



RAPPORT DU CESCE

CLÉS ET DÉFIS FACE À LA DENSIFICATION DU TERRITOIRE

---

**Comment réduire les impacts de la densification à Saint-Barthélemy ?**

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	3
I. ÉTAT DES LIEUX ET CONSTATS.....	4
1. LES CHIFFRES .....	4
A. La population.....	4
B. Le nombre de véhicules en circulation.....	5
C. Le trafic portuaire et aéroportuaire .....	6
D. Autres chiffres présentant un intérêt pour le sujet .....	7
2. LES EFFETS INDUITS DE LA DENSIFICATION SPONTANÉE .....	9
A. La saturation des principaux équipements publics et des réseaux à laquelle s'ajoutent, l'apparition de nouveaux besoins en matière d'équipement collectifs et de services urbains .....	9
B. L'urbanisation.....	10
C. Les mutations sociologiques et les tensions sociales.....	10
II. PISTES D'AMÉLIORATION : COMMENT REDUIRE LES EFFETS NÉFASTES DE CETTE DENSIFICATION NON MAÎTRISÉE ? .....	10
1. PISTES POUR RENDRE MOINS SATURÉS LES RÉSEAUX ET LES ÉQUIPEMENTS OU POUR ATTENUER LES EFFETS NÉGATIFS DE LEUR SATURATION .....	10
A. Les réseaux routiers .....	10
B. Réseau électrique et consommation d'énergie .....	13
C. Redéfinir les règles d'occupation du quai de commerce .....	17
2. PISTES DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POUR LE MIEUX VIVRE ENSEMBLE ET L'ATTÉNUATION DES TENSIONS SOCIALES .....	18
A. Affiner certaines règles de la carte d'urbanisme .....	18
B. L'aménagement du territoire pour favoriser le mieux vivre ensemble .....	19
CONCLUSION .....	26

## INTRODUCTION

Sans attendre les résultats de la campagne de recensement de la population menée au cours du premier trimestre 2023 à Saint-Barthélemy, il est établi que la densité de la population a fortement augmenté ces dernières années.

L'attractivité du territoire - résultant à la fois de sa notoriété, du cadre et de la qualité de vie, du dynamisme du secteur touristique et de la situation fiscale - a depuis longtemps favorisé l'arrivée de personnes extérieures.

Plus récemment, la période de reconstruction post-Irma et la gestion de la crise sanitaire qui a permis le maintien de quasiment toutes les activités, ont participé, voire accéléré, l'augmentation de la population.

En effet, au lendemain du cyclone de septembre 2017, les entreprises du secteur de la construction ont affiché un besoin accru de main d'œuvre et nous avons assisté à l'arrivée de travailleurs venus de l'extérieur pour participer à la reconstruction de l'île. Certains ont saisi cette opportunité pour s'installer et créer leur entreprise.

Puis, face à la crise sanitaire qui a frappé le monde à partir de 2020, l'économie de Saint-Barthélemy, bien que fortement impactée, s'est toutefois montrée particulièrement résistante, grâce à la gestion méthodique au niveau local qui a permis la réouverture des frontières au tourisme international précocement mais prudemment. Guadeloupe la 1<sup>ère</sup> débutait ainsi un [article paru en novembre 2020](#) : « *C'est une petite île qui ne connaît pas la crise !* ». Une situation enviée alors que dans l'hexagone, hôtels, restaurants et bars vivaient une année noire. Dans ce contexte précisément, l'île a attiré une nouvelle fois investisseurs et travailleurs.

Toute médaille a son revers.

Cette densification spontanée, non maîtrisée, subie et parfois peu qualitative, génère des conséquences néfastes pour Saint-Barthélemy, petit territoire d'à peine 21 km<sup>2</sup> : infrastructures et réseaux saturés, hausse des tensions sociales, de l'insécurité, des incivilités, environnement et qualité de vie dégradés...

Face à cela, le CESCE a voté en février 2023 la mise en place d'un groupe de travail pour réfléchir à la question de la densification et de l'urbanisation de l'île. Dans ce cadre, le groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises pour construire sa réflexion autour des impacts de l'augmentation de la population et de l'urbanisation.

Ainsi, à partir d'informations collectées sur le terrain et de témoignages recueillis parmi les conseillers, le CESCE a, dans un premier temps dressé un état des lieux de la situation à Saint-Barthélemy (**PARTIE I**). Cela l'a ensuite conduit à réfléchir à des pistes pour atténuer les effets négatifs de la densification du territoire, tendre vers un « *mieux vivre ensemble* » et trouver la voie d'un développement mieux maîtrisé (**PARTIE II**).

La Collectivité, de son côté, entend mener une politique assumée de maîtrise de développement de l'île et travaille sur de nombreux projets en ce sens. Dans ce rapport, le CESCE a souhaité émettre des propositions plus atypiques qui pourraient compléter les mesures déjà envisagées par la Collectivité.

## I. ÉTAT DES LIEUX ET CONSTATS

### 1. LES CHIFFRES

#### A. La population

Alors que la population de l'île s'établissait à 9.793 habitants en 2016<sup>1</sup>, l'Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer (IEDOM) indiquait, dans son rapport 2021, que la population, incluant les saisonniers, s'élevait à 10 415 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2019. A ce jour, les résultats du recensement de 2023 ne sont pas encore publiés mais nous pouvons présager que la population a continué d'augmenter au même rythme voire à un rythme davantage soutenu.

Nous pouvons distinguer quatre grands groupes de population qui structurent la vie économique de l'île<sup>2</sup> :

- Les résidents actifs ou non qui contribuent au développement des activités de commerce et des services marchands et non marchands ;
- Les saisonniers qui affluent pendant la haute saison, d'octobre à mai ; ils contribuent de manière significative aux revenus des activités liées au secteur du tourisme ;
- La main d'œuvre étrangère qui opère dans le secteur de la construction, d'autant plus fortement depuis le cyclone Irma ;
- Les touristes « haut-de-gamme » dont le nombre, pendant les périodes les plus fréquentées, peut pratiquement faire doubler la population « municipale ».

---

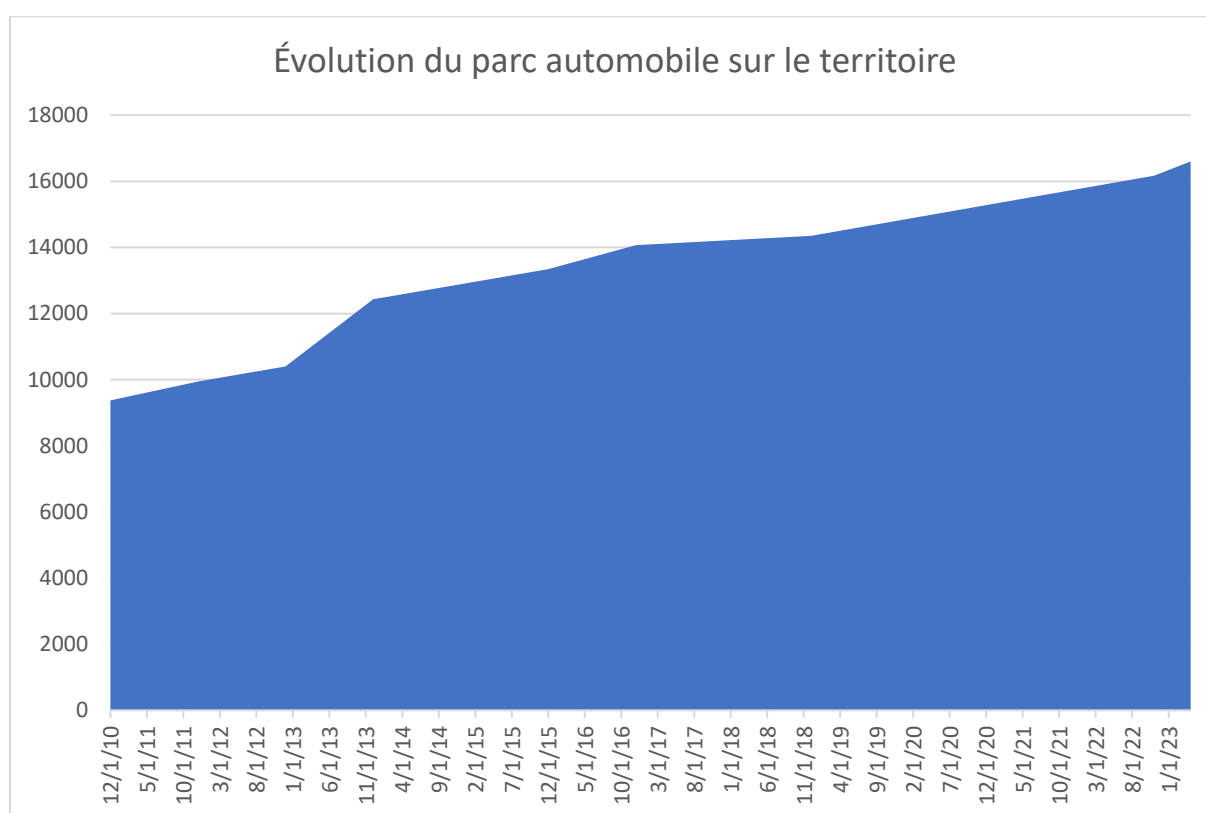
<sup>1</sup> Rapport IEDOM Saint-Barthélemy 2018 Edition 2019

