



Document stratégique de bassin maritime des Antilles *Version finale*

*Coopération régionale maritime | Environnement marin | Formation aux métiers de la mer
Mer & Société | Pêche & aquaculture | Plaisance, croisière & activités nautiques
Ports de commerce & réseaux maritimes | Recherche & innovation | Ressources marines | Risques*



Secrétariat du CMUBA - Juin 2021

FICHES THÉMATIQUES

Sommaire

| | |
|--|----|
| Préambule..... | 1 |
| Coopération régionale maritime..... | 7 |
| Environnement marin..... | 12 |
| Formation aux métiers de la mer..... | 21 |
| Mer et société..... | 26 |
| Pêche et aquaculture..... | 32 |
| Plaisance, croisière et activités nautiques..... | 42 |
| Ports de commerce et réseaux maritimes..... | 51 |
| Recherche et innovation..... | 60 |
| Ressources marines..... | 65 |
| Risques..... | 71 |

Préambule

1° Le cadrage national

Présente dans tous les océans sauf l'Arctique, **la France dispose du deuxième espace maritime mondial, avec plus de 10 millions de km²**. Elle dispose ainsi d'atouts inestimables en termes de patrimoine naturel marin et de croissance économique maritime. La politique maritime de la France se veut à la fois protectrice de la biodiversité et de la ressource, mais également soucieuse de développer une activité économique durable.

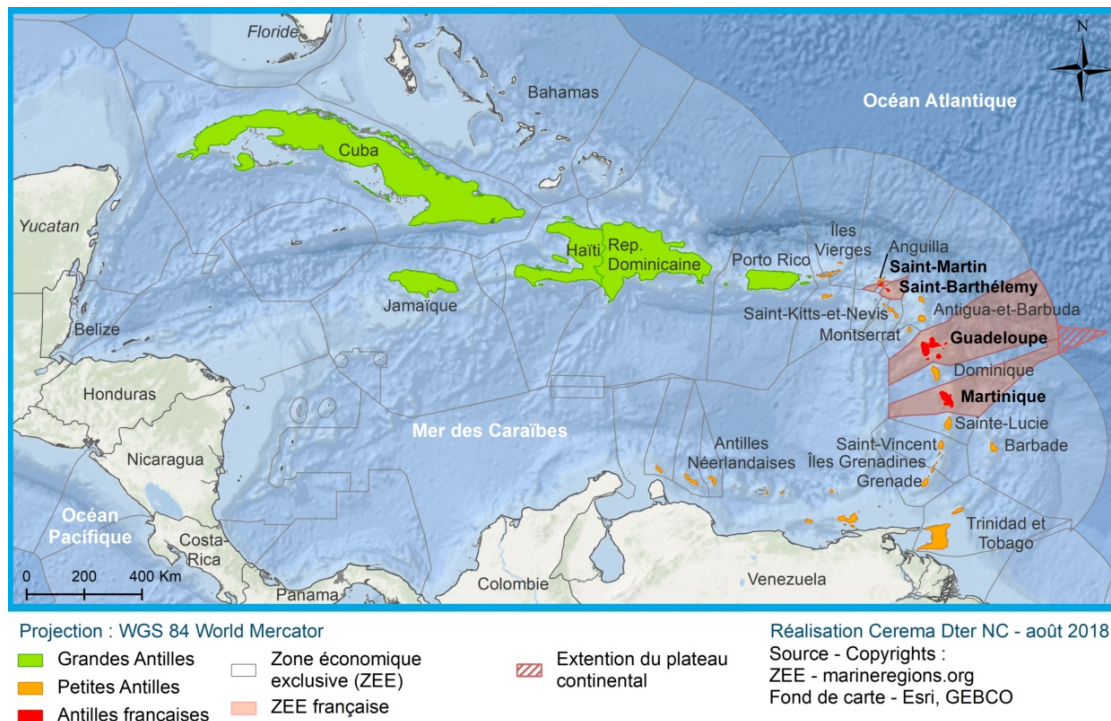
En effet, la mer et le littoral font l'objet de nombreux usages. Ils sont également soumis à de nombreuses pressions du fait de l'urbanisation, de l'artificialisation des sols, du changement climatique, des pollutions terrestres ou de l'impact des activités maritimes. Pour que la mer et le littoral soient des lieux d'échanges, de richesses, de partage, de connaissances et de culture, la France s'est engagée dans une politique maritime prenant en compte la préservation du milieu marin, patrimoine commun de la nation, ainsi que le développement économique des activités maritimes et littorales, en favorisant une gestion intégrée de la terre et la mer.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral, adoptée par décret en février 2017 et prévue aux articles L219-1 et suivants du code de l'environnement, a la responsabilité de donner un cadre de référence pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral. Elle traite, dans une perspective de gestion intégrée, des six thèmes suivants d'après l'article R219-1-1 du code de l'environnement :

- la protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine ;
- la prévention des risques et la gestion du trait de côte ;
- la connaissance, la recherche et l'innovation ainsi que l'éducation et la formation aux métiers de la mer ;
- le développement durable des activités économiques, maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques ;
- la participation de la France à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques internationales et européennes intégrées pour la protection et la valorisation des espaces et activités maritime ;
- la gouvernance associée à cette stratégie, les moyens de sa mise en œuvre et les modalités de son suivi et de son évaluation.

2° Une déclinaison locale à l'échelle du bassin Antilles

Cette stratégie nationale se décline en outre-mer par des **documents stratégiques de bassin maritime**, qui ont pour vocation de coordonner toutes les politiques sectorielles s'exerçant en mer ou sur le littoral. La gouvernance de chacun de ces bassins est assurée par un conseil maritime ultramarin (créé par le décret 2014-483 du 13 mai 2014).



Quatre bassins maritimes ont été créés, dont « le bassin Antilles¹, correspondant aux littoraux et aux eaux sous souveraineté ou juridiction françaises bordant la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy ». Le conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA) a été installé le 8 mars 2016. Il est co-présidé par les Préfets de Guadeloupe et de Martinique. Il compte 80 membres et 6 collèges.

La présidence de ce Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA) est assurée « conjointement par les préfets de la Martinique et de la Guadeloupe, ou leurs représentants. Le préfet délégué pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy, ou son représentant, est de droit vice-président du conseil. »². Son secrétariat est assuré par les Directions de la mer de la Guadeloupe et de la Martinique.

¹Article R219-1-15 du code de l'environnement
²Article R219-1-17 du code de l'environnement

Cette gouvernance de la mer et du littoral, à une échelle supra-régionale, est tout à fait nouvelle et doit permettre de porter l'ambition de la France en matière de politique maritime intégrée outre-mer.

Le CMUBA – dont la composition a été prise par arrêté inter-préfectoral, conformément aux règles inscrites au code de l'environnement et en respectant un équilibre territorial entre les 4 îles du bassin, comprend 80 membres, répartis en 6 collèges : État / collectivités / acteurs économiques / organisations syndicales de salariés / associations de protection de l'environnement et usagers de la mer / personnalités qualifiées.

Le CMUBA peut ainsi être considéré comme le lieu privilégié d'échanges et de concertation sur tous les sujets ayant trait à la mer et au littoral sur le bassin Antilles.

Le document stratégique de bassin Antilles ici présenté est le fruit d'une concertation auprès de tous les acteurs du monde maritime des Antilles françaises.

3° L'opposabilité du document

L'article L219-4 du code de l'environnement définit les conditions d'opposabilité du document stratégique de bassin maritime :

1/ Il y a obligation de compatibilité (non-contrariété) pour les plans, schémas, programmes relatifs aux activités localisées exclusivement en mer. Citons à titre d'exemples le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), le Schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM), les mesures du SDAGE en mer, les projets de travaux/ouvrages/aménagements en mer soumis à étude d'impact, etc.

2/ Il y a obligation de prise en compte pour les plans/programmes/schémas susceptibles d'avoir une incidence significative sur la mer. Citons à titre d'exemples le Schéma régional climat-air-énergie, les Scot, etc.

4° L'élaboration du document stratégique de bassin (DSB)

Le document stratégique de bassin est élaboré par l'État et les collectivités locales, membres des collèges 1 et 2 du Conseil maritime qui se réunissent à ce titre au sein d'une commission dite « commission du DSB ». Le processus d'élaboration du document stratégique de bassin a été lancé lors de la 1^{ère} séance plénière du Conseil maritime le 8 mars 2016, en présence du Secrétaire général à la mer. Depuis lors, de nombreuses réunions se sont tenues sur les 4 îles du bassin, afin que ce document soit le plus concerté et le plus partagé possible. Des séminaires de travail se sont réunis en 2018 et 2019, réunissant chacun une cinquantaine de personnes, pour travailler sur des tables rondes thématiques pour établir les grands enjeux du bassin. Ces tables rondes ont été présidées par des acteurs de 1^{er} plan : élus locaux, socio-professionnels et membre du corps diplomatique de l'Ambassade de France à Sainte-Lucie pour la table ronde « coopération ».

En parallèle, une commission thématique dédiée au nautisme a été mise en place afin de mettre en cohérence les projets des 4 îles, d'élaborer une doctrine Antilles et de porter leurs voix dans les instances nationales du nautisme.

Le projet final du document stratégique de bassin a été présentée lors de la plénière du 11 juin 2019 et a fait l'objet d'une consultation écrite de tous les membres du CMUBA au cours du second semestre 2019. La version ici présentée a fait l'objet d'un avis favorable des membres du Conseil maritime ultramarin du 23 janvier 2020.

La procédure d'approbation du document qui s'ensuit est la suivante :

- saisine de l'autorité environnementale,
- consultation des organismes cités au R219-1-24 du code de l'environnement,
- consultation du public,
- saisine des ministres en charge de la mer et des outre-mer.

À l'issue, après consultation de la commission du DSB et de l'ensemble des membres réunis en séance plénière, le DSB Antilles sera adopté pour une durée de 6 ans par arrêté conjoint des Préfets de Guadeloupe et de Martinique.

5° Le document stratégique de bassin

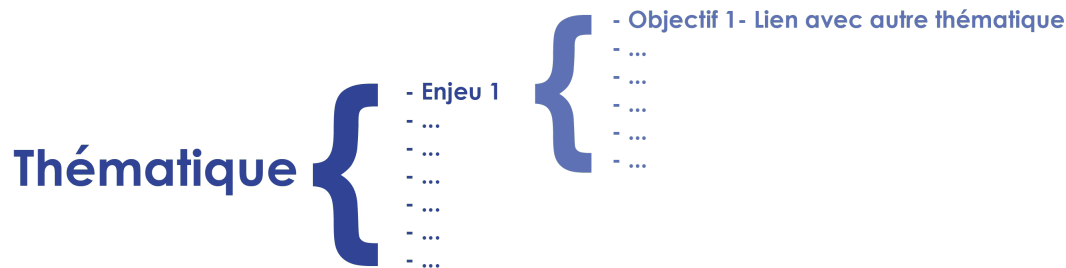
Au fil des discussions dans l'élaboration du document, la commission DSB a préconisé une présentation de ce document sous forme de 10 fiches thématiques pour bien prendre la mesure de chacun des grands thèmes et pour faciliter la lecture du document. Les 10 thématiques retenues se divisent en thématiques transversales et en thématiques filières.

| Paradigme : changement climatique | |
|--|--------------------------------------|
| Pêche & aquaculture | Thématiques « filières » |
| Plaisance, croisière & activités nautiques | |
| Port de commerce & réseaux maritimes | |
| Ressources marines | |
| Coopération régionale maritime | Thématiques « transversales » |
| Environnement marin | |
| Formation aux métiers de la mer | |
| Mer & Société | |
| Recherche & innovation | |
| Risques | |

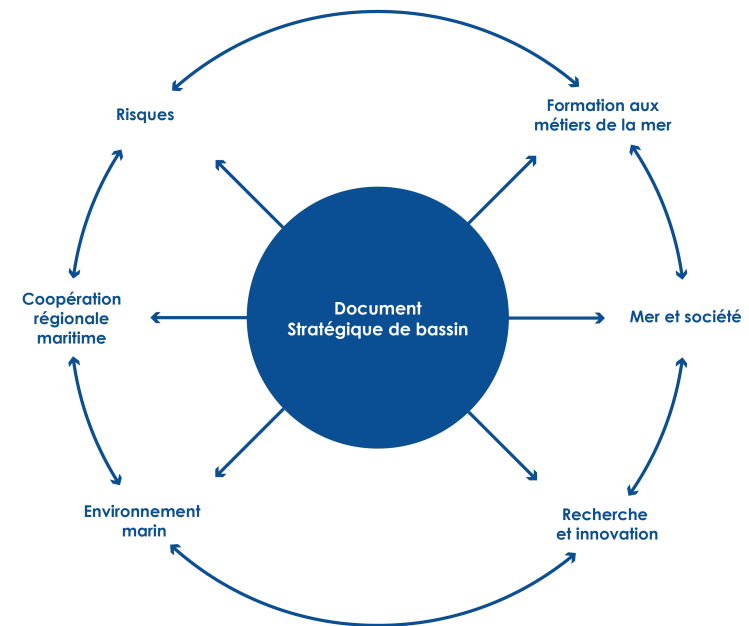
Toutefois, tous ces sujets sont interdépendants et la vision stratégique du bassin que porte ce document ne saurait se limiter à une lecture fragmentée.

Chaque fiche thématique se décompose de la manière suivante :

- un état des lieux simplifié, avec mise en exergue des chiffres clés et éventuellement de cartographies,
- une matrice atouts – forces – opportunités – menaces (AFOM) permettant, à partir de l'état des lieux, de définir les enjeux prioritaires,
- des tableaux présentant les enjeux et les objectifs tels que ressortis lors des séminaires d'élaboration du DSB.



Les thématiques « filières » sont interconnectées avec les thématiques « transversales ». Pour chacune des 4 fiches thématiques « filières », un diagramme représente ces interactions, permettant de faciliter la lecture du DSB. De plus, il est spécifié pour chaque enjeu inscrit au DSB les éventuels liens avec les autres thématiques du DSB.



En outre, un enjeu transversal s'impose à toutes ces thématiques : il s'agit du **changement climatique**, véritable paradigme dans lequel s'inscrit le DSB, tant par la nécessité de le limiter que par l'impératif de se préparer aux changements qu'il va induire. L'enjeu du changement climatique doit effectivement être pris en compte à tous les niveaux, y compris à un niveau stratégique comme le DSB. Le changement climatique ne fait donc pas l'objet d'une fiche thématique du DSB, car de part son caractère absolu et transversal, il est abordé dans la majorité des fiches thématiques :

- Dans chacune des fiches thématiques « filières », un enjeu de performance environnementale est défini afin que les filières de l'économie bleue tendent vers des pratiques plus vertueuses et plus économes en gaz à effet de serre et autres polluants. La fiche thématique « ressources marines » met en avant de nouvelles technologies ou énergies marines qui pourraient être une solution vers des énergies bas carbone.
- La fiche « environnement marin » met en valeur le patrimoine écologique et environnementale du bassin maritime. C'est un véritable atout commercial et touristique, et une opportunité forte pour un développement durable des activités maritimes.
- Pour la thématique « recherche et innovation », le changement climatique est l'un des facteurs prépondérants conditionnant la recherche.
- La fiche « risque » met en avant l'impact fort du changement climatique sur les risques naturels que peuvent subir les îles (ouragans, érosion du trait de côte, etc).

Le document stratégique de bassin est également composé :

- d'un état des lieux complet, validé par le Conseil maritime le 11 juin 2019 et porté en **annexe 1**,
- d'un atlas cartographique des enjeux socio-économiques, porté en **annexe 2**,
- d'un recueil d'indicateurs de suivi de ce document stratégique, porté en **annexe 3**.

Au cours des 6 ans de validité de ce DSB, un suivi annuel sera produit afin de communiquer sur l'évolution des indicateurs. Le secrétariat du CMUBA assurera le pilotage de ce document annuel, avec l'appui de la commission du DSB et de groupes de travail dédiés qui pourraient être mobilisés. L'état des lieux pourra également utilement être actualisé à mi-parcours.

Coopération régionale maritime



Le contexte global de la coopération régionale

Compte tenu de la nature insulaire et du positionnement au cœur de l'arc caribéen du « bassin Antilles », les questions relatives à la coopération régionale doivent être au cœur du document stratégique de bassin. L'espace maritime dans les Antilles est particulier : la fragmentation de la région, les faibles distances entre les îles, les enjeux économiques, politiques et environnementaux, les moyens inégaux dont disposent les États pour exploiter et surveiller leur domaine maritime, etc., tout concourt à faire de la mer un espace sensible, un lieu à la fois de coopération mais également de conflits d'usage.

Grandes caractéristiques de la coopération régionale maritime

- Au niveau de la protection de l'environnement marin, la France est signataire de la convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (convention de Carthagène).
- Au niveau de la gestion de la ressource halieutique, la France fait partie de la Copaco (Commission Pêche de l'Atlantique Centre Ouest) et de l'ICCAT (Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique).
- Au niveau de la sécurité en mer, en particulier grâce au CROSS AG (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane) hébergé en Martinique, mais également avec des initiatives régionales comme la CARICOM-CBSI (Caribbean Basin Security Initiative).

