises à la Commission comme pour l'EES initiale [résumé non technique, déclaration prévue à l'article 9, paragraphe 1, point b), mesures de suivi et consultations auprès du public et des autorités environnementales concernées].

Nous sommes convaincus que ces éclaircissements et les exemples joints faciliteront le respect des dispositions de la directive EES en ce qui concerne les modifications des PO et qu'il sera ainsi possible d'éviter des retards dans le traitement des demandes de modification de PO.

Les autorités de gestion sont encouragées à coopérer étroitement avec les autorités environnementales nationales et régionales concernées de manière à anticiper des problèmes potentiels à un stade précoce.



Exemple 1

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER*



Modification:

Transports: 85 Mio € – Environnement: 15 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



EES non applicable

* Station d'épuration des eaux résiduaires

1



Exemple 2

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



Modification:

PO de 120 Mio €

Transports: 95 Mio € – Environnement: 25 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



EES non applicable

2



Exemple 3

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €

50 km d'autoroutes et 5 SEER

L'EES couvrirait 70 km d'autoroutes et 7 SEER, le plan ayant été conçu à l'origine comme un plan intégré global, lequel, en raison du manque de maturité des projets ou de l'insuffisance du financement au moment de la planification, n'a pas été proposé sous la forme d'un PO complet.



Modification:

Transports: 80 Mio € ou plus

Environnement: 20 Mio € ou plus

60 km d'autoroutes et 6 SEER



EES non applicable

3



Exemple 4

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €

50 km d'autoroutes et 5 SEER



Modification:

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €

55 km d'autoroutes et 4 SEER



EES applicable ⇒ filtrage nécessaire

4



Exemple 5

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



Modification:

Transports: 85 Mio € – Environnement: 15 Mio €
55 km d'autoroutes et 4 SEER



EES applicable ⇒ filtrage nécessaire

5



Exemple 6

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



Modification:

Transports: 130 Mio € – Environnement: 35 Mio
€

100 km d'autoroutes et 8 SEER



EES applicable ⇒ EES complète nécessaire

6



Exemple 7

PO de 100 Mio €

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
50 km d'autoroutes et 5 SEER



Modification:

Transports: 80 Mio € – Environnement: 20 Mio €
55 km d'autoroutes, les 5 nouveaux kilomètres
traversant un site Natura 2000, et 5 SEER



EES applicable ⇒ EES complète nécessaire