<sup>2</sup> Extraits de l'Étude CESCE / Verso Consulting sur l'aménagement du territoire à Saint-Barthélemy et son impact économique : « Analyses, Enjeux et Perspectives » (2018)

## B. Le nombre de véhicules en circulation

Au 28 avril 2023<sup>3</sup>, le parc automobile compte 16.600 véhicules (11.546 des voitures, 4.784 deux-roues et 270 camions).

Les deux-roues représentent désormais 28% du parc automobile lequel a augmenté de près de 35% en 10 ans.



Source : Direction circulation routière et transports

En 2022, 1.110 voitures ont été importées sur l'île, contre 1.113 en 2021, 838 en 2020, 1.328 en 2019 et 1.644 en 2018.

Pour les deux roues, 721 sont entrés à Saint-Barth en 2022 contre 576 en 2021, 534 en 2020, 734 en 2019 et 604 en 2018.

Enfin, les camions : 14 en 2022, 19 en 2021, 22 en 2020, 35 en 2019 et 18 en 2018.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Données transmises par la Direction circulation routière et transports

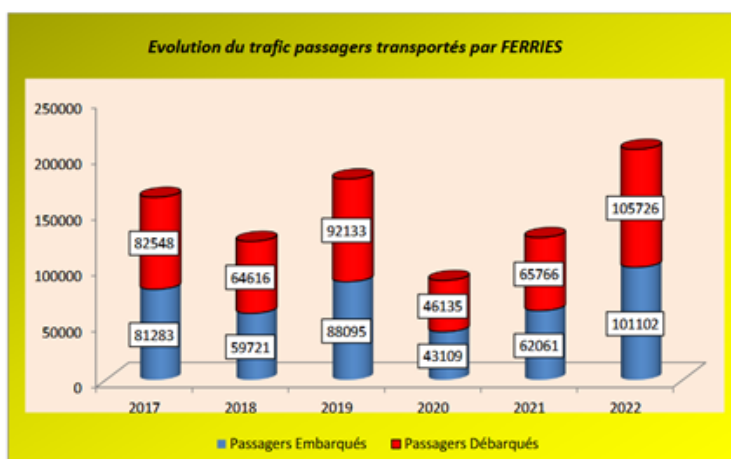
<sup>4</sup><https://www.journaldesaintbarth.com/actualites/transports/un-projet-engage-pour-limiter-les-immatriculations-de-vehicules-sur-lile-202303042138.html> et rapport annuel du Port de Commerce 2022

Afin de réguler le trafic routier sur le territoire, la Collectivité territoriale souhaite s’engager dans un processus visant à limiter les immatriculations de véhicules et à encadrer le régime des importations. Ainsi, le 27 février 2023, elle publiait sur sa page Facebook un communiqué sur une première série de mesures concernant l’instruction des demandes d’importation et d’exportation de véhicules<sup>5</sup>.

### C. Le trafic portuaire et aéroportuaire

En 2022, l’activité du port de plaisance a connu une hausse par rapport à l’année précédente et a ainsi retrouvé les niveaux d’avant la crise sanitaire mondiale. Avec 68% d’escales de plaisance en plus par rapport à 2021, les chiffres retrouvent leur niveau de 2019.

Concernant les liaisons maritimes entre les îles du nord, la progression est encore plus marquée puisque le nombre de passagers embarqués et débarqués s’est élevé à 206.828 en 2022, nombre le plus important de ces 5 dernières années.



Source : Direction des affaires portuaires et maritimes Rapport d’activité 2022

Pour ce qui est du port de commerce, les escales de navires cargos ont encore augmenté en 2022, pour atteindre leur plus haut niveau depuis 2013.

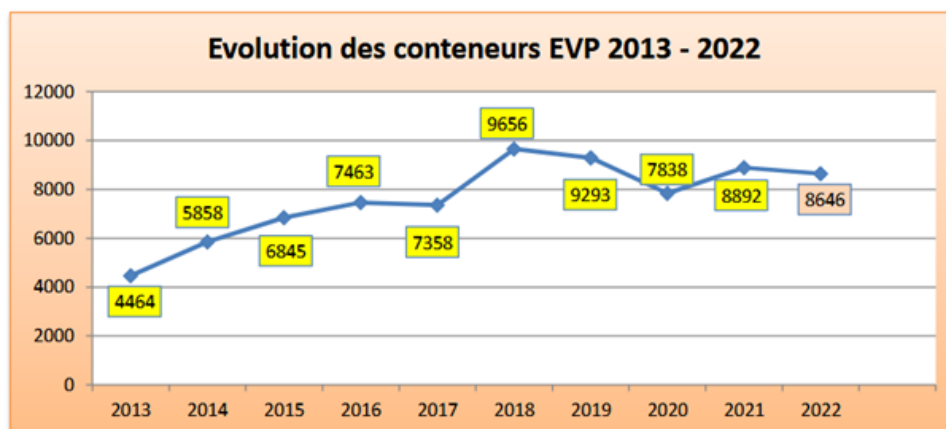
Quant aux importations de conteneurs, leur nombre a presque doublé au cours de la dernière décennie passant de 4.464 en 2013 à 8.646 en 2022.

Ces données posent la question du dimensionnement du port de commerce par rapport à l’activité qu’il génère.

<sup>5</sup><https://www.facebook.com/comstbarth/posts/pfbid0295aPtietwJoPq3Ee3JyH1HqMppHPF3NsoBQoDMmE7q9BDnKjZWzUX1xaWpJJbdwgal>



Evolution du nombre d'escales de cargos – Source : DOB 2023



Source : Direction des affaires portuaires et maritimes Rapport d'activité 2022

En 2022, 218.984 passagers<sup>6</sup> sont passés par l'aéroport Remy de Haenen : un nouveau record par rapport aux chiffres enregistrés pour 2016 et 2019, deux années de référence<sup>7</sup>. De manière générale, Saint-Barthélemy accueille environ 360.000 visiteurs par an<sup>8</sup>.

#### **D. Autres chiffres présentant un intérêt pour le sujet**

##### Entreprises

En 2022, 308 entreprises individuelles (secteur commercial et artisanal confondus) et 224 sociétés commerciales ont été créées à Saint-Barthélemy.

Les entreprises se sont créées en majorité dans les secteurs liés au soutien aux bâtiments (nettoyage, management de villas, travaux de finition, entretien d'espaces verts...), à la construction (maçonnerie, électricité, plomberie, menuiserie et charpente...) et au commerce (location et vente de véhicules, e-commerce et import-export).