Outils financiers dédiés à la coopération

Le principal outil financier dédié à la coopération est l'Interreg Caraïbes, programme européen visant à promouvoir la coopération entre les RUP et les pays de la région Caraïbe.

Parmi les projets approuvés et en cours, il y a notamment le projet « Odyssea Caraïbes Blue Growth Multi-Destination » porté par la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique qui vise la création d'itinéraires nautiques transnationaux, afin de favoriser le développement économique et l'internationalisation du tourisme côtier et maritime, ou encore le projet « CARIB-COAST », qui vise à mettre en œuvre un réseau caribéen de surveillance de prévention des risques côtiers et d'adaptation au changement climatique, ou le projet « CARIMAM » pour la protection des mammifères marins dans la Caraïbe.

Le fonds européen de développement (FED) peut également être mobilisé pour financer des projets communs à des bénéficiaires caribéens.

Organisation des Etats de la Caraïbe Orientale (OECO)

Martinique
Guadeloupe
Saint-Martin

sont membres associés

Association des Etats de la Caraïbe (AEC)

Martinique
Guadeloupe
Saint-Barthélemy
Saint-Martin

sont membres associés

Des projets INTERREG

ambitieux & en lien avec la mer
et le littoral

3 000 000 km²

= surface sur laquelle le CROSS AG
assure la coordination des
opérations de sauvetage des
personnes et d'assistance en mer

Moins de **2 %**
des échanges
économiques
s'effectuent avec
les pays de la
Caraïbe malgré les
accords de
partenariats
économiques

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| <p>Un réseau diplomatique français mobilisable</p> <p>Un espace maritime très important et bien positionné dans l'arc de la Caraïbe</p> <p>Un bassin caribéen étant l'un des premiers bassins de navigation au monde</p> <p>Des liens maritimes via les ports et le transport maritime de passagers</p> <p>Les accords de partenariat économique (APE) signés en 2008, accords commerciaux pour développer le libre-échange entre l'Union européenne et les pays ACP (Afrique, Caraïbe, Pacifique)</p> <p>Une très large SRR (Search & Rescue Region) dans laquelle la sécurité maritime est assurée par le CROSS AG, hébergé en Martinique et centre de sauvetage en mer compétent pour l'ensemble des petites Antilles d'Anguilla à Sainte-Lucie</p> <p>Une responsabilité française forte dans la sûreté maritime puisque la France a la responsabilité de la zone Est Caraïbe, en lien avec les États-Unis et les Pays-Bas, en termes de lutte contre les stupéfiants</p> <p>CAR-SPAW, structure internationale hébergée en Guadeloupe</p> <p>Des instances régionales (AEC, OECO)</p> <p>Des retours d'expérience de réussites dans le domaine des transports, à capitaliser</p> | <p>Une fracture linguistique</p> <p>Des Antilles françaises essentiellement tournées vers l'UE</p> <p>Des freins aux déplacements des biens (exemple des déchets) et des personnes (visas difficiles à obtenir) dans les Antilles françaises malgré une proximité géographique</p> <p>Peu de partage de données et d'informations – lorsqu'elles existent – entre institutions des différents pays</p> <p>Des liens commerciaux maritimes avec les pays de la Caraïbe faibles (ex : 90 % des exportations des GPM Martinique et Guadeloupe vers UE)</p> <p>Des prérogatives État/Collectivités qui freinent parfois les initiatives de coopération</p> <p>Un manque d'observatoires / appels à projets relatifs aux actions en cours dans la Caraïbe</p> <p>Des accords de délimitation de la ZEE entre la France et certains pays voisins encore non définis</p> |
| OPPORTUNITÉS | MENACES |
| <p>Existence d'organismes de coopération régionale pour la pêche (COPACO, ICCAT) pour mieux gérer la ressource halieutique</p> <p>Des enjeux similaires sur certaines grandes thématiques intéressant le CMUBA : préservation de l'environnement marin, gestion de la ressource halieutique, résilience aux risques climatiques, sécurité maritime, gestion des sargasses</p> <p>Formalisation en cours des accords de partenariats dans le cadre du sauvetage en mer avec 6 États insulaires des petites Antilles inclus dans la zone du CROSS AG</p> <p>Une capacité et des moyens de transport permettant de développer la coopération et les échanges inter-États Caraïbes</p> <p>Des institutions de coopération françaises intégrées dans des organisations inter-États Caraïbes</p> | <p>Un commerce illégal/informel sur les produits halieutiques</p> <p>Des initiatives de coopération qui ne s'incarnent généralement pas dans la durée</p> <p>Des États non caribéens (Chine, Singapour) qui ont des ambitions d'implantation dans la Caraïbe</p> <p>Des aléas climatiques et environnementaux</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Organisation de la coopération

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 1.1 - Apporter aux acteurs institutionnels et économiques une meilleure connaissance des outils et des travaux de coopération | <p><i>Il s'agit ici d'un préalable indispensable : recenser les acteurs du monde maritime (acteurs économiques, administrations...), leurs actions et leurs besoins de coopération.</i></p> <p><i>L'identification des structures et outils capables de mener et tisser des liens de coopération avec les pays voisins (collectivités, ambassade, acteurs économiques, etc) est également indispensable.</i></p> <p><i>La création d'un observatoire de la coopération maritime à l'échelle de la Caraïbe pourra être envisagée.</i></p> |
| 1.2 - Identifier/créer des réseaux d'expertises caribéennes et les mobiliser en faveur d'actions de coopération dans le secteur maritime | <p><i>Il s'agit ici de valoriser notre expertise auprès des États de la Caraïbe (formation maritime, archéologie sous-marine...), mais également de mieux mutualiser nos compétences pour faire face à l'émergence d'autres initiatives et pour développer l'attractivité de notre bassin maritime.</i></p> <p><i>Ce réseau d'expertises permettra également d'apporter des connaissances solides aux décideurs politiques, comme aides à la décision. Ce réseau permettra de renforcer les coopérations régionales autour de sujets maritimes.</i></p> <p><i>Il s'agit également de multiplier les projets de recherche sur le maritime à l'échelle de la Caraïbe.</i></p> |

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| <p>1.3 - Faire converger les politiques et réglementations au sein de la Caraïbe et en garantir le respect</p> | <p><i>Il s'agira d'abord d'établir un état des lieux des réglementations communes en termes de pêche, de protection des espèces, de sécurité des navires...</i></p> <p><i>Il s'agit également de faire appliquer les nombreuses normes qui existent déjà, de veiller à leur mise en œuvre par les États.</i></p> |
| <p>1.4 - Monter prioritairement des opérations de coopération à l'échelle de la Caraïbe sur : - la gestion durable de la ressource halieutique - les échouements massifs de sargasses</p> | <p><i>Lors de l'élaboration du document, deux sujets ont déjà été identifiés comme étant prioritaires.</i></p> <p><i>Sur la gestion durable de la ressource halieutique, il existe déjà des instances telles que la COPACO qui portent cette coopération. La présence de navires de pêche étrangers dans les eaux territoriales françaises est également une préoccupation.</i></p> <p><i>Par ailleurs, les échouements massifs d'algues sargasses impactent l'ensemble de l'arc antillais et la Caraïbe, appelant à une lutte et des actions de coopération entre les différents pays de la région. Aussi, à l'issue de la conférence internationale sur les sargasses qui s'est tenue en Guadeloupe en octobre 2019, la mise en place d'un observatoire caribéen a été annoncée.</i></p> |
| <p>1.5 - Mobiliser les outils de la coopération</p> | <p><i>Les projets de coopération pourront se réaliser grâce à l'utilisation des outils de coopération identifiés.</i></p> <p><i>En lien avec les thématiques « Pêche & aquaculture », « Ports de commerce et réseaux maritimes », « Environnement marin » et « Risques ».</i></p> |

Environnement marin



1. Gorgones et éponges (*Saint-Martin*)
2. Corail corne d'élan (*Saint-Martin*)
3. Récifs à Saint-Barthélemy
4. Sargasses
5. Mangrove, Sainte-Luce (*Martinique*)

Caractérisation de la biodiversité marine du bassin Antilles

Le bassin maritime Antilles est caractérisé par sa grande diversité de paysages et d'écosystèmes littoraux et marins (mangroves, étangs et forêts littorales, récifs coralliens, herbiers marins, canyons sous marins, etc.), qui, lorsqu'ils sont en bon état, rendent de nombreux services écosystémiques (mitigation des risques, zones fonctionnelles halieutiques, puits de carbone, nourriture pour les populations, activités touristiques, etc.).

Les espèces marines côtières du bassin présentent un niveau élevé d'endémisme. Les inventaires réalisés depuis 2010 (Karubenthos et Madibenthos) ont révélé d'importantes différences entre les communautés d'espèces de Guadeloupe et de Martinique malgré leur proximité géographique. Ce taux d'endémisme élevé est synonyme de grande fragilité pour les écosystèmes marins, encore accrue par la diminution observée des abondances de nombreuses espèces.

Les eaux bordant les îles antillaises abritent encore des populations de nombreuses espèces emblématiques, pour certaines menacées (inscrites au CITES, la liste rouge de l'UICN, dans les annexes de la convention de mer régionale de Carthagène) : 49 espèces de requins, 24 espèces de mammifères marins, 5 espèces de tortues marines, d'importantes colonies d'oiseaux marins ou limicoles à statut, 16 espèces de coraux, etc.

Certaines espèces font l'objet de mesures de gestion en matière de pêche, en particulier lorsqu'elles sont menacées (oursins, lambis, langoustes, requins, mérours, makaires...). D'autres font l'objet de mesures de préservation et de restauration, comme les tortues marines, dans le cadre d'un plan national d'actions.

Ces populations, migratrices ou sédentaires trouvent dans le bassin maritime des habitats essentiels à leur cycle de vie (croissance, reproduction, haltes migratoires, alimentation). Certains de ces habitats font également l'objet de protection ou de mesures de gestion spécifiques (parc national ou naturel marin, réserve naturelle nationale, sites du Conservatoire du littoral, cantonnements de pêche...).

Les principales pressions et sources de dégradation de l'environnement marin

L'état écologique des écosystèmes marins et côtiers aux Antilles est préoccupant, notamment pour les récifs coralliens dont 80 % sont dégradés. En effet, aux pressions globales (cyclones, température, acidification, montée des eaux), dont l'intensité va augmenter avec les changements climatiques annoncés, s'ajoutent de nombreuses pressions anthropiques locales, sources de dégradation pour les habitats et la biodiversité marine des Antilles :

- les rejets d'eaux usées (dispositifs d'assainissement individuels et collectifs en mauvais état, mauvais taux de raccordement aux réseaux collectifs, dysfonctionnement des stations d'épuration des eaux usées), qui provoquent une eutrophisation et une contamination du milieu conduisant à une détérioration de la qualité des eaux littorales et de l'état de santé des habitats côtiers ;
- le lessivage (transport de sédiments par les eaux de surfaces) des terres agricoles, qui engendre une forte érosion (hypersédimentation accrue sur les écosystèmes côtiers et marins) et entraîne une pollution des eaux (produits phytosanitaires dont la chlordécone, macro-déchets, plastiques) ;
- l'urbanisation du littoral, qui entraîne la destruction d'habitats côtiers (principalement les zones humides côtières telles que les mangroves) et le dépôt de matériaux polluants ;
- les activités maritimes diverses comme par exemple le dragage et le clapage de sédiments.

À ces pressions déjà fortes et nombreuses, s'ajoutent depuis 2011 les échouements massifs d'algues sargasses, qui détériorent les habitats côtiers (blocage de la lumière naturelle, anoxie du milieu, etc).

Les politiques publiques pour la préservation de l'environnement marin

Du fait de l'importance des milieux, des espèces et des paysages antillais, différentes politiques publiques ont été adoptées pour assurer leur préservation et leur valorisation :

- la directive cadre sur l'eau, mise en œuvre au travers des SDAGE, qui vise à atteindre le bon état écologique et chimique des eaux côtières ;
- divers arrêtés ministériels et préfectoraux, qui ont vocation à protéger les espèces : mammifères marins, tortues, oiseaux marins, coraux... Dans certains cas, ces arrêtés sont soutenus par des plans d'actions comme le Plan National d'Actions (PNA) tortues ;
- des espaces marins font l'objet de protection spécifiques constituant un réseau d'aires marines protégées. Il en est ainsi pour le sanctuaire Agoa (pour les mammifères marins), les espaces maritimes du parc national de la Guadeloupe, et des réserves naturelles (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Petite-Terre...), ou encore le parc naturel marin de Martinique (qui est un outil de gestion ne créant pas de réglementation supplémentaire).

+ de 300 espèces
de poissons côtiers

340 millions €
= valeur estimée des services
écosystémiques des récifs coralliens dans
les Antilles françaises (IFRECOR)

Espèces emblématiques

- 49** espèces de requins
- 28** espèces de mammifères marins
- 5** espèces de tortues

Diversité de biodiversité entre les îles

La faune marine de la Martinique présente moins de **50 %** de recouvrement avec celle de la Guadeloupe (MNHN)

80 %
des récifs coralliens des Antilles françaises sont dégradés

Nombreuses aires marines protégées

Parc Naturel Marin de Martinique
Espace maritime du Parc National de Guadeloupe
Réserves naturelles de Saint-Martin & Saint-Barthélemy
Sanctuaire Agoa...

Pression agricole sur la qualité des eaux côtières

50 pesticides différents retrouvés dans les cours d'eau (ODE Martinique, CIRAD)

Larges zones côtières

contaminées à la chlordécone et interdites à la pêche en Martinique et Guadeloupe

Seuls environ 40 % des foyers sont reliés à un système d'assainissement collectif

Dispositifs d'assainissement individuels en mauvais état

Dysfonctionnement de nombreuses stations d'épuration

Matrice AFOM

| ATOUS | FAIBLESSES |
|--|---|
| <p>Un patrimoine naturel extrêmement riche, qui fait de ce bassin un des « hot spots » de la biodiversité mondiale</p> <p>La présence d'espèces emblématiques et donc un attrait scientifique et touristique</p> <p>La diversité et la connectivité des habitats côtiers</p> <p>Des éléments de préservation/protection à l'échelle du bassin avec notamment le PNA (Plan national d'actions) tortues marines pour les Antilles et le sanctuaire Agoa</p> <p>La présence d'experts largement reconnus, en particulier au sein de l'Université des Antilles</p> | <p>Une fragilité liée à l'endémisme élevé de chaque île (une grande partie des taxons côtiers est spécifique au niveau régional)</p> <p>La richesse spécifique peu élevée (nombre d'espèces) en comparaison à d'autres régions tropicales</p> <p>La disparition par le passé de certaines grandes espèces (grand mérou, lamantin) et un déséquilibre trophique dans les espèces côtières exploitées (absence des grandes espèces et des individus de grande taille)</p> <p>Une dégradation des habitats benthiques (herbiers, récifs) avec risque de dépassement du seuil de résilience pour les communautés coralliennes</p> <p>Peu de sensibilisation aux questions d'environnement marin (à l'école notamment)</p> <p>Des moyens de contrôle et de surveillance trop faibles par rapport à la taille de la ZEE et la richesse de la biodiversité (en comparaison avec l'hexagone)</p> <p>Des atteintes aux écosystèmes forestiers côtiers (mangroves, etc.), facteurs de filtration des apports terrigènes</p> <p>Une qualité des eaux côtières dégradées (notamment par la chlordécone et les rejets d'eaux usées insuffisamment traitées), au sens de la DCE</p> <p>Des capacités d'analyse (laboratoires) incomplètes</p> |

OPPORTUNITÉS

Des connaissances suffisantes pour engager des actions significatives de réduction des pressions

Une protection réglementaire de plusieurs groupes d'espèces emblématiques : tortues, mammifères marins, coraux, oiseaux marins, poissons

Des aires marines protégées : couverture satisfaisante, plans de gestion et équipes dédiées

Des outils stratégiques d'orientation et d'action : SDAGE, contrat de baies/bassins, stratégie du Conservatoire du littoral, mais des stratégies régionales pour la biodiversité (SRB, TVB, SRCE) à construire

Une montée en puissance de l'OFB (ingénierie écologique au service des territoires) avec la perspective de partenariats locaux (sous forme par exemple d'Agences Régionales pour la Biodiversité)

Des services de police coordonnés (COPOLEN, MIPE, MISEN) et des moyens de détection renouvelés aux Douanes et à la Marine nationale

Un CROSS AG, centre opérationnel joignable H24 pour signaler les atteintes à l'environnement

La mise en place d'une filière de déconstruction des navires de plaisance (responsabilité élargie du producteur, éco-organisme agréé)

Une révision des SDAGE en cours d'élaboration

MENACES

Un assainissement privé ou collectif en mauvais état et un faible taux de raccordement aux réseaux collectifs

Des pratiques agricoles (érosion des sols, produits phytosanitaires, effluents d'élevage) qui impactent la qualité des eaux côtières

Une influence sur l'environnement marin (dérangement, pollutions) des pratiques récréatives (sportives, festives, d'observation des mammifères marins, etc.) et de certaines manifestations nautiques d'ampleur

Des mouillages de navires de commerce et de plaisance non régulés dans certaines zones à enjeux (herbiers)

Un effort de pêche encore trop important sur les populations d'herbivores

Des aires marines protégées (AMP) qui manquent de mesures de protection fortes

Une expertise sur le milieu marin qui repose sur un faible nombre d'experts scientifiques

Une pollution aux macro-déchets plastiques : gestion des plages, des ravines, nombreuses épaves de navires avec un stock grandissant (cyclones, abandon de navires, etc.)