<sup>6</sup> DOB 2023

<sup>7</sup> Rapport IEDOM 2019 édition 2020

<sup>8</sup> Gazette de la COM – Avril 2023 page 15

Ainsi, au 31 décembre 2022, environ 4.300 sociétés commerciales et 1.125 sociétés civiles immobilières étaient en activité sur l'île.<sup>9</sup>

#### Centre de propreté

Le centre de revalorisation des déchets traite environ 22.000 tonnes de déchets par an. En 2021, environ 30% de ces déchets ont été exportés afin d'être revalorisés.

#### Eau

En 2021, le volume d'eau consommé affiche également une progression de +22,3% sur un an avec 4.762 abonnements à la SAUR et un volume d'eau facturé de 906.283 m<sup>3</sup>.

#### Consommation d'énergie et importation de carburants

La consommation d'énergie, quant à elle, croît régulièrement. En 2021 elle a augmenté d'environ 8% et les chiffres 2022 faisaient état d'une croissance à deux chiffres, proche de 15%.

En ce qui concerne le carburant, 7 millions de litres d'essence ont été importés en 2022 (1 million de plus que l'année précédente) et 39 millions de litres de gasoil (3 millions de plus que l'année précédente).

#### Sécurité

Enfin, comme l'a souligné le préfet Vincent Berton lorsqu'il a présenté le bilan 2022 de l'action de l'Etat à Saint-Barthélemy devant le Conseil Territorial le 6 avril 2023, une nette augmentation de la délinquance est à déplorer à Saint-Barthélemy. (Entre 2021 et 2022, +50% pour les atteintes volontaires à la personne ; +25% pour les escroqueries et les atteintes aux biens.)

Le CESCE qui a d'ailleurs rendu un rapport suivi d'un avis sur le sujet de la sécurité en 2022<sup>10</sup> salue les annonces faites par le ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, le 28 mai dernier, concernant l'installation d'une équipe cynophile et le renforcement des moyens de la gendarmerie sur le territoire et espère vivement que ces mesures se concrétiseront rapidement.

Tous les chiffres détaillés ci-dessus sont en augmentation et donnent lieu à des difficultés qui retentissent à plusieurs niveaux.

---

<sup>9</sup> 2022 – Rapport d'activité de la CEM

<sup>10</sup>[https://cesce-stbarth.org/images/demo/default/content/2022\\_-\\_NOTE\\_FINALE\\_COMMISSION\\_SECURITE\\_AVEC\\_ANNEXES.pdf](https://cesce-stbarth.org/images/demo/default/content/2022_-_NOTE_FINALE_COMMISSION_SECURITE_AVEC_ANNEXES.pdf)  
[https://cesce-stbarth.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=292:2nd-avis-du-cesce-sur-la-question-de-la-securite-a-saint-barthelemy&catid=65&Itemid=1036](https://cesce-stbarth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=292:2nd-avis-du-cesce-sur-la-question-de-la-securite-a-saint-barthelemy&catid=65&Itemid=1036)



## 2. LES EFFETS INDUITS DE LA DENSIFICATION SPONTANÉE

Aujourd'hui Saint-Barthélemy est, en un sens, victime de son attractivité.

Cette densification subie et non choisie, présente des conséquences négatives à plusieurs égards.

D'une part, l'augmentation de la population accompagnée de l'implantation de nouvelles catégories socio-économiques sur le territoire, présente des effets « pervers » au niveau collectif, conséquences non anticipées et non souhaitées collectivement, et que les acteurs publics doivent gérer après coup. Nous pensons notamment ici à la saturation de nos réseaux et équipements.

D'autre part, elle impacte significativement et à différents niveaux, la qualité de vie de ses habitants et, dans notre cas, elle a des incidences sur la satisfaction de nos clients.

Parmi les conséquences les plus néfastes pour notre territoire, nous en retiendrons 3 :

### **A. La saturation des principaux équipements publics et des réseaux à laquelle s'ajoutent, l'apparition de nouveaux besoins en matière d'équipement collectifs et de services urbains**

Dans le domaine de l'électricité et de l'eau, la consommation, particulièrement élevée sur le territoire, est souvent supérieure aux capacités de production ce qui engendre des coupures de plus en plus récurrentes.

Dans le cadre de la collecte des ordures ménagères, la densification entraîne une augmentation des déchets, engendre des problèmes pour organiser les espaces de collectes et nécessite notamment de repenser l'organisation et le dimensionnement du centre de propreté.

Au niveau de la récupération des eaux usées, certains collecteurs ne sont plus adaptés à la densité importante du territoire et il n'est malheureusement pas toujours possible de modifier l'existant.

Dans le domaine des transports, les infrastructures routières existantes, les solutions de mobilité et les aménagements (ex. stationnement) montrent leurs limites.

De manière générale, l'arrivée de nouvelles populations peut engendrer des besoins et des demandes additionnelles (écoles, crèches, services sociaux...) qui impliquent des dépenses publiques supplémentaires.

La collectivité doit s'y préparer.

## **B. L'urbanisation**

L'augmentation de la population s'accompagne d'une urbanisation importante qui met à mal la tranquillité sur le territoire et présente d'importants impacts en matière environnementale.

## **C. Les mutations sociologiques et les tensions sociales**

La densification spontanée entraîne des mutations sociologiques dans les quartiers ainsi que de nouvelles tensions au niveau social.

Certaines zones, jusqu'à présent calmes et tranquilles, se sont considérablement densifiées.

La proximité accrue des habitations à laquelle s'ajoute parfois la suroccupation de certains logements sont propices à la multiplication de conflits de voisinage, de difficultés de cohabitation et de tensions. L'« esprit Saint-Barth » et l'« art d'être une île » s'éloignent...des éléments du patrimoine matériel et immatériel avec...

Au-delà du problème des conflits de voisinage, certaines catégories socio-professionnels (employés du BTP, saisonniers...) font face à des conditions de logement inconfortables et sont regroupés et concentrés dans une même zone. Ce mal-vivre, cette précarité et ces phénomènes d'enclavement sont propices aux tensions, aux comportements excessifs et à une dégradation de la sécurité (délinquance, violences, vandalisme, sécurité routière).

Saint-Barthélemy doit à présent faire face à cet ensemble d'effets pervers qui représentent un risque pour notre modèle économique. Il est désormais urgent de réfléchir à des solutions pour enrayer les dégradations et diminuer ces impacts négatifs.

## **II. PISTES D'AMÉLIORATION : COMMENT REDUIRE LES EFFETS NÉFASTES DE CETTE DENSIFICATION NON MAÎTRISÉE ?**

### **1. PISTES POUR RENDRE MOINS SATURÉS LES RESEAUX ET LES EQUIPEMENTS OU POUR ATTENUER LES EFFETS NEGATIFS DE LEUR SATURATION**

#### **A. Les réseaux routiers → Régulation de la circulation, désaturation des équipements et mesures en faveur de la sécurité routière**

Comme le montrent les chiffres présentés dans la partie I de ce rapport, il est frappant de souligner que le parc automobile a augmenté de 55% en 10 ans !

Bien souvent, en outre, 1 résident actif = 1 véhicule. Nous comprenons donc aisément l'engorgement de nos routes !

Les conséquences négatives pour les habitants et les touristes sont nombreuses :

- Ralentissements de la circulation, notamment aux heures de pointe
- Problème de stationnement
- Augmentation des comportements à risques – due en partie aux scooters et aux quads - qui donnent naissance à un sentiment d’insécurité sur nos routes.
- Augmentation du nombre d’accidents. Ainsi, au cours des 12 derniers mois, nous pouvons déplorer 2 accidents mortels, et environ 4 accidents corporels, 9 accidents matériels, 16 délits de fuite après accident. Dans 80% des accidents enregistrés, la présence d’alcool et/ou de stupéfiants est détectée.

**Proposition 1 - Navettes pour les saisonniers afin d’améliorer la question du stationnement dans certaines zones**

Afin de réduire la circulation et libérer des places de stationnement publiques, le CESCE pense qu’il serait judicieux, dans une logique de donnant-donnant, que la collectivité astreigne les hôtels et les restaurants ayant recours à du personnel saisonnier de mettre à disposition des navettes pour leurs employés, en particulier les établissements localisés au centre de l’île, à proximité des axes principaux, et plus spécifiquement pour les établissements disposant de logements regroupés.

Dans les quartiers identifiés ci-dessous, par exemple, force est de constater que les places de parking sont principalement occupées par les véhicules deux roues ou les quads des employés de restaurants. Les clients des commerçants, ainsi privés de places de parking, se découragent et renoncent au « shopping » dans ces secteurs.

Ces difficultés de stationnement peuvent également dissuader de fréquenter certaines plages.

- A Saint-Jean, dans les secteurs Villa Créole et centre commercial Vaval, à proximité des restaurants La Guérite Plage, le Gypsea ;
- Toujours à Saint-Jean, le long de la route de l’Eden Rock vers l’étang de Saint-Jean, aux abords de l’Eden Rock et du Nao Beach ;
- A Flamands, devant l’accès à la plage, à proximité du Cheval Blanc ;
- A Gustavia, aux abords de certains restaurants (La petite plage, L’atelier de Joel Robuchon, le Shellona, La Guérite...);

**Proposition 2 - La promotion du covoiturage**

Promouvoir l'utilisation du covoiturage en proposant des campagnes de communication sur les réseaux sociaux de la collectivité (voir exemple ci-dessous sur Instagram), ainsi que dans la presse locale.



A ce sujet, la collectivité pourrait s'inspirer de l'affichage mis en place par l'AJOE dans le cadre des séances de cinéma pour encourager les spectateurs à privilégier le covoiturage.



**Pensez au covoiturage**

### **Proposition 3 – Miser sur des transports collectifs efficaces et avantageux**

La mise en place d'une solution de transport collectif, actuellement en réflexion au sein de la collectivité, est une vraie alternative au véhicule individuel.

A ce sujet, le CESCE entend simplement insister sur le fait que pour être efficace et répondre à son objectif premier qui consiste à réduire le trafic routier, ce mode de transport (qu'il soit public, privé ou semi privé), devra être suffisamment étoffé (passages suffisamment nombreux aux heures de pointe) pour présenter des avantages ou à tout le moins être considéré par les usagers comme une alternative valable au transport individuel.

### **Proposition 4 – Contrôle strict des places de stationnement des ERP**

Multiplier les contrôles et faire preuve de vigilance et d'intransigeance quant au respect, par les établissements recevant du public et plus précisément les restaurants, des règles en matière de ratio nombre de places de parking / nombre de couverts.

En effet, il semblerait que dans certains établissements le nombre de couverts déclaré dans la demande de permis ne corresponde pas à la réalité. Des contrôles de routine après ouverture pourraient permettre de vérifier la conformité.

### **Proposition 5 – Parking relais à Saint-Jean**

Au regard des espaces disponibles à aménager dans le secteur de Saint-Jean aéroport, planifier la construction, dans cette zone, d'un parking relais équipé d'ombrières photovoltaïques, ce qui pourrait présenter plusieurs avantages :

- Faciliter le stationnement pour se rendre à l'aéroport
- Jouer le rôle d'un point de rencontre pour le covoiturage
- Devenir un parc relais dans le cas de la mise en place d'une navette vers Gustavia (voir page 45 du plan Mobilité 2025)

#### **Proposition 6 – Aménagement des horaires de travail**

Dans la mesure du possible, aménager des horaires de travail différenciés pour les services de la Collectivité de sorte à réduire les difficultés de circulation enregistrées à Gustavia entre 12h et 12h30 et à 17h.

Exemples :

- Organiser la pause méridienne selon plusieurs groupes d'horaires : 12h-13h, 12h20-13h20, 12h30-13h30 et 13h-14h ou journée continue
- Aménager des horaires différenciés pour les agents au sein des équipes ;

Ces pratiques, qu'il serait souhaitable d'étendre à certaines entreprises privées, permettraient de fluidifier les conditions de circulation à Gustavia aux heures les plus critiques et par conséquent d'améliorer la qualité de vie, de réduire les temps de trajets, d'optimiser la pause méridienne et d'améliorer l'efficacité au travail.

#### **Proposition 7 – Pour des véhicules adaptés à nos routes**

Limiter la tailles des véhicules de tourisme importés afin de revenir à des tailles adaptées à nos routes.

#### **Proposition 8 – Sécurité routière**

Compte tenu du comportement à risque de certains conducteurs de scooters, il parait important de pérenniser les campagnes de prévention (réseaux sociaux, affichage, cinéma, presse) et les journées ou semaines dédiées à la sécurité routière à l'instar de ce qui a été organisé en mai dernier par la Collectivité et ses différents partenaires.

Compte tenu des prises de risques identifiées sur les axes routiers, un focus spécifique sur les règles de dépassement inscrites dans le code de la route semble prioritaire : rappel des règles, contrôle et sanctions.

#### **Proposition 9 – Travail et sécurité routière**

Responsabiliser les entreprises et les verbaliser ou, à minima leur adresser un avertissement avec accusé de réception, lorsqu'un de leurs salariés commettent une infraction routière au volant d'un véhicule à usage professionnel.

Un tel dispositif garantirait d'une part que l'employeur est bien informé des agissements de ses employés pendant les heures de travail ; d'autre part cela présumerait que l'employeur recadre la conduite de ses équipes.

### **B. Réseau électrique et consommation d'énergie**

*b.1 Encourager les comportements qui favorisent les économies d'énergie et une consommation responsable*

La consommation d'énergie électrique est en constante augmentation depuis 2010 sur le territoire. Il est essentiel de faire évoluer nos habitudes de consommation.  
L'avarie du 10 juillet 2023 à la centrale EDF nous l'a parfaitement démontré.

Extrait PPE  
page 20

La consommation en énergie électrique du territoire est sur une tendance haussière chronique depuis de nombreuses années tirée par le rythme des constructions neuves et des rénovations (Cf paragraphes III.1.2 et III.2). Une hausse plus marquée au-delà des +2% s'est installée à partir de 2015, si l'on écarte la rupture provoquée par le passage de l'ouragan Irma sur les années 2017 et 2018.

La hausse d'électricité est aujourd'hui hors norme avec la barre des +10% dépassée sur le 1<sup>er</sup> semestre 2022!

#### Proposition 10 - Sensibiliser les jeunes

De nombreux projets pédagogiques portent sur le respect de l'environnement et c'est régulièrement que nos plus jeunes sont sensibilisés à cette problématique dans leurs établissements scolaires.

Compte tenu de la situation propre à Saint-Barthélemy, ne pourrait-on pas inciter ou inviter les établissements scolaires de l'île à lancer également des projets plus particulièrement en lien avec la maîtrise de la consommation électrique. Sous réserve que les problèmes leur soient préalablement présentés, les élus du conseil des jeunes ne pourraient-ils pas initier cette démarche ?

Ainsi, à travers différents support (BD, photos, montages, dessins, poème, exposé, donner une seconde vie à un objet, etc.), nous pouvons imaginer que chaque élève s'exprime sur une problématique telle que « *Comment ma famille s'engage-t-elle à réduire notre consommation d'énergie à la maison ?* » De cette manière, les parents seraient aussi sensibilisés par cette action.

Une exposition ou autre manifestation pourrait être organisée afin de présenter les projets des lauréats.

#### Proposition 11 - Sensibiliser les commerçants

La climatisation, dans certains commerces, est excessive, à tel point que les employés sont contraints de s'habiller en conséquence. Notons par ailleurs qu'il n'est pas rare, dans ces cas, que les portes demeurent ouvertes !

Les efforts qui ont été demandés à la population après l'avarie à la centrale EDF survenue le 10 juillet doivent perdurer et il est essentiel de mener régulièrement des campagnes de sensibilisation ciblées en fonction du public visé.