Des pratiques de pêche illégales et informelles importantes difficiles à combattre faute de moyens de contrôle suffisants (pêche de lambis juvéniles, pêche d'oursins blancs, pêche de loisir à réguler...)

Le réchauffement climatique et les changements globaux

Des espèces invasives (poisson lion, herbiers)

La maladie SCTLD menace les coraux

Enjeux et objectifs

ENJEU : Pollutions

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 2.1 - Gérer la pollution par la chlordécone | <p><i>La chlordécone est un pesticide organochloré épandu sur les champs de bananes jusqu'au début des années 1990. Doté d'une forte rémanence dans le milieu naturel, il est retrouvé dans les organismes aquatiques, y compris les produits de la pêche. L'accompagnement de la gestion de la pollution par la chlordécone passe par les Plans Chlordécone financés par l'État, dont le plan chlordécone IV (2021-2027).</i></p> <p><i>(Objectif qui ne concerne pas Saint-Martin et Saint-Barthélemy)</i></p> |
| 2.2 - Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses | <p><i>Les échouements massifs de sargasses engendrent des impacts sanitaires (émanation de gaz toxiques), économiques (tourisme, pêche), et environnementaux. La lutte contre les échouements est une priorité forte de l'action publique.</i></p> |
| 2.3 - Réduire la pollution plastique | <p><i>Le plan biodiversité de l'État, signé en 2018, fixe un objectif ambitieux de 0 plastique rejeté en mer d'ici 2025.</i></p> |
| 2.4 - Améliorer la qualité des eaux côtières et atteindre les objectifs des SDAGE | <p><i>L'état des lieux indique une qualité des eaux côtières globalement moyenne à mauvaise au sein du bassin maritime. Les actions menées, en conformité avec les SDAGE (lutte contre l'assainissement défectueux, les pollutions diffuses et l'érosion des sols), doivent permettre d'améliorer la qualité des eaux.</i></p> |
| 2.5 - Prévenir les pollutions par les navires | <p><i>Les navires sont soumis à des réglementations nationales ou internationales qu'il convient de contrôler et renforcer. La lutte contre les BHU doit se renforcer, grâce à la mise en place de la filière REP (responsabilité élargie du producteur).</i></p> |

ENJEU : Activités maritimes

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 2.6 - Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions | <p><i>En cas de conflits d'usages en mer ou de trop fortes pressions sur le milieu marin, l'organisation spatiale des activités via des outils réglementaires peut être une réponse adaptée afin de préserver l'environnement.</i></p> |
| 2.7 - Assurer la transition écologique des activités maritimes | <p><i>Les filières et activités de l'économie bleue doivent assurer leur transition écologique. Les objectifs sont précisés dans chacune des fiches thématiques « filières ».</i></p> |

ENJEU : Sensibilisation à l'environnement marin

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 2.8 - Développer la conscience environnementale chez les plus jeunes | <p><i>La sensibilisation à l'environnement est un enjeu fort pour pérenniser les politiques environnementales dans le temps.</i></p> <p><i>Ces objectifs se retrouvent dans les thématiques « mer & société » et « plaisance, croisière & activités nautiques ».</i></p> |
| 2.9 - Sensibiliser les pratiquants de loisirs nautiques à l'environnement marin | |
| 2.10 - Sensibiliser les élus à la richesse, la protection et la mise en valeur du milieu marin | |

ENJEU : Espèces et des habitats

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 2.11 - Renforcer les mesures de gestion et de protection au sein des AMP existantes | <p><i>La surface maritime couverte par les aires marines protégées est jugée suffisante : en juillet 2019, 33,3% des eaux françaises sont couvertes par au moins une aire marine protégée (alors qu'elles n'étaient que 0,3 % en 2006). L'objectif fixé à 20 % à horizon 2020 – deux fois supérieur aux engagements internationaux – est d'ores et déjà atteint.</i></p> <p><i>Il s'agit désormais de renforcer les mesures de gestion en leur sein.</i></p> |
| 2.12 - Protéger et reconquérir les zones humides / mangroves et récifs coralliens | <p><i>La préservation des espèces et des habitats est une priorité forte pour la reconquête de la biodiversité. Le plan biodiversité de l'État, signé en 2018, fixe un objectif de 100 % des récifs coralliens protégés d'ici 2025. Leur protection passe avant tout par l'amélioration de la qualité des eaux côtières.</i></p> |
| 2.13 - Restaurer les habitats marins | <p><i>La restauration des habitats marins reste une alternative même si l'objectif premier doit être la protection.</i></p> |
| 2.14 - Lutter contre les espèces invasives | <p><i>Les espèces invasives sont l'un des premiers facteurs de l'érosion de la biodiversité à l'échelle mondiale. Le bassin maritime est déjà menacé : poisson lion, halophilea, etc.</i></p> |
| 2.15 - Préserver le domaine public maritime naturel | <p><i>L'économie bleue s'exerce majoritairement en mer et sur le littoral, impliquant une occupation croissante du domaine public maritime. Les stratégies départementales de gestion du DPM naturel (en Martinique et Guadeloupe) sont des documents respectivement validés ou en cours d'élaboration, donnant un cadre pour la gestion durable du DPM naturel, alliant la possibilité de mise en place d'installations en mer tout en préservant l'environnement et les paysages.</i></p> |

| | |
|--|---|
| 2.16 - Préserver les espèces marines à statut | <i>La protection des espèces marines est également prioritaire. Plusieurs outils existent déjà, qu'il faudra veiller à maintenir tant que la situation ne s'améliore pas : les PNA Tortues marines et Iguane, la réglementation de la pêche maritime, le sanctuaire Agoa pour la protection des cétacés, etc.</i> |
|--|---|

ENJEU : Financement

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 2.17 - Trouver des modes de financement innovants | <i>L'objectif est de solliciter ou de faire naître des initiatives privées afin de financer en partie la préservation de l'environnement marin.</i> |

ENJEU : Gouvernance

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 2.18 - Renforcer la qualité de gouvernance des AMP (moyens, réseaux des AMP, etc) | <i>De nombreux outils de gouvernance existent désormais afin d'agir en faveur de la protection de l'environnement marin : le CMUBA, les comités eau & biodiversité, les instances gestionnaires des aires marines protégées (parc naturel marin, réserve, parc national, parc naturel régional, etc), les contrats de milieu, etc.</i> |
| 2.19 - Améliorer la gouvernance sur le littoral | |
| 2.20 - S'appuyer sur les comités de l'eau et de la biodiversité (CEB) pour agir en faveur de la biodiversité marine | |
| 2.21 - Mettre en œuvre les actions prévues pour réduire les pollutions d'origine terrestre par les documents stratégiques tels que le SDAGE et les documents d'orientations agricoles | |
| <i>Il s'agit d'assurer une meilleure coordination entre les plans de gestion et schémas directeurs de ces outils de gouvernance afin de garantir une cohérence des actions, compte-tenu des compétences de chacun.</i> | |
| <i>Il est enfin nécessaire de mieux prendre en compte le lien terre-mer et l'interface qu'est le littoral. Les politiques publiques terrestres et maritimes se croisent et doivent chacune prendre l'autre en compte.</i> | |

ENJEU : Police

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 2.22 - Renforcer la police contre la délinquance environnementale | <i>La mer est un espace partagé et libre, et l'intensification des actions de police contre la délinquance environnementale est une attente forte des professionnels du monde maritime, et des usagers de la mer.</i> |

ENJEU : Réchauffement climatique

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 2.23 - S'adapter pour faire face au réchauffement climatique | <p><i>Cet enjeu est transversal et commun à de nombreuses thématiques. Il s'agira ici en particulier de lutter contre l'érosion du trait de côte.</i></p> <p><i>Cet objectif se retrouve donc également dans les thématiques « risques » et « recherche & innovation ».</i></p> |

ENJEU : Connaissance

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| <p><i>L'enjeu de connaissance est commun à la très grande majorité des thématiques. Les sujets de recherche ici priorisés sont également mentionnés dans la thématique « Recherche & Innovation ».</i></p> | |
| 2.24 - Améliorer la connaissance de la biodiversité marine | <p><i>Il s'agit ici d'un objectif assez généraliste mais qui est fondamental tant le milieu marin du bassin Antilles est riche. Des campagnes d'inventaire telles que celles déjà menées par le Museum national d'histoire naturelle (Karubenthos et Madibenthos) ont permis des avancées significatives mais les travaux restant à mener sont encore très importants.</i></p> |
| 2.25 - Améliorer la connaissance sur les pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires et les espèces, ainsi qu'en écotoxicologie des principaux polluants | <p><i>Outre la connaissance de la biodiversité elle-même, il est indispensable de connaître très précisément les pressions qu'exercent les activités maritimes et les activités anthropiques à terre, et d'en définir l'impact sur les milieux (mangroves, herbiers, récifs coralliens) et les espèces. À partir de cette connaissance, des mesures de gestion adaptées pourront être prises.</i></p> |
| 2.26 - Mener des actions de recherche sur le lien terre/mer et les impacts des modifications du climat | <p><i>Ces travaux de recherche devront en particulier prendre en compte les enjeux liés au réchauffement climatique : recul du trait de côte, montée des eaux...</i></p> |
| 2.27 - Améliorer de la connaissance pour la restauration écologique des milieux (génie écologique) | <p><i>La priorité doit rester la protection de l'environnement marin. Toutefois, une fois que la dégradation est constatée, des actions de génie écologique peuvent être envisagées. Leur bonne connaissance est donc indispensable pour envisager de les mettre en œuvre.</i></p> |
| 2.28 - Mieux connaître l'état des masses d'eau hauturières | <p><i>Les travaux réalisés en particulier dans le cadre des SDAGE sont relatifs aux masses d'eau côtières. L'état des masses d'eau hauturière reste relativement inconnu à ce stade.</i></p> |



Formation aux métiers de la mer

Formation à l'EFMA,
Martinique

L'économie maritime constitue d'ores et déjà une part significative des économies insulaires des Antilles françaises, part qui devrait croître significativement dans les années à venir : l'emploi maritime représentait 6 % de l'emploi total en Martinique en 2015 et 8 % en Guadeloupe (INSEE, 2015).

Les métiers de la mer, très variés, se retrouvent dans des activités historiques comme la pêche, la construction navale, les activités portuaires et de transport, mais aussi des activités plus récentes ou émergentes comme l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, les biotechnologies, la transformation des produits de la pêche, les activités sportives et touristiques liées à la mer. Ces métiers demandent une grande technicité et une bonne connaissance de l'environnement maritime. Ce sont des métiers de passion.

La formation à ces métiers qui permet aux jeunes et moins jeunes d'acquérir les savoirs théoriques et pratiques doit répondre aux besoins des acteurs de l'économie bleue.

La formation initiale

Dans le secondaire, 6 établissements, situés à Saint-Martin, en Guadeloupe et en Martinique, proposent des formations initiales de niveau IV et V aux métiers de la réparation nautique et de la marine marchande (pont et machine). L'université des Antilles, présente en Guadeloupe et en Martinique, propose quant à elle l'essentiel des formations post-bac en lien avec la mer et le littoral.

Ces formations techniques et professionnelles sont souvent peu connues et peu valorisées. Par ailleurs, faute de disposer d'un panel suffisant de formations, notamment dans l'enseignement supérieur, les jeunes sont contraints de quitter le bassin pour trouver des formations et n'y reviennent pas nécessairement. Enfin, il faut indiquer que les centres de formation maritime sont fragiles et connaissent des difficultés pour maintenir l'agrément de leurs formations.

La formation continue

Le recours à la formation professionnelle continue n'est pas encore suffisamment envisagé ou développé alors qu'elle permet des montées en compétences et des réorientations professionnelles (notamment pour des salariés du monde « terrestre »).

Depuis la réforme de la formation professionnelle, de nombreuses structures peuvent être habilitées pour préparer des diplômes d'État ou des certificats de qualification professionnelle (CQP) créés par les branches professionnelles. Ainsi plusieurs CQP ont été créés par les branches Ports de plaisance et Navigation de plaisance. Les formations sont proposées par les GRETA de Martinique Sud et des îles du Nord à Saint-Martin ainsi que le centre Guadeloupe Grand Large.

Deux structures proposent des formations continues de navigants (ponts et machine): l'EPFMA (Martinique) et TOP 50 en Guadeloupe, qui proposent des formations répondant aux normes OMI. Par ailleurs, les organismes de formation pour les marins aux Antilles respectent les normes de l'OMI, un atout dans l'arc caraïbe. L'International Yacht Training Worldwide, dont le siège est actuellement au Canada, est également présent à Saint-Martin et forme des personnels de conduite des navires de plaisance professionnelle.

Enfin, les qualifications professionnelles peuvent être obtenues par l'intermédiaire de la validation des acquis par l'expérience (VAE). Compte-tenu du nombre très élevé de candidats, le jury VAE maritime a été délocalisé à plusieurs reprises en Martinique et en Guadeloupe depuis 2014.

6 établissements proposent des formations initiales de niveau IV et V aux métiers de la réparation nautique et de la navigation

Part de l'emploi maritime dans l'emploi total

6 % en Martinique

8 % en Guadeloupe

Très grande diversité des métiers de la mer

avec des activités **TRADITIONNELLES** (pêche, construction navale, activités portuaires, tourisme...)

ou **EMERGENTES** (énergies marines renouvelables, biotechnologies...)

Matrice AFOM

| ATOUS | FAIBLESSES |
|---|--|
| <p>Un marché existant et solvable</p> <p>Une offre de formations répartie sur le bassin pour les métiers de marin et pour les autres métiers de la mer (logistique, entretien)</p> <p>Des structures professionnelles (notamment des clusters) qui portent des initiatives (« terre d'emploi », partenariat avec le lycée Tabarly des Sables d'Olonne..)</p> <p>Des établissements proposant des formations initiales comme continues</p> | <p>Une absence de calendriers de formations. Pas de lisibilité en amont alors que les besoins sont prévisibles (revalidations notamment)</p> <p>Une méconnaissance des entreprises quant aux possibilités de financements (OPCO, FSE).</p> <p>Des besoins de formation peu identifiés</p> <p>Un manque de coordination de l'offre de formation</p> <p>Une offre de formation à la recherche limitée</p> <p>Une offre de formation incomplète aux Antilles tant en formation continue qu'en formation initiale</p> <p>Des structures de formation assez fragiles (liquidation de l'Institut Régional Pêche et Marine en Guadeloupe par exemple)</p> <p>Un problème d'attractivité et d'image de certains métiers / une valorisation insuffisante</p> <p>Des bassins de population insuffisants à l'échelle de chacun des territoires pris indépendamment pour certaines formations</p> <p>Une trop faible employabilité des diplômés des écoles et lycées et des difficultés pour les navigants à trouver des embarquements</p> |
| OPPORTUNITÉS | MENACES |
| <p>Une économie bleue pleine de potentiels sur les territoires insulaires</p> <p>La prise en compte du « fait maritime » et de l'économie bleue par les collectivités territoriales et l'État</p> <p>Le dépôt de candidature pour un campus des métiers et des qualifications (CMQ) de la mer en Martinique</p> <p>Un potentiel d'ouverture à l'échelle caraïbe et la possibilité d'étendre le marché au bassin caraïbe au-delà des seuls territoires français</p> <p>La réforme de la formation maritime et la création de brevets allégés</p> <p>La décision du Gouvernement de créer des lycées de la mer dans chaque collectivité outre-mer</p> | <p>Une méconnaissance des activités maritimes et littorales et donc des besoins en formation par les institutions non maritimes</p> <p>La concurrence des établissements de formation étrangers</p> <p>La concurrence de la main d'œuvre étrangère à bas coût</p> <p>La concurrence potentielle entre territoires français si développement d'une offre non-coordonnée</p> <p>La complexité croissante des circuits de financement et des budgets publics contraints</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Offre de formation