#### Proposition 12 - Sensibiliser les propriétaires de villas

De nombreuses villas de l'île sont particulièrement énergivores et nous pouvons déplorer des habitudes non adaptées au niveau de notre production électrique.

Sans pour autant adopter des mesures très restrictives en matière de consommation électrique qui risqueraient de ne pas convenir à notre clientèle, il est néanmoins primordial que les propriétaires de villa soient conscients de la situation et qu'ils soient incités à maîtriser leur consommation d'énergie.

Il est par exemple possible de réduire la consommation inhérente au fonctionnement d'un climatiseur si son utilisation est couplée à un brasseur d'air. Rappelons, s'il en est besoin, que l'idée d'un climatiseur n'est pas de créer un microclimat, mais de rendre la pièce plus agréable à vivre.

La collectivité a su, en période de crise, imposer des restrictions concernant les usages non essentiels de l'électricité. Le prochain défi serait que ces mesures vues comme des restrictions aujourd'hui deviennent de simples habitudes demain.

#### **Proposition 13 - Mesures incitatives à la construction**

En application du code des contributions de Saint-Barthélemy (Chapitre 14 articles 134 à 138), lorsqu'un permis de construire est accordé, le bénéficiaire doit s'acquitter d'une taxe d'aménagement. Afin de favoriser le recours à l'énergie photovoltaïque, le CESCE pense qu'il serait intéressant de réfléchir à mettre en place un dispositif incitatif selon lequel si le dépositaire du permis s'engage à installer des panneaux solaires garantissant la production d'au moins 50% de l'énergie consommée par le bâtiment dans un délai de 5 ans suivant son autorisation de construire, la Collectivité pourrait s'engager à lui rembourser une partie de ladite taxe.

Une telle mesure irait dans le sens de la maîtrise de l'énergie inscrite dans la programmation pluriannuelle de l'énergie et viendrait compléter les aides attribuées pour les équipements de panneaux photovoltaïques et de chauffe-eau solaire portées par la Collectivité et gérée par l'ATE.

#### *b.2. Adapter certaines règles liées à l'urbanisme pour un meilleure politique MDE et un déploiement facilité de l'énergie solaire*

Il est indéniable que le nouveau règlement de la carte d'urbanisme réduit drastiquement le droit à construire. Si certains effets sont déjà palpables, d'autres ne seront visibles que dans quelques années, compte tenu du décalage entre l'attribution des permis de construire et le démarrage des travaux. Néanmoins, en matière de maîtrise de l'énergie, le CESCE estime qu'il serait pertinent d'aller plus loin et d'effectuer quelques ajustements.

Afin de développer l'énergie solaire sur le territoire et aller dans le sens de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), il nous semble souhaitable de modifier certaines règles d'urbanisme qui peuvent être des freins au déploiement d'énergie renouvelables.

#### **Proposition 14 – Surfaces de toitures**

Conformément au II de l'article U8 du règlement de la carte d'urbanisme, les toitures plates sont actuellement limitées à 30% de la surface totale des toitures. En pratique, ce ratio est insuffisant pour permettre l'installation d'un nombre de panneaux solaires adaptés aux besoins en énergie électrique. Par conséquent, il serait raisonnable, selon le CESCE, d'augmenter cette surface à 50%, à la seule condition que ces toitures soient effectivement équipées de panneaux solaires. (Ce qui implique un dispositif de contrôle.)

#### **Proposition 15 – procédure d'autorisation d'urbanisme simplifiée**

Le CESCE a bien noté que dorénavant, dans le cadre d'une démarche simplifiée et sans frais, les autorisations d'urbanisme sont entièrement dématérialisées, à l'instar de ce qui se fait au niveau national.

Néanmoins, afin d'encourager la construction d'ombrières solaires sur les terrasses et/ou parkings privés et de favoriser l'installation de panneaux solaires ou de dispositifs d'isolation thermique, ne



serait-il pas envisageable de mettre en place une procédure d'instruction expresse et prioritaire pour ce type de demandes qui s'inscrivent dans une démarche environnementale et permettent de délester les consommations provenant d'EDF ?

#### **Proposition 16 – déploiement d'ombrières solaires**

Il pourrait être judicieux d'équiper certains parkings publics d'ombrières solaires destinées aux véhicules privés. Les parkings de plages pourraient être une priorité. De tels équipements très qualitatifs constitueraient de surcroît un signe visible de la politique énergétique du territoire.

Pour aller plus loin, le CESCE rappelle également le dispositif de *carport solaire* avec borne de recharge pour *véhicule* électrique intégré décrit en page 66 de son rapport sur la transition énergétique. (Voir annexe II du présent document)

#### **Proposition 17 – Bilan énergétique**

Tout dossier de demande de permis de construire devrait comporter un bilan énergétique intégrant l'isolation des bâtiments et la ventilation naturelle.

#### *b.3 Limiter l'utilisation de groupes électrogènes – Proposition 18*

Certaines villas utilisent des groupes électrogènes non seulement pour assurer une alimentation électrique de secours en cas de coupure de l'électricité fournie par EDF, ce qui ne pose pas de problème, mais aussi pour compenser le manque de puissance lorsque la demande en électricité de la villa dépasse celle fournie par EDF.

Dans ce second cas, ces groupes électrogènes sont une source de nuisances sonores et olfactives et vont à contre-sens des politiques de Maîtrise de la Demande d'Énergie (MDE) et de développement des énergies renouvelables.

Plusieurs pistes formulées ci-dessous sous forme de questions seraient à explorer selon le CESCE :

- Interdire l'installation de groupes électrogènes de production, destinés à compenser un manque de puissance accordé par EDF, afin d'inciter les gros consommateurs à trouver des solutions alternatives en réduisant leur consommation et en installant des panneaux photovoltaïques ?
- N'autoriser que les groupes électrogènes de secours, dimensionnés pour des mises en service très ponctuelles, en cas de panne d'EDF, notamment et uniquement pour une utilisation en mode dégradé (délestage des pompes à chaleur notamment) ?
- Restreindre le nombre d'heures d'utilisation des groupes électrogènes et brider leur utilisation à un nombre d'heure par jour à déterminer ? Une discussion à ce sujet pourrait être entamée avec les entreprises responsables de la maintenance des groupes électrogènes. Toutefois cette piste implique la mise en place de contrôles qui semble, à ce stade, compliquée à déployer...



- Imposer aux usagers qui souhaitent installer un groupe électrogène de fournir préalablement un bilan énergétique afin d'éviter l'installation de groupes surdimensionnés et de s'assurer ainsi qu'il s'agit bien de groupes de secours et non de groupes de production ?
- Rendre obligatoire l'insonorisation des nouveaux groupes électrogènes, soumis à autorisation, afin de respecter les normes en vigueur en matière d'isolement acoustique ?
- Imposer l'utilisation de dispositifs de gestion d'énergie (type délesteurs électriques intervenant pour désactiver le chauffe-eau, la filtration et le chauffage de la piscine, etc.) en cas d'utilisation d'un groupe électrogène ?
- Réaliser un état des lieux du nombre de groupes installés sur le territoire, précisant leur puissance et leur capacité de stockage et le lieu d'installation ? Un tel diagnostic permettrait de collecter des données utiles pour mieux connaître le fonctionnement du territoire et mieux appréhender les enjeux de demain. Dans un souci de sécurité, cela permettrait également aux pompiers de savoir exactement où se situent les stockages de carburants sur l'île afin de mieux appréhender le risque auxquels ils s'exposent lors d'une intervention en cas d'incendie. Cette connaissance stratégique pourrait également être utile en cas de catastrophe naturelle (s'il n'y avait plus de carburant disponible sur l'île et que les réserves stratégiques étaient épuisées, les réservoirs privés pourraient alors être réquisitionnés).

### **C. Redéfinir les règles d'occupation du quai de commerce – Proposition 19**

Comme cela est clairement mis en avant aux [pages 10 et 11 du rapport d'activité 2022 du port de Gustavia](#), il apparaît que le port de commerce est saturé et qu'il convient de réaliser une extension pour y stocker davantage de conteneurs et construire des abris et des places de parking. Toutefois, quelle que soit la décision de créer une extension ou non, il nous semble qu'une première piste pourrait d'ores et déjà permettre d'améliorer la situation.

En effet, le port de commerce est parfois utilisé comme espace de stockage pendant plusieurs semaines par certaines entreprises qui lorsqu'elles importent un conteneur complet de marchandise peuvent prendre plusieurs semaines pour le décharger.

Le CESCE a donc cherché des explications à ces pratiques et il lui est apparu que la taxe de stationnement des conteneurs prévue à l'article 129 du code des contribution<sup>11</sup> pourrait être réévaluée afin d'encourager les importateurs (client final) à désencombrer le port plus rapidement.

---

<sup>11</sup> L'article 129 du Code des contributions prévoit un forfait de stockage pour un conteneur de 40 pieds de 20 euros par jour pour les 7 premiers jours, puis de 45 euros par jour au-delà du 7<sup>ème</sup> jour, puis de 90 euros par jour au-delà du 14<sup>ème</sup> jour, puis de 120 euros au-delà du 21<sup>ème</sup> jour. Ainsi, le coût de stockage d'un conteneur de 40 pieds est de :

- 140 euros pour 1 semaine ;

## 2. PISTES DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE POUR LE MIEUX VIVRE ENSEMBLE ET L'ATTENUATION DES TENSIONS SOCIALES

### A. Affiner certaines règles de la carte d'urbanisme

#### Proposition 20

L'article U8 I du Règlement de la Carte d'Urbanisme (« Volumes et emprises des bâtiments ») pourrait être modifié, car il produit l'effet inverse de celui souhaité par la Collectivité. En effet, actuellement, plusieurs petits volumes accolés sont considérés comme un même volume.

Plutôt que de limiter la surface des bâtiments à leur emprise au sol, il conviendrait de les limiter à l'emprise de chaque toiture, calculée individuellement. Le seul moyen de satisfaire à la règle actuelle, consiste à séparer les différents volumes, ce qui augmente l'emprise totale des constructions et leur impact dans le paysage.

#### Proposition 21

En outre, le CESCE serait d'avis de modifier l'article U7 du Règlement de la Carte d'Urbanisme (« Hauteur des constructions ») ou d'autoriser, dans des cas limités, (voir exemples ci-dessous) des dérogations de bon sens. En effet, s'il est bien intentionné, car destiné à limiter l'impact des constructions dans le paysage, il a pour résultat, en pratique, d'augmenter considérablement le volume des terrassements avec pour conséquence l'augmentation des nuisances sonores des chantiers, l'augmentation des gros camions sur les routes ainsi que l'augmentation des risques d'accidents sur les chantiers.

- Une adaptation, ou des dérogations à ces règles devraient être autorisées, afin de favoriser des compositions architecturales, en niveaux décalés, mais ayant certains aplombs supérieurs aux hauteurs actuelles.
- Les règles d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) devraient, quant à elles, pouvoir facilement faire l'objet de dérogation sur les parcelles où, compte tenu de la topographie, l'accès aux bâtiments est très difficile ou nécessiterait des terrassements trop importants.

#### Proposition 22 – Sur les piscines

- 
- 455 euros pour 2 semaines ;
  - 1 085 euros pour 3 semaines ;
  - 1 925 euros pour 1 mois ;

- Plutôt que de limiter la superficie des piscines, limiter leur volume d'eau. Ce critère répondrait mieux à l'objectif poursuivi qui consiste à réduire la consommation d'eau (de ville) liée à l'évaporation. Une limite à 80 mètres cubes semblerait raisonnable.

### Proposition 23

Les besoins en équipements publics divers (réseaux VRD etc...), induits par la construction de projets importants en termes de surface et d'infrastructures, devraient être supportés par le maître de l'ouvrage et non pas par la Collectivité ou les concessionnaires. Une redevance du type « Taxe Locale d'Équipement » pourrait être mise en place et imposée lors de l'attribution du permis de construire, afin de financer ces équipements.

## B. L'aménagement du territoire pour favoriser le mieux vivre ensemble

### Propositions en faveur du logement

#### → Proposition 24 - logements inoccupés, laissés à l'abandon

Comme déjà évoqué, les problèmes liés au logement et aux conditions de vie sont sources de mal-vivre et de tensions sociales. Il nous a donc semblé intéressant de nous interroger sur ce point, tant le besoin de logements est indéniable pour le bon fonctionnement du territoire.

Pour des raisons de manque de moyens, de découragement face aux lourdeurs administratives ou de succession non réglée compte tenu de situations d'indivision complexes, il existe sur le territoire un certain nombre de logements non occupés, laissés à l'abandon mais qui nécessitent d'important travaux.

Afin de remédier à cela, le CESCE a pensé que certaines mesures pourraient être proposées aux propriétaires :

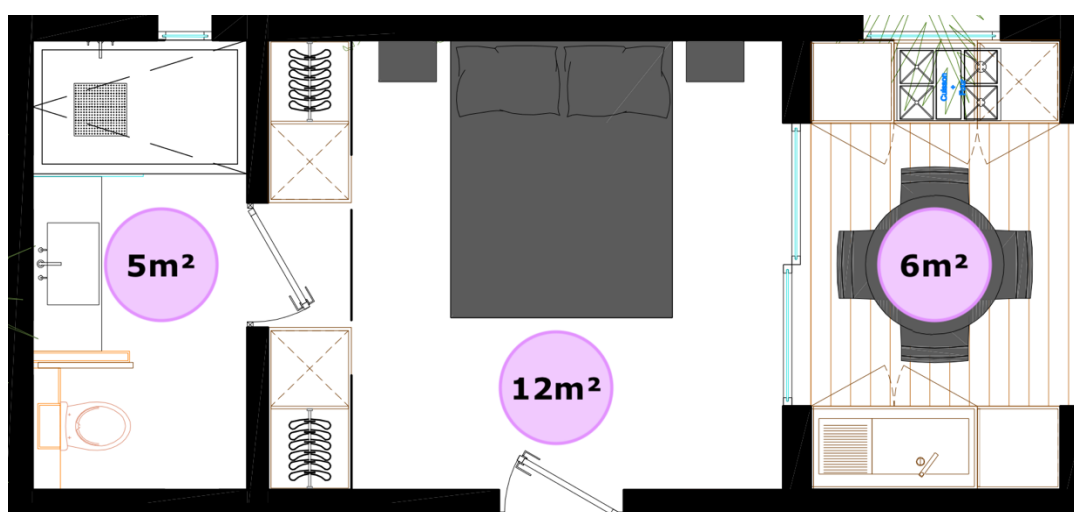
- Un crédit-bail, qui consiste pour la collectivité à payer une redevance au propriétaire, avec la faculté qu'elle devienne propriétaire au terme du contrat ;
- Un viager, qui consiste pour la collectivité à verser une rente au vendeur jusqu'à son décès ; dès lors, la collectivité deviendrait alors propriétaire. Le code général des collectivités territoriales introduit la possibilité d'achat en viager par l'article L. 2241-4 et par un établissement public de coopération intercommunale ayant compétence en matière d'urbanisme à l'article L. 5211-16 ;

Dans ces deux cas de figure, la remise en état des logements coûterait moins cher que la construction de nouveaux logements.

➔ **Proposition 25** - L'idée d'un partenariat public-privé en vue de la construction et du financement de logements, destinés aux activités prioritaires d'intérêt général, pourrait être une voie intéressante à approfondir.

Dans ce cadre, afin d'éviter toute dérive spéculative, et dans la mesure où la Collectivité favoriserait ce type de logements par différents mécanismes, elle devrait être responsable de leur attribution et gérer l'encadrement des loyers correspondants.

➔ **Proposition 26** - Encourager le développement de « Tiny house » fixes de 25 à 30 m<sup>2</sup>.