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 3.1 - Identifier l'offre de formation existante | <i>Ces objectifs sont prioritaires.</i> |
| 3.2 - Identifier les besoins spécifiques des différentes filières maritimes en tenant compte des gisements d'emplois locaux et durables | <i>Il s'agit de mieux connaître l'offre de formation maritime existante aux Antilles, initiale ou continue, en termes de variété de formations, de nombre de formés, d'intégration des diplômés dans les filières de l'économie bleue... et d'identifier si elle est en adéquation avec les besoins des filières.</i> |
| 3.3 - Améliorer l'attractivité des centres de formation du bassin | <i>Les métiers de la mer sont en constante mutation et doivent s'adapter aux transitions écologiques, énergétiques, numériques en cours. Les formations, afin de garder leur attractivité et afin de répondre aux attentes des futurs employeurs, doivent intégrer ces changements et les intégrer dans leurs offres. Par ailleurs, la formation continue doit être renforcée.</i> |
| 3.4 - Développer l'offre de formation continue | |
| 3.5 - Développer la transmission des savoirs au sein des entreprises | <i>Certains métiers du monde maritime – la pêche par exemple – peuvent relever du secteur artisanal. Ces métiers nécessitent un savoir-faire et une expertise très opérationnelle, qui sont souvent transmis de génération en génération ou en tout état de cause, par compagnonnage au sein des entreprises. Cette transmission des savoirs doit être valorisée et encadrée.</i> |

ENJEU : Qualité de la formation

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 3.6 - Moderniser les outils de formation existants pour optimiser l'offre de formation à l'échelle du bassin et accompagner de manière continue les évolutions numériques et technologiques et de dématérialisation | <i>Il s'agit ici de proposer des formations qui soient adaptées aux besoins des employeurs et des offres d'emploi, ainsi qu'aux évolutions des contextes économique, social et environnemental.</i> |
| 3.7 - Intégrer les enjeux de durabilité et d'environnement marin dans tous les parcours de formation | |
| 3.8 - Maintenir, développer et adapter les compétences des formateurs | |

ENJEU : Sensibilisation

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 3.9 - Valoriser et communiquer sur les métiers de la mer | <i>Les métiers de la mer sont peu connus et restent souvent perçus comme étant limités aux seuls métiers de la pêche. Il s'agit donc ici de mieux promouvoir la diversité des métiers existants et de les rendre plus attractifs.</i> |
| 3.10 - Promouvoir l'offre de formation existante au sein du bassin | |
| 3.11 - Faciliter l'accès aux formations | |
| 3.12 - Favoriser l'inclusion maritime | |

ENJEU : Coopération régionale

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 3.13 - Identifier l'offre et les besoins de formation de la Caraïbe | <i>Il s'agit de mieux identifier l'offre de formation maritime existante à l'échelle de la Caraïbe, pour à la fois pouvoir proposer une offre aux habitants du bassin – qui pourraient se tourner vers des formations dans des îles voisines, plutôt que d'aller en Europe.</i> |
| 3.14 - Adapter de manière ciblée l'offre de formation à l'échelle de la Caraïbe | |



Exemples d'actions de sensibilisation auprès des scolaires menées par l'ATE à Saint-Barthélemy



Pratique du surf bwa flo
(© www.martiniquesurfpro.com)



Tour des Yoles, Martinique
(© DM Martinique)

Mer et société

Comme le précisait le **Grenelle de la mer en 2009**, « l'éducation à la mer doit devenir une priorité ». Cette priorité est d'autant plus forte aux Antilles que les populations se sont souvent développées « dos à la mer ». Cette réalité s'explique en grande partie par des raisons historiques, mais sa compréhension reste complexe.

Des activités traditionnelles de pêche et de sports nautiques

La pêche est la principale activité traditionnelle liée à la mer dont les navires ancestraux (yoles en Martinique et saintoises en Guadeloupe, elles-mêmes inspirées des pirogues de haute-mer des amérindiens) sont toujours en activité aujourd'hui. La culture maritime liée à la pêche est très ancrée dans les familles de pêcheurs qui ont longtemps été les seuls « utilisateurs » de la mer. Aujourd'hui encore, de très nombreuses communes littorales organisent annuellement des fêtes des pêcheurs ou des fêtes de la mer. La pratique de la yole et des saintoises a conduit à l'organisation de régates, aujourd'hui considérées comme des événements sportifs de 1^{er} plan comme le célèbre Tour des yoles en Martinique, ou le tour de la Guadeloupe en voile traditionnelle (TGVT).

Par ailleurs, de nombreuses épaves témoignent également de l'activité maritime accrue dès l'arrivée des colons européens dans les Antilles. Le site de Saint-Pierre en Martinique est mondialement connu pour ses épaves, vestiges du début du XX^{ème} siècle suite à leur destruction par l'éruption de la montagne Pelée.

Également, le « bwa flo », la glisse sur des vagues grâce à des troncs d'arbre, véritable ancêtre du surf en Martinique, s'est à l'époque développée pour acheminer les tonneaux des navires à la terre. Divers événements aujourd'hui visent à redécouvrir cette pratique nautique ancienne et peu connue.

Une culture maritime à construire, entre sports nautiques et protection de l'environnement

Les sports nautiques (voile, surf, kitesurf, plongée, etc) participent grandement à l'appropriation de la mer par la population et contribuent fortement à sensibiliser les plus jeunes. De plus en plus de « classes de mer » sont organisées afin que les scolaires puissent découvrir et pratiquer ces sports. Des événements, comme la Fête de la Mer à Saint-Martin, qui a fêté ses 10 ans en 2019, permettent de faire découvrir le monde de la mer et les activités nautiques à la population à prix réduits. Les grandes manifestations nautiques, mondialement connues comme la Route du Rhum, les Voiles de Saint-Barth ou encore la Heineken Regatta Cup, concourent également à cet attrait de la mer via les pratiques sportives.

Mais le développement d'une culture maritime passe également par une meilleure connaissance de l'environnement marin, et par une sensibilisation du grand public à sa nécessaire protection : de nombreux établissements publics comme le Parc national de la Guadeloupe, le Parc naturel marin de la Martinique, l'Agence Territoriale de l'Environnement à Saint-Barthélemy, ou encore des associations comme l'École de la mer en Guadeloupe ou des centres de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI) comme le Carbet des Sciences en Martinique, multiplient les initiatives auprès du grand public et des scolaires. La mise en place d'Aires Marines Éducatives, encouragées par l'Office français pour la biodiversité, contribue également à cette sensibilisation.

Enfin, le rôle des entreprises d'écotourisme – excursions en mer en particulier – est également essentiel pour ancrer un attrait de la mer chez les populations guadeloupéennes, martiniquaises, saint-martinoises, et – dans une moindre mesure car déjà davantage tournées vers la mer – saint-barthinoises.

Cette thématique apparaît comme centrale et constitue un pré-requis incontournable pour l'atteinte des objectifs dans tous les autres domaines.

Un objectif clair :
Se tourner vers la mer

19

Aires Marines Éducatives aux Antilles françaises en 2019-2020 dont au moins **1 sur chaque territoire**

Des dizaines de milliers de spectateurs pour les grands événements nautiques

Ils déclarent ne pas savoir nager

31 % des Guadeloupéens

28 % des Martiniquais

contre 19 % dans l'hexagone

(source : Baromètre Santé DOM 2014, Inpes)

Plus de 200 manifestations nautiques déclarées chaque année auprès des Directions de la Mer du bassin Antilles

2019

10ème édition de la Fête de la Mer à Saint-Martin

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|--|--|
| <p>Un bassin Antilles composé exclusivement de territoires insulaires, dépendants des flux maritimes</p> <p>Des activités traditionnelles tournées vers la mer : pêche, voile traditionnelle, aviron...</p> <p>De nombreux acteurs institutionnels et associations mobilisés pour la sensibilisation du grand public à l'importance et à la protection de l'environnement marin</p> <p>Une ouverture de lignes maritimes de passagers reliant les îles de la Caraïbe</p> | <p>Des populations antillaises peu tournées vers la mer</p> <p>Une formation professionnelle maritime peu développée</p> <p>Une pratique des activités nautiques limitée</p> <p>Un faible nombre de moniteurs de sports nautiques d'origine antillaise, en particulier dans les formations (DE plongée par exemple)</p> <p>L'absence de musées de la mer</p> |

| OPPORTUNITÉS | MENACES |
|---|---|
| <p>Une mobilisation des élus locaux en faveur de l'économie bleue</p> <p>L'apprentissage de la natation de plus en plus développé : 12 % (en Martinique) et 18 % (en Guadeloupe) des 12-30 ans ne savent pas nager contre 45 % des 61-75 ans <i>(source : Baromètre Santé DOM 2014, Inpes)</i></p> <p>Des programmes Interreg à l'échelle de la Caraïbe</p> <p>Formation des Antillais aux métiers de la mer, en particulier dans les sports nautiques</p> <p>L'installation en Martinique de l'école des Glénans</p> <p>Des plans d'eau de grande qualité pour la régates</p> <p>Un potentiel d'emplois très important dans l'économie bleue</p> | <p>Des capacités budgétaires réduites des communes</p> <p>La baisse du nombre de licenciés dans les sports nautiques (voile, aviron)</p> <p>Pressions sur le milieu marin</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Sensibilisation à la mer

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 4.1 - Développer une conscience environnementale marine chez les plus jeunes | <i>Ces objectifs visent à ancrer une culture et une sensibilité de la mer au sein de la population aux Antilles, afin de mieux en comprendre les enjeux (protéger les océans et leur biodiversité) et les opportunités (emplois, loisirs, etc). Il s'agit de communiquer de manière positive afin d'enjoindre à agir et à faire, et de ne pas être défaitiste dans sa communication.</i> <i>Après des plus jeunes, des outils tels que les Aires marines éducatives sont des outils pédagogiques intéressants, qu'il conviendrait de mettre en réseau au sein du bassin Antilles.</i> <i>Par ailleurs, compte tenu en particulier du vieillissement de certains territoires (Guadeloupe et Martinique), les personnes âgées ne devront pas être écartées de toutes ces mesures.</i> <i>En réalité, il s'agit ici de trouver ce qui fait sens et ce qui est commun à l'échelle du bassin.</i> |
| 4.2 - Ancrer cette sensibilité environnementale dans l'ensemble de la population | |
| 4.3 - Restaurer les habitats marins via des projets citoyens et scolaires | |
| 4.4 - Valoriser le patrimoine culturel et l'histoire maritime du bassin | |

ENJEU : Pratique des activités nautiques

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 4.5 - Développer les pratiques sportives pour le plus grand nombre | <i>Ces objectifs visent à utiliser le sport comme vecteur de découverte et d'appropriation de la mer et de son environnement.</i> <i>La mer comme vecteur de santé et de bien-être par la pratique d'activités nautiques et balnéaires doit également être valorisée.</i> <i>Les activités et événements pratiqués sur le littoral et en mer devraient intégrer le concept d'éco-responsabilité.</i> |
| 4.6 - Renforcer les événements nautiques sportifs | |
| 4.7 - Consolider la pratique des activités traditionnelles | |

ENJEU : Métiers de la mer

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| <p>4.8 - Renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin</p> | <p><i>La croissance bleue est un des piliers de la politique maritime intégrée de l'Union européenne. L'Europe entend mobiliser le potentiel de croissance inexploité dans son économie bleue tout en assurant la préservation de la biodiversité et la protection de l'environnement.</i></p> <p><i>Le développement de l'économie bleue durable – définie comme l'économie maritime et littorale en lien avec la mer - est un des 4 grands objectifs de long terme de la stratégie nationale pour la mer et le littoral.</i></p> <p><i>Localement, les décideurs se saisissent de ce sujet, de nombreuses collectivités se sont dotées de directions dédiées à la croissance bleue, des études sont menées pour mieux en comprendre les contours et les potentiels.</i></p> <p><i>L'économie bleue doit désormais jouer un rôle majeur dans l'économie du bassin.</i></p> |
| <p>4.9 - Employer les populations locales pour exercer les métiers de la mer</p> | <p><i>En lien avec la thématique « formation professionnelle » : renforcer l'économie bleue nécessite avant tout une main d'œuvre qualifiée. Il est donc indispensable, afin que les retombées de cette économie soient fortes pour le bassin, qu'elle permette des emplois locaux.</i></p> <p><i>En particulier, dans certains domaines comme les loisirs nautiques, les emplois sont principalement occupés par des personnes venues hors bassin pour s'installer aux Antilles, faute de main d'œuvre qualifiée localement.</i></p> <p><i>La sensibilisation du plus grand nombre aux enjeux maritimes devrait donc permettre également d'offrir davantage d'opportunités en termes d'emplois.</i></p> |

ENJEU : Gouvernance

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| <p>4.10 - Former les décideurs aux enjeux maritimes</p> | <p><i>Afin que les décideurs (élus en particulier, mais également institutionnels) puissent se saisir des enjeux maritimes, à leur importance en termes de retombées économiques et d'impact environnemental, il est avant tout nécessaire que ces décideurs s'approprient la mer, qu'ils puissent la parcourir et ainsi mieux l'appréhender.</i></p> |

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 4.11 - Affirmer le rôle de la mer comme colonne vertébrale du bassin Antilles | <i>En lien avec la thématique « coopération maritime » : le dénominateur commun entre les Antilles françaises et leurs voisins caribéens est avant tout la mer qui les relie. Ces sujets maritimes, qu'il s'agisse de protection de l'environnement ou de développement d'activités économiques (transports en particulier) devraient donc être des sujets majeurs de coopération entre les États et entre les peuples.</i> |

Débarquement
de dorade
Coryphène,
Martinique
(© Ifremer)



Vente à l'étal
(© Direction de la Mer
Martinique)



Installations aquacoles,
Martinique (© Ifremer)



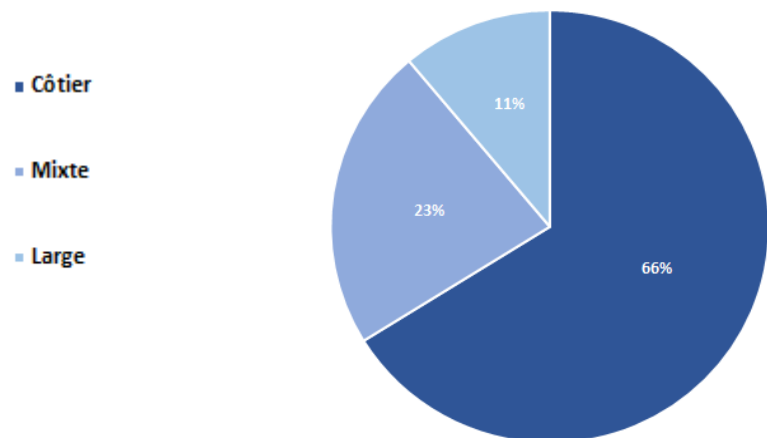
Pêche et aquaculture

La pêche, une activité essentiellement artisanale...

L'activité de pêche professionnelle est essentiellement présente en Guadeloupe, en Martinique et, dans une moindre mesure, à Saint-Barthélemy. Seule une dizaine de pêcheurs professionnels est recensée à Saint-Martin, où cette activité est marginale.

La flotte de pêche du bassin Antilles est composée en 2019 de 1 177 navires actifs répartis à parts égales entre la Guadeloupe (y compris Saint-Martin et Saint-Barthélemy) et la Martinique. Les navires sont en immense majorité d'une taille inférieure à 12 mètres, non pontés, et relèvent de la catégorie « petite pêche », caractérisée par une activité de sortie à la journée essentiellement vivrière. Les entreprises de pêche sont beaucoup de petites unités familiales, financièrement fragiles. Les marins-pêcheurs sont relativement âgés (plus de 50 ans en moyenne) et la profession se renouvelle peu.

Répartition des navires par rayon d'action
Source : SIH Guadeloupe / Martinique 2018



...et peu structurée

La population antillaise consomme beaucoup de produits de la mer mais la grande majorité est importée faute de production locale suffisante (70 % à 90 % d'importations selon les territoires).

Il n'y a pas de véritable réseau de commercialisation de la production et la majorité de la production est écoulee en vente directe.

Par ailleurs, de nombreuses menaces s'exercent sur la ressource halieutique, qu'ils s'agissent de pressions issues de pollutions terrestres, ou par les activités maritimes (pêche, plaisance...).

Des mesures de gestion mais encore insuffisantes au regard de l'état de la ressource côtière, ont été mises en place essentiellement à l'échelle de chaque territoire malgré l'existence de plusieurs organisations régionales de pêche comme la COPACO ou le CRFM (Caribbean Regional Fisheries Mechanism).

L'aquaculture : un secteur d'avenir, pourtant en difficulté

L'aquaculture est présente en Guadeloupe et en Martinique. L'espèce élevée en quasi-totalité est l'ombrine ocellée appelée « loup des Caraïbes » sur le marché. L'Ifremer basé en Martinique gère le stock génétique de reproducteurs d'ombrine ocellée et produit des larves, transférées ensuite à deux écloséries l'une en Martinique, l'autre en Guadeloupe qui elles-mêmes approvisionnent les fermes de grossissement en cages en mer.

Une seule ferme aquacole est en activité en Guadeloupe aujourd'hui, et 3 en Martinique contre une douzaine au total il y a seulement quelques années. Le secteur est en difficulté, comme en témoignent les récentes fermetures d'entreprises et une production aquacole en 2018 qui n'excède pas une cinquantaine de tonnes. Cette activité connaît plusieurs freins (techniques, financiers) mais plusieurs initiatives sont lancées pour favoriser l'investissement dans ce secteur d'avenir (y compris pour trouver d'autres ressources).

Une ressource halieutique
côtière sous pression

POLLUTIONS TERRESTRES
(chlordécone etc.)

SUREXPLOITATION sur certaines
zones côtières (pêche de loisir et
professionnelle)

DÉGRADATION DES MILIEUX
(qualité des eaux etc.)

Près de 4000 T/an (SIH-IFREMER)

= quantités pêchées estimées en
Guadeloupe, y compris îles du Nord
(3000 T (± 27%) en moyenne 2014-2017)
et en Martinique (950 T (± 51%) en 2018)

Nombreux aménagements pour la pêche mais
peu fonctionnels

MARTINIQUE

7 ports de pêche

18 APIT (Aménagements de Pêche d'Intérêt Territorial)

GUADELOUPE

25 ports affectés en totalité ou en partie à la pêche

Environ 1660 pêcheurs

En 2019 avec un permis d'armement,
dont la moitié a plus de 52 ans

1177 navires actifs
(Ifremer)

Dont 90 % pêchant en proche côtier

Seules 4 fermes aquacoles

encore actives en 2019, mais un
potentiel de production élevé (300 T
selon l'IEDOM)

+ de 45 %

de la production
pêchée sur DCP
(IFREMER)

IFREMER

Seul gestionnaire
du stock de
reproducteurs
d'ombrine ocellée
et producteur de
larves pour les
écloseries

**Possibilité de financement
public** du renouvellement de la flotte
de pêche accordée par la PCP, pour des
**nouveaux navires adaptés à la
pêche au large**

De 10 à 30 %
(douanes // SIH)

C'est la part de la production locale
dans la consommation globale de
produits frais de la mer

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| <p>Une vente directe majoritaire : qualité/fraîcheur du produit/variétés des produits</p> <p>Demande élevée des consommateurs pour les produits de la pêche et de l'aquaculture</p> <p>Une pêche et une aquaculture artisanales pourvoyeuses d'emplois et d'activités</p> <p>Des dispositifs de concentration de poissons existants (DCP)</p> <p>Une dimension culturelle et sociale, et un ancrage territorial important avec un tissu associatif dense</p> <p>Une ressource du large insuffisamment exploitée par la flottille locale (thon, daurade, etc.)</p> <p>Une réglementation des pêches excluant les techniques les plus impactantes (engins traînants...)</p> <p>Un soutien des collectivités locales aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture</p> <p>La maîtrise technique de l'aquaculture pour une espèce (ombrine ocellée) avec une forte demande</p> <p>Des conditions thermiques favorables à l'aquaculture et de nombreuses zones d'implantations potentielles</p> | <p>Une vente directe majoritaire : prix de vente bas, temps de commercialisation long, structure de commercialisation insuffisante en cas d'apports importants</p> <p>Une production de la filière insuffisante et donc une majorité des produits importée</p> <p>Une absence de référentiel technico-économique de la pêche</p> <p>Une pêche côtière prédominante en raison de navires (yoles / saintoises) peu adaptés à la pêche au large : une flotte de pêche inadaptée</p> <p>Une durée de vie limitée des DCP, nécessitant des investissements réguliers</p> <p>Une filière insuffisamment structurée (pas d'interprofessions ou de structures organisatrices hors comités régionaux des pêches qui peuvent connaître des difficultés financières ou de gouvernance)</p> <p>Des points de débarquements nombreux et des équipements vieillissants peu ou pas fonctionnels (infrastructures portuaires non structurées et non gérées)</p> <p>Peu de structures de transformation, qui permettraient une meilleure valorisation des produits de la pêche</p> <p>La pénibilité du métier et l'absence de suivi des accidentologies liées aux métiers, une prise en compte de la sécurité au travail insuffisante par les marins pêcheurs</p> <p>Peu de moyen de recherche et de transfert/développement par rapport aux besoins de connaissances identifiés</p> <p>Un manque de connaissances sur l'état et la gestion des ressources, des contraintes ICPE et un mille-feuille réglementaire freinant les initiatives aquacoles</p> <p>Une absence de systèmes de couverture des risques (privés et publics)</p> <p>Une offre de formation insuffisante et des difficultés d'embarquement et d'accompagnement des apprenants, des surcoûts liés à l'éloignement et l'insularité</p> <p>Une vision stratégique à moyen et long terme contrainte par la PCP (Politique Commune de Pêche) et un FEAMP difficile à mettre en oeuvre</p> <p>La fragilité des entreprises avec une majorité de TPE (1 personne), un manque de compétences en gestion d'entreprise et des difficultés de pré-financement</p> <p>Une filière aquacole en grande difficulté financière souffrant d'un déficit de structuration et qui peine à se dynamiser</p> <p>Un manque de sensibilisation quant à la maladie ciguatera et son impact sur les pratiques de la pêche et la typologie des espèces pêchées</p> |

OPPORTUNITÉS

Des ressources au large sous-exploitées, même si des stocks d'espèces sont mal évalués à ce jour (dorade coryphène, thon noir) voire menacées (marlin bleu et blanc)

Le plan de renouvellement de la flotte de pêche par des aides nationales, désormais autorisé par l'Union européenne

Une forte potentialité d'une gestion durable de la pêche et de l'aquaculture

Des marges réglementaires encore importantes en termes de capacité de flotte de pêche (jauge et puissance)

La création du Conseil Consultatif des RUP (CC-RUP) dans le cadre de la PCP et une amélioration réglementaire tenant compte de la spécificité des RUP

L'existence d'organismes de coopération régionale (COPACO, ICCAT, CRFM...) malgré l'absence de représentation directe des territoires

Une meilleure valorisation de la filière professionnelle (communication)

La diversification des activités (tourisme) et la valorisation des produits locaux

La réduction de la dépendance alimentaire des territoires

Un tissu associatif dense mais à dynamiser

Une augmentation de la demande en ombrine ocellée d'aquaculture en grandes et moyennes surfaces, et sur le segment du produit de première transformation (filet)

Une approche en matière de coopération régionale

Des appels à projet de fonds européens relatifs à l'innovation en aquaculture

MENACES

Des ressources du plateau continental en mauvais état : pollutions diverses dont la chlordécone, des espèces invasives, les sargasses

Un effort de pêche mal connu (non-respect des obligations déclaratives, pêche illégale) mais globalement en diminution (en nombre de navires actifs, d'effectifs embarqués et de marées)

Un âge moyen des pêcheurs élevé avec une profession qui se renouvelle peu

La dépendance énergétique vis-à-vis du prix du carburant

L'évolution réglementaire du FEAMP post-2020 : possible arrêt de l'aide à l'investissement sous forme de subvention pour l'aquaculture et la transformation des produits, notamment

Une concurrence de l'importation illégale, de la pêche de loisir et de la pêche informelle difficile à juguler

La vulnérabilité de la pêche et de l'aquaculture au réchauffement climatique

Des vols et des destructions des installations aquacoles et des engins et navires de pêche

Un endettement social et fiscal des professionnels

En aquaculture, une absence de sécurisation à moyen/long terme sur la fourniture des larves/alevins

Des difficultés persistantes pour bénéficier des aides à la production (Plan de compensation des surcoûts) en comparaison d'autres territoires

Des conditions météo défavorables (destruction d'engins, courants trop importants...)

La prolifération des sargasses qui perturbent l'activité

Des capacités d'investissement limitées

Des seuils réglementaires inadaptés à la production aquacole locale (seuil ICPE)

Le problème de la ciguatera qui impacte les pratiques de la pêche et la typologie des espèces pêchées.

Enjeux et objectifs

ENJEU : Connaissance

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| <i>Cet enjeu de connaissance est récurrent et se retrouve dans la très grande majorité des thématiques. Il est particulièrement important dans le domaine de la pêche, dont de nombreux aspects restent méconnus. La biologie et la dynamique de populations de plusieurs espèces halieutiques fortement pêchées doivent être mieux connues (lambis, oursins blancs, langoustes, espèces pélagiques, etc).</i> | |
| 5.1 - Améliorer les connaissances scientifiques sur les espèces biologiques et leurs milieux | <p><i>Il s'agit ici de mieux connaître les espèces d'intérêt halieutique pêchées dans les eaux du bassin. Ces travaux pourront également servir l'enjeu suivant relatif à la gestion de la ressource : en effet des connaissances sur les cycles biologiques, sur les migrations de certaines espèces, sur les tailles de maturité sexuelle, etc. sont indispensables pour envisager une pêche durable.</i></p> <p><i>De sensibiliser à la ciguatera.</i></p> <p><i>Par ailleurs, afin d'anticiper et de préparer le domaine de la pêche aux conséquences du réchauffement climatique, il est indispensable d'approfondir les connaissances sur l'impact de ce réchauffement sur les espèces et habitats du bassin. Des travaux spécifiques aux eaux des Petites Antilles devront être menés pour accompagner les pêcheurs.</i></p> <p><i>Cet objectif rejoint ceux de la thématique « environnement marin ».</i></p> |
| 5.2 - Renforcer les connaissances sur les ressources halieutiques et sur le suivi de la pêche (technique, sociale et économique) | <p><i>Il s'agit ici de mener des travaux sur la profession même et de bien suivre l'évolution dans le temps. Les travaux de l'Ifremer dans le cadre du Système d'information halieutique (SIH) permettent déjà de répondre en grande partie à cet objectif.</i></p> <p><i>L'enjeu de la connaissance des stocks est essentiel et rejoint bien sûr l'enjeu de gestion de la ressource. Il s'agit d'une part de connaître les stocks des principales espèces d'intérêt halieutique mais également d'assurer des suivis dans des zones à statut de protection (cantonnements, réserves, zones fonctionnelles halieutiques...).</i></p> |

ENJEU : Gestion de la ressource

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 5.3 - Encadrer l'activité de pêche | <i>La gestion de la ressource est une nécessité afin de préserver une activité de pêche durable au sein du bassin maritime. Les données relatives aux quantités pêchées doivent être consolidées et l'activité de pêche encadrée. Des mesures de protection d'espèces ou d'espaces (mise en place de cantonnements) peuvent être mises en œuvre. Ces objectifs sont en lien avec la thématique « Environnement marin ».</i> |
| 5.4 - Protéger la ressource halieutique et préserver les milieux | |
| 5.5 - Redéployer en partie les pêcheries vers le large | <i>La modification des lignes directrices pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture ouvre la possibilité d'un financement de nouveaux navires de pêche de moins de 12 mètres, dans l'optique d'un redéploiement de la flotte de pêche vers le large (pêche sur DCP notamment). En effet, le rapport ministériel de juin 2018 sur le renouvellement de la flotte dans les RUP indique que « même si les données sont partielles, leur analyse montre que l'exploitation du plateau continental est saturée... Par contre la ressource disponible en pélagique est peu impactée ». Il existe donc un vrai levier de croissance sur la pêche au large, qui permettrait d'accroître la part locale des poissons consommés.</i> |
| 5.6 - Renforcer les contrôles | <i>Le contrôle de la pêche INN (illégale, non déclarée, non réglementée) est un objectif prioritaire afin d'éviter le pillage des ressources halieutiques et les trafics illégaux. Cet objectif est en particulier inscrit dans les plans régionaux de contrôle des pêches et de l'environnement marin, qui assurent la coordination des moyens nautiques de police afin de renforcer les contrôles.</i> |

ENJEU : Une main d'œuvre qualifiée

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 5.7 - Favoriser le renouvellement des générations | <i>La population des marins-pêcheurs est vieillissante et sur le déclin. Un effort doit être consenti pour renouveler les marins-pêcheurs, en diversifiant et adaptant le métier afin de le rendre plus attractif pour les nouvelles générations.</i> |
| 5.8 - Assurer la formation des marins-pêcheurs | <i>Cet objectif rejoint ceux de l'enjeu suivant, relatif à la structuration des filières. En effet, les marins-pêcheurs ont longtemps été formés « sur le tas », par transmission orale et par l'expérience. Aujourd'hui, tous les pêcheurs doivent pouvoir justifier d'un certain niveau de formation. Il sera également indispensable de développer des formations afin que les marins-pêcheurs soient de véritables chefs d'entreprise. En lien avec la thématique « formation professionnelle », qui détaille tous les aspects de cet objectif.</i> |

ENJEU : Structuration des filières

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 5.9 - Professionnaliser les entreprises | <p><i>Le marché local est déficitaire par rapport à la demande des consommateurs et les importations de produits de la mer restent aujourd'hui majoritaires.</i></p> <p><i>Il est nécessaire d'accompagner l'augmentation de la production, la professionnalisation des entreprises et l'amélioration des conditions de conservation et de ventes des produits halieutiques afin de garantir la pérennité de la profession de marin-pêcheur et la développer.</i></p> <p><i>En lien avec la thématique « formation professionnelle ».</i></p> |
| 5.10 - Réduire la fracture numérique au sein de la filière | |
| 5.11 - Mieux valoriser les produits de la mer | |
| 5.12 - Mettre en place et gérer des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels | |
| 5.13 - Assurer une organisation collective de la filière | |

ENJEU : Pêche de loisir

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 5.14 - Évaluer la pêche de loisir | <p><i>La pêche de loisir est mal connue et évaluée, mais les quantités pêchées ne sont pas négligeables et ses modalités (engins, période...) doivent s'inscrire dans une logique de durabilité.</i></p> <p><i>En lien avec les thématiques « environnement marin » et « mer & société ».</i></p> |
| 5.15 - Favoriser le développement d'une pêche maritime de loisir durable | |

ENJEU : Gouvernance

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 5.16 - Améliorer la gouvernance (partagée et partenariale) | <p><i>Au-delà des pêcheurs et des institutionnels, dont les relations sont réglementées (exemple : obligation de consultation du CRPMEM pour les arrêtés pêche), il s'agit ici de développer de plus en plus de partenariats entre scientifiques et pêcheurs, entre gestionnaires d'AMP et pêcheurs, mais également avec les partenaires de la Caraïbe.</i></p> <p><i>Sur ces sujets sensibles, il s'agit donc de renforcer la mise en réseau et la coopération.</i></p> <p><i>Les mesures de gestion partagées assurent une pêche durable. Cet enjeu rejoint celui de la gestion de la ressource et celui de la connaissance : en effet, en l'absence de travaux suffisants sur la ressource halieutique, il s'agit de s'entourer des « experts » sur le terrain, et notamment des pêcheurs.</i></p> <p><i>En lien avec « coopération régionale maritime », « environnement marin » et « mer & société ».</i></p> |

| | |
|--|--|
| 5.17 - Mieux reconnaître les spécificités des RUP | <i>L'activité de pêche dans le bassin Antilles reste très différente de la pêche en Europe continentale puisqu'elle est majoritairement artisanale. Ces spécificités doivent être relayées auprès des instances nationales et européennes.</i> |
|--|--|

ENJEU : Performance environnementale

| Objectif stratégique | |
|---|--|
| 5.18 - Promouvoir les pratiques de pêche durable | <p><i>L'impact de la pêche sur l'environnement peut être réduit notamment par une meilleure efficacité des moteurs, par une meilleure gestion des déchets, par une évolution vers des engins de pêche durables.</i></p> <p><i>Cet objectif rejoint bien sûr ceux de la thématique « environnement marin ».</i></p> |