Compte tenu à la fois, du problème du foncier, des coûts de construction et du nombre important de saisonniers, ce type de logement, certes de petite taille, constitue une alternative intéressante et cohérente au regard de la rareté des logements et de la promiscuité dans les logements loués en collocation ou suroccupés.

Le CESCE s'explique : Il ne s'agirait pas de construire plus mais bien de construire autrement.

En ce sens, la Collectivité ne pourrait-elle pas mettre davantage en valeur ce type de constructions auprès de la population et des investisseurs en organisant, par exemple, un concours ouvert aux dessinateurs et architectes locaux et dont les plans et croquis seraient ensuite exposés ?

Estimation des coûts : Dans l'hypothèse où un habitant possède un terrain constructible, ce type de logement pourrait coûter entre 120 000 et 180 000 euros. En réalisant un emprunt sur 20 ans, cela représente une mensualité de 500 à 750 euros. C'est donc un logement qui pourrait être auto-financé et qui pourrait permettre de proposer des logements à un tarif inférieur à 1200 euros.

Il s'agit certes de logements de petite taille, mais ils s'avèrent être une alternative cohérente à la rareté des logements et à la promiscuité des logements en collocation.

#### Propositions en faveur du « mieux vivre-ensemble » et du « retour aux sources »

L'insularité est, à l'égard de certains aspects, pénalisante et contraignante mais elle présente de nombreux avantages qui prévalent et qui doivent être préservés.

En effet, plus isolées, moins exposées aux problèmes du monde, les îles véhiculent une image de havre de paix.

Sur ces territoires, comme à Saint-Barthélemy, le mode de vie et les traditions sont prégnants et ont participé à l'attractivité de notre île. Il faut sauvegarder nos particularités et entretenir le patrimoine matériel et immatériel.

Le rythme effréné, conséquence du dynamisme économique de Saint-Barthélemy, ne doit pas mettre en péril la douceur de vivre.

Il est essentiel de *prendre le temps d'être une île* et de ne pas oublier notre identité culturelle.

→ **Proposition 27 - Retrouver une identité de quartier**

Typiques, charmantes, colorées, fleuries, les petites cases traditionnelles de St. Barth ont séduit dans le passé plus d'un visiteur séjournant sur l'île.

Par évolutions successives, liées au développement touristique et économique, il ne reste pratiquement plus de témoins de ce patrimoine, pourtant très qualitatif et très adapté aux besoins de ses habitants de l'époque et au contexte climatique et environnemental de l'île.

Il n'est pas question d'être passéiste, même si on peut parfois regarder le passé avec nostalgie. Il faut se rendre à l'évidence, on ne vit pas aujourd'hui comme il y a 50 ans ! Tout a changé, à commencer par la société, la population et le contexte économique.

En matière d'architecture, l'Histoire et le patrimoine culturel d'un territoire, constituent une base solide pour enraciner un concept d'avenir qui conservera précieusement son identité propre, sans tomber dans la facilité des modes, si tentantes, mais passagères. À Saint-Barthélemy, comme souvent ailleurs, différentes directions de recherches ont fait qu'actuellement l'architecture a perdu son unité de style, son charme, ce qui faisait sa beauté, souvent célébrée.

Il ne s'agit pas là de dénigrer une certaine modernité de style, de matériaux, de détails architectoniques, mais plutôt de constater à regret la disparition de ce qui faisait ses caractéristiques propres : **son échelle** et **son intégration** harmonieuse dans le paysage.

Le CESCE pense qu'il n'est pas trop tard pour revenir à une architecture plus raisonnable et plus proche de la culture et des traditions. En effet, grâce à la petite taille de notre territoire, tout changement a une grande visibilité et des effets immédiats. C'est pourquoi, en architecture, comme dans de nombreux autres domaines, la volonté des politiques, des acteurs économiques, sociaux, culturels et environnementaux peut permettre de changer les choses.

→ Dans ce domaine, la première décision à prendre consisterait à doter la Collectivité d'un architecte conseil.

Le rôle des élus politiques est de définir les orientations, les objectifs à atteindre et de mettre en place tous les mécanismes permettant d'y parvenir.

En revanche, ils doivent pouvoir s'appuyer sur des compétences pointues dans chaque domaine dont ils ont la charge. En l'occurrence, l'architecture est un métier qui nécessite une longue formation et une certaine vision de la société et de l'avenir.

La plupart des communes et des territoires de l'hexagone et d'outre-mer sont dotés d'architecte-conseil.

Au regard de la place occupée par le secteur du bâtiment à Saint-Barthélemy, le CESCE pense qu'il est important de combler ce manque. Les architectes eux-mêmes, le CESCE, etc. le réclament depuis des années, sans succès !

De nombreux projets désastreux, pourtant conformes aux règlements d'urbanisme de leur temps, auraient pu être évités si un avis motivé sur la qualité architecturale leur avait été opposé. (En effet, la mauvaise qualité architecturale est un motif légal de refus de permis de construire. C'est certainement le meilleur motif à la disposition de la Collectivité).

→ Parmi les autres orientations susceptibles de réhabiliter le domaine bâti, il serait souhaitable de faire des études quartier par quartier. Ces études se composeraient de plusieurs étapes :

1. Réaliser état des lieux avec plans, des photos, des croquis, etc.
2. Réaliser une étude historique, économique, sociale, culturelle et environnementale du quartier afin de mettre en évidence des points forts et des points faibles, observer comment sont présents et s'articulent les espaces et les temps de vie public/privé. C'est sur ce point qu'on observe des disparités de quartiers. Par exemple les micro-espaces sportifs, les aires de jeux pour enfants, les salles, les paillotes... indispensables pour compenser des habitats trop petits et permettant d'organiser des petits moments festifs sans gêner ses voisins.
3. Proposition d'une revalorisation du quartier sur le plan économique, social, culturel et environnemental permettant d'affirmer son identité : espaces, modénature architecturale, couleurs, mobilier urbain, végétalisation etc.

Ces recommandations seraient inscrites dans le règlement d'Urbanisme qui disposerait de prescriptions propres à chaque quartier, au fur et à mesure des études effectuées.

Nous proposons de commencer par le quartier de Corossol, si typique il y a quelques décennies, avec les pêcheurs, le travail de la paille etc., et qui a perdu son charme, son identité à cause d'un développement anarchique en rupture avec l'échelle initiale.

Dans ce cas précis une revalorisation par une étude chromatique et le mobilier urbain serait spectaculaire.

D'autres quartiers pourraient suivre le même exemple.

→ **Proposition 28 - Le rôle des référents de quartiers**

Le CESCE approuve la décision de la Collectivité de mettre en place des référents de quartier. En effet, créer pour faire le lien avec les élus afin de centraliser les échanges et donner davantage la parole à la population, leur rôle, comme cela a bien été précisé, consiste également à apporter plus de proximité et de dynamiser la vie des quartiers en recréant un esprit de village ouvert sur le monde et faire des quartiers de véritables espaces d'échanges et de convivialité.

Au regard de l'investissement que requiert cette mission, il se peut que certains candidats n'osent pas se manifester et la collectivité peine toujours à recruter des habitants volontaires dans certains quartiers.<sup>12</sup>

Afin d'attirer de nouveaux référents, le CESCE serait d'avis que la collectivité mette à disposition en ligne une sorte de « *boîte à outil du référent* » qui permettrait d'accéder à toute sorte de documents en lien avec les missions des référents de quartier : idées d'animations locales, guide pour animer efficacement une réunion, guide pour mobiliser les habitants, guide pour créer des plateformes d'échange.....

**Propositions en faveur d'une certaine dé densification**

→ **Proposition 29 - Encourager le travail à distance**

La crise sanitaire aura eu le mérite de démontrer qu'un certain nombre de métiers peuvent être exercés à distance.