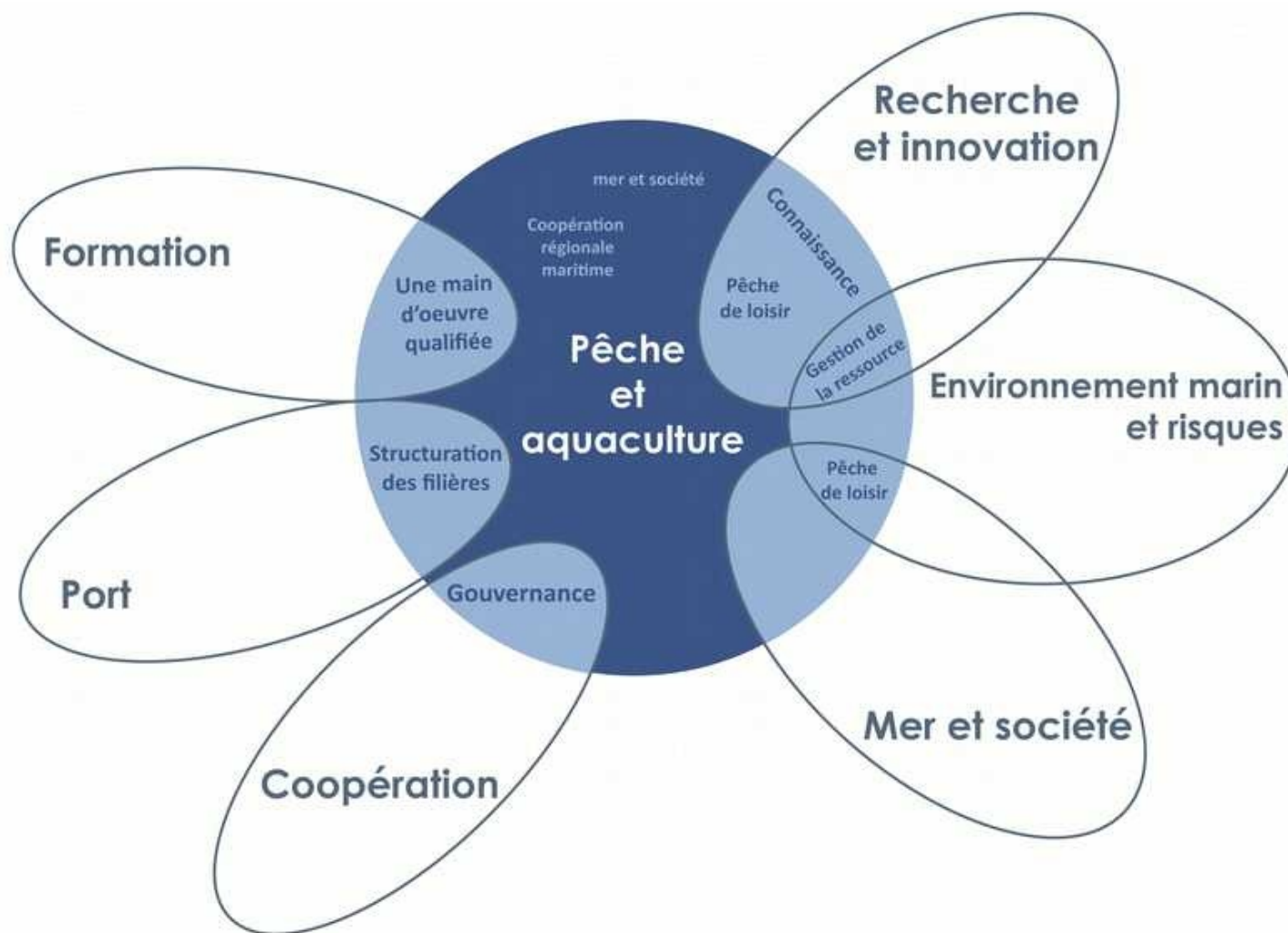
ENJEU : Aquaculture

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 5.19 - Développer l'aquaculture en respectant la résilience du milieu (apports en intrants, etc) | <p><i>La filière aquacole est à relancer dans le bassin maritime qui a un fort potentiel de production.</i></p> <p><i>Pour mémoire, le développement de l'aquaculture est un des objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral.</i></p> |
| 5.20 - Améliorer le taux d'octroi d'aides aux aquaculteurs | |
| 5.21 - Assurer un appui et des outils techniques aux entreprises aquacoles | |
| 5.22 - Diversifier l'aquaculture en espèces locales | |

ENJEU : Changement climatique

| Objectif stratégique | |
|---|--|
| 5.23 - Anticiper les effets du changement climatique | <p><i>La mer est sensible, fortement impactée par les changements globaux, et les pêcheurs restent tributaires de ce que fournit la mer. Les pêcheurs et les aquaculteurs sont des sentinelles sur ce sujet et ils devront certainement être précurseurs dans l'adaptation au changement climatique.</i></p> |

Les enjeux de la thématique « pêche & aquaculture » sont en lien avec diverses autres thématiques (voir schéma ci-dessous) :



Marina du Marin, en Martinique
(© Marina du Marin)



Cours de
plongée
subaquatique



Marina du
Gosier en
Guadeloupe
(© Marina du
Gosier)



Plaisance, croisière et activités nautiques

Les Antilles françaises, un des leaders du nautisme mondial

Le bassin caribéen est actuellement un des premiers bassins de navigation et de pratique nautique au monde, même le premier de l'hémisphère nord pendant l'hiver. Pour l'industrie nautique française, leader mondial sur plusieurs segments d'activité du marché du nautisme, notamment la construction de voiliers, les Antilles représentent un marché stratégique, véritable vitrine des marques et savoir-faire français, grâce au grand nombre de voiliers naviguant dans la zone (voiliers de propriétaires ou de location).

Les Antilles françaises sont particulièrement bien positionnées en matière de nautisme, grâce à une offre large reposant sur quatre destinations aux positionnements différenciés et complémentaires entre les îles :

- Saint-Barthélemy : la grande plaisance,
- la Guadeloupe : l'archipel nautique,
- la Martinique : la location et l'entretien de navires de plaisance,
- Saint-Martin, avant Irma : le stockage, l'entretien de navires et l'achat de pièces en hors-taxes. La reconstruction de Saint-Martin doit d'ailleurs intégrer fortement les enjeux de la filière et affirmer un positionnement nautique clair.

Les Antilles françaises sont donc prisées par les acteurs économiques du secteur, notamment pour la location, l'entretien et la réparation de navires de plaisance.

Le secteur de la location de navires de plaisance est particulièrement stratégique : il est estimé que les Antilles françaises accueillent environ 10 % de la flotte mondiale. Pourtant, peu naviguent autour des îles françaises, préférant d'autres itinéraires (British & Virgin Islands, les Grenadines, etc). Cela peut s'expliquer par le manque de zones de mouillages organisées, structurantes pour l'accueil et la mise à disposition de services pour les plaisanciers, et une faible valorisation du patrimoine naturel.

L'activité de location est structurante, car elle a fortement contribué à l'émergence et au développement des activités périphériques que sont la vente, l'entretien et la réparation de navires de plaisance. Des infrastructures d'entretien et de réparation nautiques sont présentes sur chacune des îles : par exemple, les aires de carénage du Marin et de Fort-de-France en Martinique ; la marina du Bas-du-Fort en Guadeloupe ; l'aire de carénage de Sandy Ground à Saint-Martin, etc. La diversité,

la technicité et la compétence des entreprises (shipchangers, voileries, réparation navale, etc) regroupées autour de ces pôles de réparation nautique sont un atout important au sein du bassin caribéen.

Des sports nautiques nombreux et variés

Au-delà de la plaisance, les Antilles possèdent de nombreux atouts nautiques qui ont permis le développement d'un très grand nombre de pratiques sportives : voile, sports de glisse, paddle, plongée, véhicules nautiques à moteur... Ces activités nautiques et subaquatiques sont pratiquées à la fois par les populations locales et par les touristes, et constituent un secteur important de l'économie des Antilles françaises, en particulier lorsqu'elles ont trait au tourisme. A Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, le poids de l'emploi touristique représente 1/4 voire 1/3 de l'emploi salarié.

La croisière, secteur incontournable de l'économie locale

Situées au cœur de la Caraïbe, premier bassin de croisière mondial, les Antilles françaises contribuent au tourisme de croisière de masse instauré dans l'archipel. En 2017, la mer des Antilles a vu passer plus de 27 millions de voyageurs en croisière soit 46 % des croisiéristes du monde. Parmi eux, moins de 1 million de passagers ont fait escale aux Antilles françaises. Cependant, les croisiéristes représentent 40 % de la totalité des touristes accueillis en Martinique et Guadeloupe en 2017. Ces deux îles ont notamment été des destinations refuges suite à l'ouragan Irma.

La clientèle a connu une profonde mutation au cours des 20 dernières années. Outre les Antillais friands de croisière, elle est désormais dominée – depuis que les prix ont nettement baissé – par les Européens qui représentent désormais plus de la moitié des passagers des navires.

Cette manne touristique est mal valorisée, puisque les dépenses moyennes des touristes en escale sont très faibles : en Martinique, les croisiéristes représentent 4 % des dépenses globales des visiteurs. Par ailleurs, la croisière pose des problématiques environnementales (qualité de l'air, etc), d'accueil des navires (demandant des investissements importants en infrastructures – 12 millions d'euros investi entre 2012 et 2017 par le GPM Martinique), et est dépendante des aléas climatiques et sanitaires notamment.

La Guadeloupe,

1er

département français
en nombre de véhicules
nautiques à moteurs
immatriculés (jet-skis)

Près de 30 000

navires de plaisance
(à voile, à moteur)
immatriculés dans les
Antilles françaises

Estimation à 40 000

Nombre annuel de
plaisanciers naviguant dans
les eaux françaises

Des événements
nautiques
internationalement

reconnus : les voiles de
Saint-Barth, la route du
Rhum, Heineken Regatta
Cup, le Tour des Yoles de la
Martinique, la Karujet, etc

Des dizaines de milliers
de spectateurs pour les grands
événements nautiques

24

Ports ou zones de
mouillages organisés
dédiés à la plaisance dans
le bassin Antilles

46 % des croisiéristes du monde
entier sont dans la Caraïbe, dont moins
de
3 % dans les Antilles françaises

Près de 600

entreprises en
relation avec les
activités nautiques
dans l'ensemble du
bassin

100 000

Nombre de plongées
annuelles en Martinique
comme en Guadeloupe

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|--|---|
| <p>Des infrastructures de qualité et des professionnels reconnus</p> <p>Des incitations fiscales à l'investissement (défiscalisation des navires de plaisance, de TVA sur charter)</p> <p>Une complémentarité de l'offre nautique (plaisance et loisirs nautiques) entre les îles françaises</p> <p>Des savoir-faire et des compétences techniques (qualité des formations techniques et des éducateurs) reconnus</p> <p>La plaisance, locomotive de la filière nautique</p> <p>Un secteur professionnel ou associatif dynamique (plongée, kitesurf, découverte mammifères marins...) avec une offre globale de qualité (et pouvant encore monter en gamme)</p> <p>Des événements nautiques majeurs : Route du rhum, Voiles de St-Barth, Heineken Regatta Cup, Karujet, Tour des Yoles en Martinique</p> <p>De nombreuses aires marines protégées</p> <p>Un positionnement géographique au Nord des Petites Antilles, à proximité du grand foyer émetteur nord-américain pour la croisière</p> | <p>Des Antilles françaises non identifiées comme destination nautique (contrairement aux BVI-British Virgin Islands, ou aux Grenadines)</p> <p>Une gouvernance trop peu lisible</p> <p>Des gestions des équipements publics peu transparentes et en évolution</p> <p>Une absence de structuration de la filière nautique dans le bassin et dans les territoires, pas de dimension « hub »</p> <p>Une insuffisance de zones techniques (Guadeloupe)</p> <p>Un manque de capacités d'accueil (places au port, ZMEL), et d'offres nautiques en lien avec un manque de gestion dynamique des ports</p> <p>Une baisse du nombre de navires de plaisance en location</p> <p>Une transition écologique des ports et des infrastructures liées au nautisme non aboutie</p> <p>Une pratique des sports nautiques développée mais peu structurée</p> <p>Une formation professionnelle nautique peu valorisée et peu identifiée comme filière d'avenir</p> <p>Une absence de réseau des gestionnaires de ports</p> |

OPPORTUNITÉS

Une stabilité politique et une sécurité assurées

Des évolutions récentes du régime social et fiscal (ZFANG, exonération de TVA...)

L'appartenance à la France et à l'Europe : un atout vis-à-vis du marché américain notamment (normes environnementales à valoriser)

Un attrait touristique et culturel, le développement de la demande pour la destination « Antilles françaises » (plongée par exemple)

Des aires marines protégées dont la biodiversité, les paysages et les écosystèmes marins sont à valoriser

Un marché de la plaisance en croissance, un fort attrait pour les activités et loisirs nautiques : la filière « nautisme » est identifiée comme filière d'avenir et levier de croissance

Un cadre national structurant pour le développement des activités nautiques et la formation (fédérations sportives, FIN...)

La reconstruction de Saint-Martin post-Irma

Le Livre bleu de l'outre-mer avec de nombreux projets concernant le nautisme.

Des annonces des CIMer 2018 et 2019 : développement de l'attractivité des sports nautiques par l'accompagnement de la « Génération Océan 2024 », en particulier en vue des Jeux Olympiques 2024, et du dispositif « j'apprends à nager »

La mise en œuvre de la Responsabilité élargie au producteur (REP) pour prendre en charge la déconstruction des navires de plaisance en fin de vie

MENACES

Une activité internationalisée dans un environnement fortement concurrentiel

Une main d'œuvre locale peu tournée vers les métiers du nautisme et une formation professionnelle locale peu adaptée

Une baisse du nombre de navires de plaisance en location

Des potentiels conflits d'usages avec d'autres activités en mer et sur le littoral

Un risque cyclonique très élevé sur le bassin et des difficultés assurantielles / coût très élevé des assurances

Des mouillages insuffisamment organisés et des dommages environnementaux

Des échouements de sargasses qui peuvent conduire les plaisanciers à se tourner vers d'autres destinations

La mise en œuvre complexe des fonds européens

Les contraintes environnementales et les nécessités d'éviter, réduire, compenser

Une augmentation des bateaux abandonnés ou hors d'usage (BHU)

Le développement des bases nautiques et des chantiers navals dans le sud du Bassin (St-Vincent, Grenade)

L'acceptabilité sociale et environnementale de la croisière

Le changement climatique

Les crises sanitaires

Enjeux et objectifs

ENJEU : Attractivité du bassin

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 6.1 - Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance sans porter atteinte au bon état écologique et aux paysages et en respectant l'identité des îles | <i>Le bassin maritime souffre d'un manque de capacité d'accueil pour la plaisance par rapport à la fréquentation, en hausse régulière, impactant de manière négative l'environnement marin (mouillage forain en zones sensibles, etc). Les lieux d'accueil de la plaisance (ports, ZMEL) sont également des lieux d'interface entre la terre et la mer, et doivent être équipés pour conforter l'attractivité et l'accueil de ces zones. L'enjeu est également fort pour la fréquentation touristique des communes littorales. L'offre à l'échelle du bassin se doit d'être complémentaire et jouer sur un positionnement commun.</i> |
| 6.2 - Conforter l'attractivité nautique du bassin pour les touristes | |
| 6.3 - Définir et valoriser un positionnement stratégique « Nautisme et Antilles françaises » | |
| 6.4 - Renforcer la complémentarité des ports de plaisance à l'échelle du bassin | <i>De même afin de développer la croisière au sein des îles françaises, elles doivent s'inscrire dans une logique de captation des flux de paquebots dans l'arc caribéen.</i> |
| 6.5 - Améliorer la résilience de la filière nautique aux cyclones et aux crises sanitaires | <i>La filière nautique doit penser sa résilience face à l'augmentation du nombre et de l'intensité des phénomènes cycloniques et sanitaires, en imaginant des actions de résilience innovantes afin d'éviter les échouements des navires et de maintenir des activités de croisière.</i> |

ENJEU : Compétitivité des entreprises du nautisme

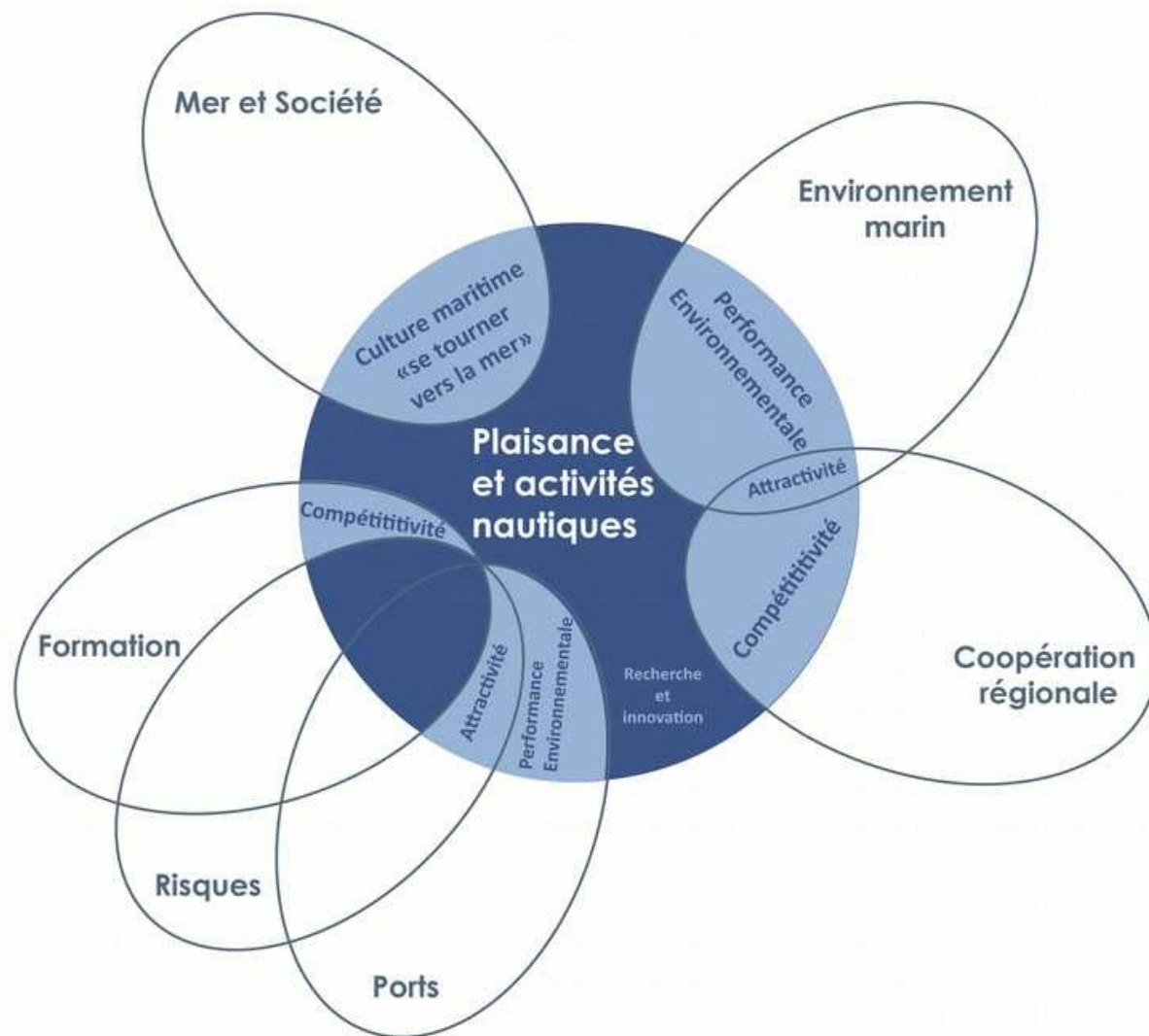
| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 6.6 - Renforcer un dispositif fiscal adapté compte tenu de la situation du bassin | <i>La filière nautique doit contribuer à la lutte contre le chômage des îles du bassin maritime en recrutant localement. Les formations professionnelles et l'expertise technique doivent être adaptées au marché du travail local.</i> |
| 6.7 - Maintenir l'expertise technique des professionnels du nautisme | <i>La mise en place de zones duty-free pour les navires de croisière en escale dans les Antilles françaises est un exemple de dispositif fiscal adapté.</i> |
| 6.8 - Développer une filière de déconstruction des navires de plaisance à l'échelle du bassin | <i>La question des navires en fin de vie doit être traitée de manière urgente, grâce notamment à la mise en place de la filière REP qui permet de financer le démantèlement des navires. Cependant, des financements doivent être trouvés pour le transport des BHU vers les centres agréés de démantèlement.</i> |
| 6.9 - Préserver le foncier côtier pour des activités liées à l'économie bleue | <i>Les entreprises des filières de l'économie bleue (construction et réparation navale, entreprises nautiques, ports à sec, etc) doivent être implantées en bord de mer où la pression foncière dans un contexte insulaire est extrêmement forte. Les schémas d'aménagement du territoire doivent intégrer cette problématique.</i> |

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 6.10 - Sensibiliser les décideurs au nautisme | <i>Afin que les décideurs (élus en particulier, mais également institutionnels) puissent se saisir des enjeux liés au nautisme, de son importance en termes de retombées économiques et d'impact environnemental, il est avant tout nécessaire que ces décideurs connaissent le nautisme, ce qu'il représente, son potentiel...</i> |
| 6.11 - Développer les sports nautiques comme filières de diversification touristique | <i>Les îles du bassin Antilles connaissent une forte pression touristique, qui devrait s'accroître dans les années à venir (volonté politique forte). Afin que le tourisme augmente tout en respectant la capacité de charge des îles, il est indispensable de diversifier l'offre touristique pour d'une part mieux « répartir » les visiteurs sur l'ensemble du territoire, à terre comme en mer, mais également pour conforter leur attractivité.</i> |
| 6.12 - Développer la pratique des activités traditionnelles (yoles, gommiers, aviron, bwa flo...) | <i>Cet objectif rejoint la thématique « mer & société » : au-delà des activités nautiques classiques, qui peuvent être pratiquées n'importe où dans le monde, il s'agit ici de développer les activités traditionnelles pour d'une part préserver le patrimoine culturel des Antilles françaises, mais également pour diversifier l'offre touristique.</i> |
| 6.13 - Développer la pratique de la natation et de la plongée | <i>Cet objectif rejoint la thématique « mer & société » : afin que l'appropriation de l'environnement maritime des îles puisse se réaliser, il est indispensable que les Antillais découvrent le milieu qui les entoure. L'apprentissage de la pratique de la natation, en hausse ces dernières années, est un premier pas indispensable : cet effort doit être poursuivi et maintenu, en particulier auprès des plus jeunes. S'agissant de la plongée, elle est majoritairement pratiquée par les touristes résidant hors du bassin : sa pratique doit être développée afin qu'un plus grand nombre puisse connaître la richesse des fonds marins antillais. Cet objectif rejoint ici celui de la sensibilisation du public dans la thématique « environnement marin ».</i> |

ENJEU : Performance environnementale

| Objectifs stratégiques | Indicateurs de suivi |
|--|--|
| 6.14 - Réduire l'impact des infrastructures et des équipements d'accueil (ports, zones de mouillages) | <i>L'impact de la plaisance sur les milieux marins est particulièrement important. Pourtant, de nombreux outils existent et peuvent être mis en place pour pratiquer une plaisance responsable et durable : ainsi, des zones de mouillages organisés peuvent être réalisées pour limiter les mouillages forains, et les gestionnaires de ces zones peuvent s'équiper de dispositifs pour recueillir les eaux usées des navires. S'agissant de la croisière, il est indispensable que son impact environnemental puisse être limité, en particulier lors des escales (pollution de l'air...).</i> |
| 6.15 - Accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs prestations | <i>Les prestataires nautiques évoluent dans le milieu naturel, et de son bon état dépend la qualité de la prestation. Ainsi les prestataires nautiques doivent orienter leurs prestations vers plus de découverte de la nature et de sensibilisation à l'environnement.</i> |

Les enjeux de la thématique « plaisance & activités nautiques » sont en lien avec diverses autres thématiques (voir schéma ci-dessous) :



Ports de commerce et réseaux maritimes



| Port de Galisbay (Saint-Martin)
© Soualiga



| Port de commerce (Saint-Barthélemy)
© Collectivité de Saint-Barthélemy



| Grand Port Maritime (Martinique)
© GPMLM



| Grand Port Maritime (Guadeloupe)
© Guadeloupe Port Caraïbes

Le contexte caribéen

Le bassin Caraïbe est un carrefour pour les échanges internationaux de conteneurs. Le caractère insulaire d'une grande partie de ses territoires explique sa densité portuaire élevée.

À l'échelle de ce bassin Caraïbe, les principaux ports « de marché » (pour approvisionner un marché) sont situés en Colombie et au Guatemala, alors que les principaux ports de transbordement (pour assurer un stockage intermédiaire de marchandises avant envoi vers une destination finale) sont Colón au Panama et Kingston en Jamaïque.

À titre de comparaison, les ports des Antilles françaises ont traité en 2018 3,78 MT pour le Grand Port Maritime de la Guadeloupe, 3,06 MT pour le Grand Port Maritime de Martinique et 0,33 MT en 2019 pour le port de Galisbay, contre 13 MT pour le port de Kingston en Jamaïque en 2016.

À l'échelle du bassin caribéen, le premier Cargo Community System maritime et aéroportuaire a été mis en place en Guadeloupe en 2002, puis en Martinique en 2005.

Les ports des Antilles françaises

Les ports sont des portes d'entrée incontournables pour le fonctionnement de l'économie des Antilles françaises.

Les flux commerciaux y sont très déséquilibrés, les importations, depuis l'hexagone essentiellement, étant bien plus importantes que les exportations : plus de la moitié des conteneurs exportés des Antilles françaises sont vides et la grande majorité des conteneurs remplis (90 %) sont des bananes à destination de l'hexagone, essentiellement par le biais de l'opérateur CMA-CGM. L'activité des ports est ainsi principalement tournée vers le marché intérieur. Par exemple en Guadeloupe, l'approvisionnement énergétique, l'importation des matières premières, des produits intermédiaires et la plupart des biens de consommation représentent 80 % du trafic. Il existe peu de liaisons maritimes entre les Antilles françaises et les îles voisines, reflétant l'état du commerce entre ces pays.

A Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, les infrastructures portuaires sont certes importantes, mais elles sont sous-dimensionnées. A Saint-Martin, la réalisation

de travaux permettrait notamment de mieux rééquilibrer l'île vis-à-vis de la partie hollandaise, qui capte la grande majorité des flux.

La Guadeloupe et la Martinique sont chacune dotées d'un Grand Port Maritime, établissement public portuaire autonome et sous tutelle du ministère chargé des transports. Ils se classent respectivement 11ème et 13ème au rang national en termes de trafic de marchandises. Ces deux ports sont entrés dans une stratégie de développement du transbordement de marchandises.

Le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane, mis en place en 2016, doit permettre de coordonner l'action de ces grands ports et d'en améliorer la compétitivité. Un document commun à ces ports doit être validé en 2020.

L'industrie navale

Les ports accueillent les activités d'industrie navale. Il n'existe pas de grands chantiers constructeurs dans les Antilles françaises, mais néanmoins quelques pôles de réparation navale : en Martinique, le bassin de radoub, permettant l'accueil de navires jusqu'à 180 mètres de long et l'aire de carénage du Marin pour l'accueil de méga-yachts (plus de 50 mètres) grâce à un élévateur de bateau de 440 T, ou encore les deux docks flottants en Guadeloupe (Marina Bas-du-fort, Caraïbes Docks Services) permettant la réparation de navires jusqu'à 50 mètres de long.

Les réseaux des Antilles françaises

De nombreux câbles sous-marins parcourent la Caraïbe, notamment pour acheminer de l'énergie électrique et des communications (99 % des communications mondiales passent par les câbles sous-marins).

En particulier, les câbles de télécommunication ont pour objectif d'améliorer la connectivité des territoires en accompagnant les usages numériques et en optimisant la qualité des réseaux. En 2018, un câble sous-marin de 1 746 km a été installé entre la Martinique et la Guyane.

Il existe également des conduites d'eau potable permettant d'alimenter les Saintes et la Désirade à partir de la Guadeloupe.

2 Grands Ports Maritimes à l'échelle du bassin

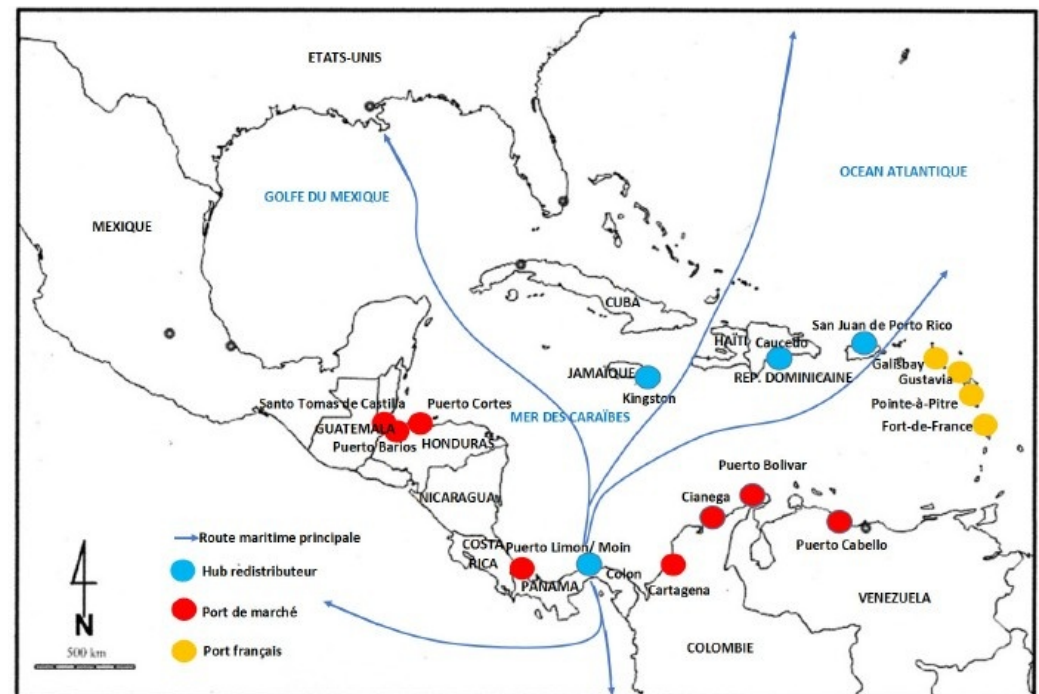
+ de 50 %

des conteneurs exportés des Antilles sont vides

70 à 80 %

des marchandises traitées en entrée des GPM sont consommées sur place

Les principales routes maritimes et ports de la Caraïbe



Marchandises traitées en 2018

3,78 MT pour le GPM Guadeloupe
3,06 MT pour le GPM Martinique
0,33 MT pour le port de Galisbay (2019)

A titre de comparaison, en 2016

13 MT pour Kingston en Jamaïque

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| <p>Un très bon positionnement central dans l'arc caribéen plutôt à une échelle sub-régionale</p> <p>Le bassin Antilles comme tête de pont (et porte d'entrée) de l'Union européenne dans l'arc caribéen</p> <p>Le caractère insulaire des îles du bassin Antilles, à condition qu'il soit coordonné</p> <p>Une bonne qualité de service des ports français : beaucoup de progrès en termes de formation des personnels et très bonnes infrastructures (profondeurs, linéaires des quais...)</p> <p>Les accords de partenariat économique (APE) pour développer le libre-échange entre l'Union européenne et les pays ACP (Afrique, Caraïbe, Pacifique)</p> <p>La sûreté au sens large</p> <p>La stabilité politique</p> <p>Une réglementation française et européenne, qui apporte de nombreuses garanties (sanitaires et sécuritaires en particulier)</p> <p>Des savoir-faire portés par de nombreuses entreprises privées</p> <p>Le Marché Unique Antillais, territoire fiscal unique</p> | <p>Un déséquilibre important des flux commerciaux (95 % des flux à l'importation)</p> <p>La fiscalité : détaxe du carburant uniquement pour certains secteurs, pas de zone duty-free</p> <p>Des choix politiques différents en termes de fiscalité (octroi de mer par exemple)</p> <p>Peu de volumes de marchandises entre îles de la Caraïbe et donc pas d'offre de transports par des armateurs français antillais auprès des îles voisines</p> <p>Une crainte d'instabilité sociale</p> <p>L'insuffisance du foncier</p> <p>Une formation professionnelle non adaptée aux besoins</p> <p>Une absence de poste d'inspection frontalier (PIF) de plein exercice dans tous les ports</p> <p>Pas d'offre de niche auprès des marchés de la Grande Caraïbe ou de la Guyane</p> <p>Un manque de moyen permettant la prise en compte de la problématique de sûreté maritime</p> <p>Des manques de connexion entre les ports et les territoires</p> <p>Les réglementations européennes et nationales qui ne prennent pas toujours en compte les spécificités ultramarines (code européen des douanes, article 15 du décret n°2015-1077...)</p> |

OPPORTUNITÉS

La mise en place d'une stratégie simultanée des deux GPM grâce au Conseil de Coordination Interportuaire

Des stratégies (nationale et au niveau de chaque GPM) en cours d'élaboration

Des réflexions en cours sur la mise en place de régimes douaniers particuliers ou de zones coordonnées de logistique

La mutualisation, notamment en termes de formation et une nécessaire « coopétition » (mot-valise composé de « coopération » et de « compétition » dans le bassin)

Le développement d'un maillage à l'échelle du bassin entre ports et mouillages, qui joueraient un véritable rôle de portes d'entrée sur les territoires

L'appartenance à l'Union européenne (normes à valoriser, fonds structurels...)

Une nécessaire dématérialisation et digitalisation

Le contexte européen avec le Brexit : positionnement dans les échanges entre Europe et Amérique/Caraïbe

La mise en œuvre de grands projets structurants (ex : Karukera Bay en Guadeloupe)

La mise en place d'un indice de performance logistique et d'un indice composite des coûts logistiques par les acteurs du secteur

MENACES

Une vulnérabilité aux aléas climatiques et sanitaires (et des risques assurantiels)

Un marché qui pourrait se rétracter avec la diminution et le vieillissement de la population

Le changement climatique (ouverture des voies polaires ?)