A Saint-Barthélemy, s'il est vrai, à priori, que les principaux secteurs d'activités que sont le tourisme et le bâtiment nécessitent des travailleurs sur place, il n'en demeure pas moins que dans tout secteur confondu, certaines tâches essentiellement administratives (secrétariat, comptabilité, agent de réservation...) ou certaines prestations intellectuelles peuvent, sans difficulté, être réalisées à distance.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup><https://www.facebook.com/comstbarth/posts/pfbid02HgEqMGr4LquRixAABnqkbJRXcdo1pLwxLdMgB42x4AB3UcbNh1SzRW8gd5STYhXYI>

<sup>13</sup> Quelques exemples :

*Hôtellerie* : une partie des services réservation et conciergerie, de l'accueil téléphonique, des services comptabilité et ressources humaines, etc.

*Commerces et artisans* : Accueil téléphonique, secrétariat, comptabilité, recherche/création/achat de produits, suivi des commandes, etc.

*Architectes* : dessinateurs, architectes, infographistes, etc.

*Informatique* : développeurs, etc.

*Administration* : tâches de saisie, de rédaction de rapports, gestion des fiches de paie, etc.

*Autres professions* : avocat, agent de voyages, graphiste, etc.



Ainsi, aujourd'hui, face à la problématique du logement, certaines entreprises ont recours à des employés ou à des prestataires qui interviennent à distance.

Cette tendance encore marginale mériterait d'être encouragée et ses avantages mis en avant.

En effet, le recours à des travailleurs situés en dehors du territoire permet de réduire les coûts, de se soustraire de toutes les difficultés liées au logement, de ne pas participer à la densification de l'île, dans certains cas, de maintenir une activité quasi continue en tirant profit du décalage horaire.

Pour aller plus loin et dans le but de collecter des données sur le recours au travail à distance à Saint-Barthélemy, pourquoi ne pas faire évoluer le formulaire de déclaration de la CFAE en y ajoutant des champs d'informations complémentaires sur les modalités de travail des salariés : présentiel, télétravail local, télétravail depuis un autre territoire, etc. ?

→ **Proposition 30** - Disposer d'un parc de logements à St- Martin pour certains agents nouvellement recrutés par la collectivité

Compte tenu des difficultés de recrutement d'agents titulaires, ou non, auxquelles la collectivité doit également faire face à cause du manque de logements ou de leur cherté, il pourrait être cohérent qu'elle réfléchisse à investir à Saint-Martin pour ainsi disposer d'une unité comprenant quelques logements et des espaces de travail pour ses propres agents.

Cette alternative pourrait être étudiée pour les fonctions administratives de certains services.

En outre, si dans le cadre du déploiement de la vidéo surveillance sur le territoire, la collectivité envisage la mise en place d'un centre de surveillance urbaine, cette structure pourrait être localisée à saint-Martin.

→ **Proposition 31** - Encadrer la création d'entreprises

Comme le démontrent les chiffres déclinés en première partie du rapport, Saint-Barthélemy est un territoire ultra dynamique en matière de création d'entreprises dont les procédures sont grandement facilitées grâce au soutien de la CEM.

Cette tendance prouve l'excellente santé de notre économie et nous pouvons nous en réjouir.

Toutefois, le marché devient très concurrentiel dans certains secteurs et l'exiguïté de notre territoire nous conduit à suggérer d'une part, d'encadrer davantage ces créations d'entreprises et d'autre part, à multiplier les contrôles.

Ainsi, le CESCE invite la collectivité à :

- Dans les secteurs les plus concurrentiels, étudier dans quelle mesure il serait légalement possible au regard du droit commercial de n'autoriser la création d'une entreprise qu'aux personnes ayant leur domicile fiscal dans la collectivité de Saint-Barthélemy au sens de l'article 2 du code des contributions
- Etudier dans quelle mesure il serait légalement possible sans aller contre le principe de liberté d'entreprendre, d'orienter les créations d'entreprises vers des secteurs en « souffrance » pour





répondre aux besoins de la population dans son ensemble (santé, aide à la personne, activités culturelles, etc.)

→ Demander davantage de contrôles à l'inspection du travail afin de lutter contre le travail illégal ou le salariat déguisé

→ **Proposition 32** – Favoriser la mise en place d'une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sur le territoire

Une telle démarche, dont l'objectif serait d'anticiper les besoins en compétences du territoire, permettrait d'avoir une image fiable de la situation de l'emploi et d'ainsi établir une stratégie globale sur les priorités d'orientation des jeunes sur l'île. A terme, une telle stratégie, accompagnée d'actions en faveur d'un « retour au pays », pourrait permettre à Saint-Barthélemy de disposer de compétences issues du territoire et d'être ainsi moins contraint d'importer des compétences extérieures.

## CONCLUSION

Les atouts de notre territoire se fragilisent et nous devons être très vigilants pour qu'ils ne se transforment pas en faiblesses.

Le présent rapport rédigé par le CESCE a pour vocation de recommander des pistes atypiques, en marge des idées plus souvent évoquées, qui pourraient contribuer à infléchir la tendance et revenir à un rythme plus apaisé et plus adapté au territoire.

Il est important d'être conscient de ces changements, afin d'avoir une vision à moyen terme des profondes transformations à venir et ainsi construire le St-Barth de demain.

La Collectivité a un rôle à jouer mais elle ne peut y arriver seule.

Le CESCE souhaite la sensibiliser sur l'intérêt de structurer, rapidement, dans les prochaines années, une véritable démarche d'ancrage territorial de la part des principales activités économiques de l'île et s'assurer que la stratégie de développement de ces puissants acteurs économiques ira dans le sens des intérêts du territoire et de ses habitants (emplois).

Nous sommes tous responsables !

**Rapport adopté à l'unanimité lors de l'Assemblée Plénière du CESCE en date du 25 septembre 2023**

**Nombre de votants : 12**

**Pour : 12**

**Contre : 0**

**Abstention : 0**

## ANNEXE I – Extrait Plan Mobilité 2025

### Parcs-relais à Saint-Jean

Pour une navette (minibus classique ou autonome) avec les hypothèses précédentes, un parking de 250 places est nécessaire à Saint-Jean, soit environ 7000 m<sup>2</sup>.

Accès : pour accéder au parc-relais, un occupant du véhicule doit présenter son abonnement à la navette ou payer un ticket aller-retour.

Option 1 : parking au sol, clôturé, barrières d'accès, revêtement béton, ombrières éventuellement photovoltaïques. Coût (hors acquisition foncière) :

- Sans ombrières : 1,6 M€
- Avec ombrières simples : 2,2 M€
- Avec ombrières photovoltaïques sur 100 places : 2,7 M€

Option 2 : parking à étages, éventuellement souterrain

Possibilité de démarrage du service avec les parkings existants







## **ANNEXE II – Extrait Etude transition énergétique**

**Description de la technologie**



- Bornes (ou stations) de recharge **connectées directement à un dispositif de panneaux solaires photovoltaïques (PV)**.

- Les panneaux solaires sont habituellement installés sur une ombrière, permettant ainsi d'optimiser l'emprunte au sol.
- Pour assurer une alimentation d'électricité stable, ces systèmes incluent généralement un **dispositif de batteries, pour stocker l'électricité produite pendant que la borne n'est pas utilisée**, et pour servir de tampon entre le PV et le chargeur du VÉ.

**Maturité technologique:** R&D Démo. Com.

- Solutions offertes par Envision Solar (US), SolarWatt (Europe).
- Certaines stations de recharge Tesla en sont équipées.

**Coûts de la technologie**



(Chiffres actuels)

- Coût du système PV (incluant onduleur)
- Batteries
- Exemple : Envision Solar - Electric Vehicle Autonomous Renewable Charger (\$40k-55k)

**Bénéfices systémiques**



- Possibilité de **bornes autonomes du réseau**
- **Source d'appoint** durant périodes de congestion du réseau
- Point important : si la borne peut être connectée au réseau électrique, il est préférable de déployer des bornes intelligentes et les PV séparément pour optimiser les coûts (évite l'investissement en stockage au niveau des bornes en utilisant la capacité d'absorption du réseau + l'empreinte CO<sub>2</sub> reste la même.
- Cependant, la recharge solaire peut avoir un impact important en termes de visibilité (effet marketing).

66