Enjeux et objectifs

ENJEU : Gouvernance

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 7.1 - Renforcer une stratégie de développement concertée des ports et définir des stratégies communes (le hub « Martinique-Guadeloupe ») | <p><i>La coordination des actions des ports, de l'État et des collectivités vise à améliorer la compétitivité des GPM et au-delà de l'économie de chaque île du bassin.</i></p> |
| 7.2 - Renforcer les partenariats État / Collectivités et le secteur privé et ainsi le rôle des grands ports au service du développement territorial | <p><i>Le conseil de coopération interportuaire Antilles-Guyane créé en 2016 permettra cette mise en réseau et l'élaboration d'une stratégie concertée (ni unique, ni commune). L'objectif est donc bien une harmonisation et un partage accrus des pratiques.</i></p> <p><i>En particulier, les Antilles doivent être alliées sur la question du transbordement afin de pérenniser les lignes directes vers la Martinique et la Guadeloupe en provenance de l'Europe continentale. À défaut, il y aurait un risque que les Antilles françaises soient « feederisées », c'est-à-dire qu'elles deviennent une étape secondaire, sans ligne directe avec les ports d'Europe. L'importance de l'activité d'exportation de la banane antillaise pour le maintien d'une ligne directe est également soulignée.</i></p> <p><i>Par ailleurs, le développement portuaire n'est possible que s'il y a un développement du territoire (notion de hinterland). Les ports étant de véritables outils au service des territoires, leur gouvernance doit être suffisamment partagée et partenariale pour permettre un développement portuaire intégré et durable.</i></p> |

ENJEU : Compétitivité à l'international

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 7.3 - Conforter sa position dans le marché international des flux de marchandises | <p><i>Le bassin maritime est déjà dans le marché mondial puisque 90 % de la consommation vient de l'extérieur : l'objectif désormais est surtout d'y rester, nos territoires y sont en tout état de cause contraints.</i></p> |
| 7.4 - Consolider les grands ports dans leur vocation de porte d'entrée de l'Europe | <p><i>L'élargissement du canal de Panama offre une opportunité de développement de l'activité des ports des îles du bassin maritime) à l'échelle internationale, notamment pour les activités de transbordement. S'agissant du cabotage inter-îles, il reste trop volatile et peu adapté au marché des Petites Antilles pour être développé : le marché n'existe pas.</i></p> <p><i>Les Antilles françaises sont une tête de pont de l'Union européenne, ce qui constitue une véritable force pour le bassin et un atout aux yeux des armateurs.</i></p> |

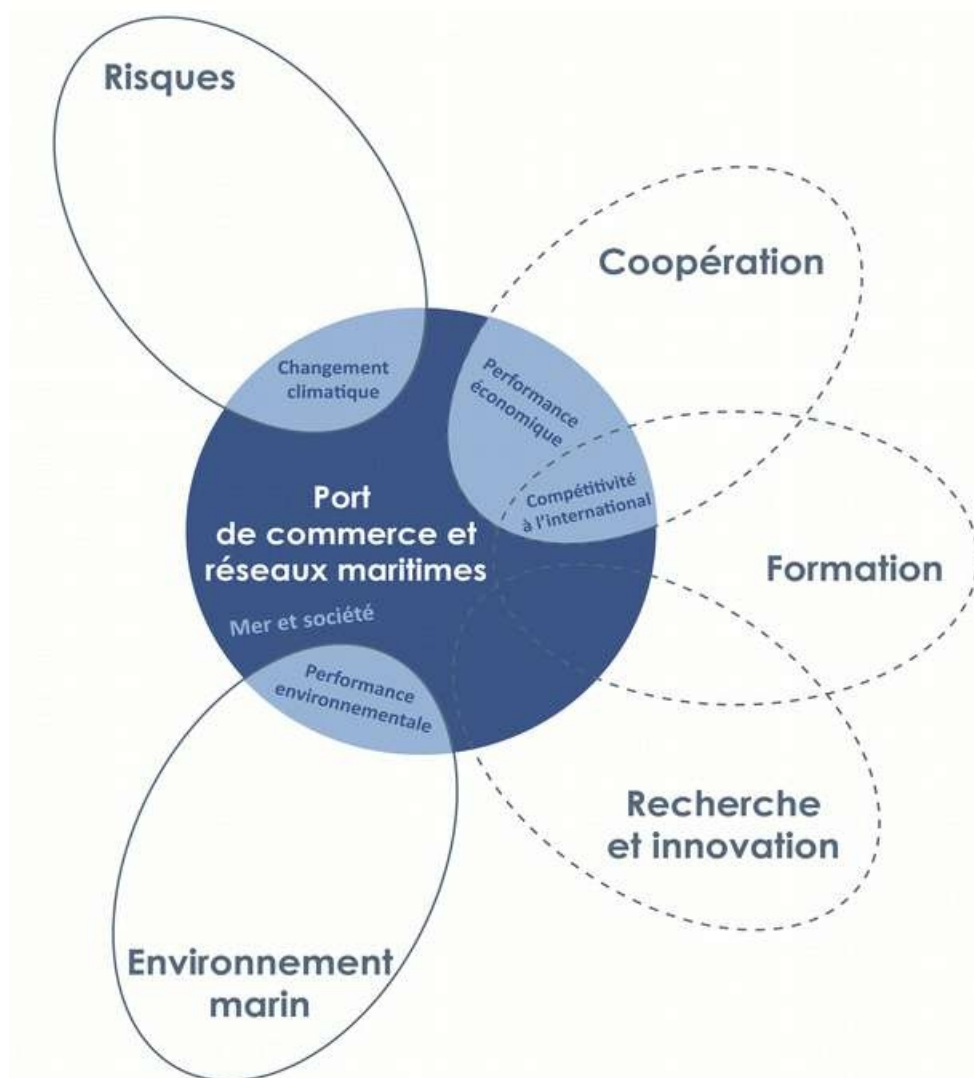
| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 7.5 - Améliorer la fluidité et l'efficacité de la chaîne logistique au sein du Marché Unique Antillais (MUA) | <p><i>Depuis le 1er janvier 1995, les régions de Guadeloupe et de Martinique constituent un territoire fiscal unique au regard de la TVA, des accises et de l'octroi de mer. Les marchandises produites en Guadeloupe ou importées dans cette région et qui sont expédiées ou livrées en Martinique, et vice-versa, ne sont donc pas soumises à des formalités de dédouanement.</i></p> <p><i>La mise en place du MUA, territoire fiscal unique en Martinique et en Guadeloupe, a été une avancée majeure pour une approche en « coopération » (mot-valise combinant la nécessaire « coopération » et l'inévitable « compétition ») des 2 territoires. Toutefois, elle ne constitue qu'une 1ère étape, qui doit désormais être renforcée et consolidée par l'efficacité de la chaîne logistique.</i></p> <p><i>Par ailleurs, la mise en place de l'indice de coût logistique permettrait par exemple d'intégrer des classements internationaux et de pouvoir valoriser les avantages concurrentiels des ports du bassin vis-à-vis des autres ports de la Caraïbe.</i></p> |
| 7.6 - Mettre en place des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels | <p><i>Afin de favoriser l'économie bleue au sein du bassin, il est non seulement indispensable d'avoir une main d'œuvre qualifiée mais également de proposer des aménagements qui puissent répondre aux attentes de tous les professionnels (compagnies de transport maritime, croisière, nautisme...). Ces infrastructures conditionnent l'interface avec le terrestre et les territoires dans leur ensemble.</i></p> <p><i>En lien avec les thématiques « plaisance, croisière et activités nautiques » et « pêche et aquaculture ».</i></p> |
| 7.7 - Maintenir et/ou augmenter la capacité de réparation navale dans les ports | <p><i>Les performances économiques des ports reposent en grande partie sur l'optimisation de leur foncier.</i></p> <p><i>En outre, la destination de ce foncier constitue un enjeu majeur dans l'aménagement des territoires et pour le développement de certains secteurs de l'économie bleue.</i></p> <p><i>En particulier, le maintien et le développement des constructeurs navals – activité qui ne peut exister que sur le littoral – doivent être impérativement privilégiés par les ports.</i></p> |
| 7.8 - Développer l'intelligence économique | <p><i>L'intelligence économique peut être définie comme l'ensemble des actions coordonnées de recherche, de traitement et de distribution, en vue de son exploitation, de l'information utile aux acteurs économiques.</i></p> <p><i>Compte tenu de la concurrence au sein de l'arc caribéen, les ports du bassin et les transporteurs ne peuvent s'exonérer de se positionner très vite – et plus vite que leurs concurrents – dans ces nouvelles technologies.</i></p> <p><i>La mise en place des « Port Community Systems » au sein de la Caraïbe, avec les îles</i></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><i>françaises comme précurseurs, permet au bassin de marquer le pas. Cette intelligence économique nécessite en particulier la dématérialisation des flux de données et leurs consolidations dans des délais resserrés. Elle permettra d'anticiper les évolutions du marché.</i></p> <p><i>En ce sens, cet objectif rejoint également la thématique « formation professionnelle maritime » puisque la main d'œuvre antillaise, à tout niveau de responsabilité, doit être formée pour mieux appréhender cette nécessité.</i></p> |
|--|---|

ENJEU : Performance environnementale et changement climatique

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 7.9 - Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports de la façade et des transports/réseaux | <p><i>Le développement durable des GPM et autres ports de commerce (à Saint-Martin et Saint-Barthélemy en particulier) nécessite la mise en place d'investissements permettant de réduire les impacts sur l'environnement et de permettre l'accueil des nouvelles générations de navires plus propres.</i></p> <p><i>Cette nécessaire transition écologique des ports et des navires doit également permettre de mieux anticiper les effets du changement climatique : l'argument écologique sera alors aussi un argument économique par les innovations qui seront mises en place et les nouveaux services portuaires qui seront développés.</i></p> |
| 7.10 - Adapter les ports et les transports maritimes au changement climatique | |
| 7.11 - Atténuer les effets du changement climatique | |

Les enjeux de la thématique « ports de commerce & réseaux maritimes » sont en lien avec diverses autres thématiques (voir schéma ci-dessous) :



Récifs artificiels du cantonnement de pêche de
Case-Pilote
(© Observatoire du Milieu Marin Martiniquais
(OMMM), 2017)



Houlographe
(© CEREMA)



Recherche et innovation

Mieux connaître la mer

La connaissance du milieu marin est un enjeu fort inscrit dans la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) qui fixe comme première action prioritaire le développement d'une société de la connaissance marine et maritime. Cette connaissance est indispensable au pilotage des politiques publiques sur les domaines côtiers et maritimes.

La SNML affiche par ailleurs la volonté de valoriser les spécificités de l'outre-mer dans la recherche. Les Antilles françaises constituent un espace d'étude remarquable (biodiversité, énergies renouvelables, risques, géologie marine, gestion intégrée des espaces marins...). Cependant les connaissances doivent encore être développées sur de nombreux sujets, notamment sur l'économie bleue.

La recherche dans le secteur public est davantage présente aux Antilles françaises que celle du secteur privé. Des équipes de recherche de très bon niveau telles que l'Ifremer, l'Université des Antilles et le BRGM sont en particulier présentes dans le bassin.

Toutefois, alors que 80 % de la biodiversité française est celle de l'outre-mer et que la très grande majorité de l'espace maritime français se situe en outre-mer, les effectifs des équipes de recherche dédiées aux sujets maritimes restent faibles et manquent d'infrastructures comme des stations marines ou des bassins d'étude dédiés à la recherche. De plus, l'accès aux financements nationaux et européens est souvent difficile.

La recherche scientifique dans le bassin caribéen

Les Antilles font l'objet de nombreux projets de recherches sur la mer et le littoral animés par une pluralité d'acteurs issus d'horizons variés. Afin de structurer la recherche, le RTPi Caraïbes (Réseau thématique pluridisciplinaire international) a été mis en place autour de 4 thématiques concernant l'écologie et l'environnement dans la région des Caraïbes : insularité et évolution, diversité et santé des écosystèmes, anthropisation, et espèces envahissantes. Construit dans un premier temps autour des laboratoires français, le réseau s'étend désormais aux partenaires étrangers.

Les îles sont par excellence des territoires d'innovation. Dans le domaine maritime, des solutions innovantes (travaux, ingénierie, réglementation...) devront être encouragées en s'appuyant sur les mécanismes prévus pour favoriser l'innovation (Lab, plate-forme, incubateur comme Zebox en Guadeloupe...).

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|--|
| <p>Un espace d'étude remarquable (biodiversité, énergies renouvelables, risques, géologie marine, archéologie marine, gestion intégrée des espaces marins, réseau d'AMP...)</p> <p>Une coopération des équipes locales à un niveau national et international (réseau d'excellence scientifique)</p> <p>Des équipes de recherche (UA, IFREMER, IRD, IRSTEA, BRGM, etc) et des bureaux d'étude</p> <p>Un réseau d'observateurs et de recherche par les associations environnementales</p> <p>Des structures d'accompagnement de l'innovation (technopole, PARM...)</p> | <p>Un accès difficile aux financements nationaux et européens de la recherche</p> <p>Une faiblesse de l'ingénierie de projet</p> <p>Une faible mobilisation des crédits disponibles, des difficultés de préfinancement des outils financiers disponibles</p> <p>Une inadéquation des cadres nationaux aux spécificités du bassin (par exemple le FEAMP)</p> <p>De faibles effectifs des équipes de recherche dédiées aux sujets maritimes</p> <p>Un manque de connaissance sur de très nombreux sujets (sur les stocks halieutiques par exemple)</p> <p>Des priorités nationales de recherche sans moyens dédiés pour le bassin (absence de directive nationale sur les ressources halieutiques...)</p> <p>Pas ou peu de porteurs de projet identifiés sur des projets innovants, absence de start-up, des départements R&D privés quasi inexistantes</p> <p>Un manque d'attractivité pour la mobilité des scientifiques</p> <p>Une faible structuration de la recherche. Peu d'infrastructures existantes</p> <p>Des surcoûts exorbitants des moyens de recherche</p> <p>Une absence d'institut de transfert des connaissances et d'incubateurs</p> <p>Une absence de stations marines et de stations d'observation sous-marine</p> |
| OPPORTUNITÉS | MENACES |
| <p>Des recherches sur de nouvelles espèces aquacoles, malgré une faible production de la filière</p> <p>Une valorisation de la biodiversité marine (biomolécules, biomimétisme, sargasses, etc)</p> <p>Le protocole international de Nagoya sur l'Accès et le Partage des Avantages (APA)</p> <p>Un bassin propice pour les énergies renouvelables marines</p> <p>Des politiques régionales de soutien à la recherche (par exemple Interreg - Feder)</p> <p>Des engagements politiques récurrents en faveur de la recherche outre-mer</p> <p>Un potentiel de développement des équipes existantes</p> <p>Des relations entre l'université et le monde de l'entreprise à optimiser (cellule de valorisation de l'UA)</p> <p>Une coopération entre organismes de recherche à l'échelle du bassin caraïbe</p> <p>Une valorisation des savoirs et connaissances traditionnels, en pêche notamment</p> | <p>Peu de mise en réseau des projets de recherche : méconnaissance par les acteurs des projets menés sur le territoire</p> <p>Un manque de soutien des instances nationales</p> <p>Une instabilité des équipes de recherche</p> <p>Des engagements politiques récurrents non tenus ou soutenus</p> <p>Des crises successives impactant les crédits dédiés à la recherche</p> <p>Un manque d'étude sur la gestion des stocks pouvant conduire à une surexploitation</p> <p>Des difficultés à nouer des partenariats entre scientifiques et professionnels</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Application / valorisation de la recherche

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 8.1 - Développer les structures et outils de transfert | <p>Il s'agit ici d'un objectif majeur de cette thématique « recherche & innovation » pour répondre à l'enjeu d'application de la recherche.</p> <p>Ces structures de transfert permettent de faciliter les liens entre le monde économique et le monde universitaire, entre les chercheurs et les entreprises ou autres entrepreneurs.</p> <p>Cet objectif peut conduire à la mise en place d'instituts techniques.</p> |
| 8.2 - Mieux connaître les travaux de recherche et les valoriser à des fins d'innovation | <p>Il s'agit non seulement de diffusion de connaissance mais aussi de partage de ces connaissances. La problématique de la diffusion et du partage est récurrente dans tous les secteurs de recherche.</p> |
| 8.3 - Valoriser économiquement les ressources | <p>Cet objectif vise à permettre un gain économique suite aux recherches réalisées.</p> <p>Il consiste également à ce que les chercheurs et entrepreneurs se protègent en matière de propriété intellectuelle, et qu'ils déposent ainsi des brevets pour valoriser toutes les innovations mises en place.</p> |
| 8.4 - S'orienter vers des outils innovants | <p>Il s'agit ici de s'orienter vers de nouvelles formes de recherche, en s'appuyant par exemple sur la science participative (en faisant ainsi le lien avec l'objectif suivant) ou sur des outils innovants dans une approche de recherche à l'échelle du bassin (images satellitaires par exemple).</p> |

ENJEU : Gouvernance et moyens de la recherche

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 8.5 - Renforcer les moyens humains et financiers dédiés à la recherche | <i>Il s'agit ici d'un objectif majeur pour cet enjeu : il faut avant tout renforcer les équipes de recherche et les moyens qui leur sont alloués aux Antilles. Alors que le bassin est constitué uniquement de territoires insulaires – voire archipélagiques – et que leur linéaire côtier est très important, la recherche dédiée à des sujets maritimes reste plutôt limitée.</i> |
| 8.6 - Améliorer la cohésion des acteurs en structurant la recherche et l'innovation maritimes / marines à l'échelle du bassin | <i>La structuration de la recherche et de l'innovation en améliorant la gouvernance et les moyens alloués est une priorité forte. Il s'agit notamment de mutualiser des outils et équipements de recherche ou d'application technique entre territoires.</i> |
| 8.7 - Développer et adapter les filières de formation aux besoins | <i>Les Antilles françaises, en tant que « laboratoire » idéal pour étudier les impacts du changement climatique, doivent attirer les moyens humains et financiers de la recherche.</i> <i>Cet enjeu rejoint la thématique « formation professionnelle ».</i> |

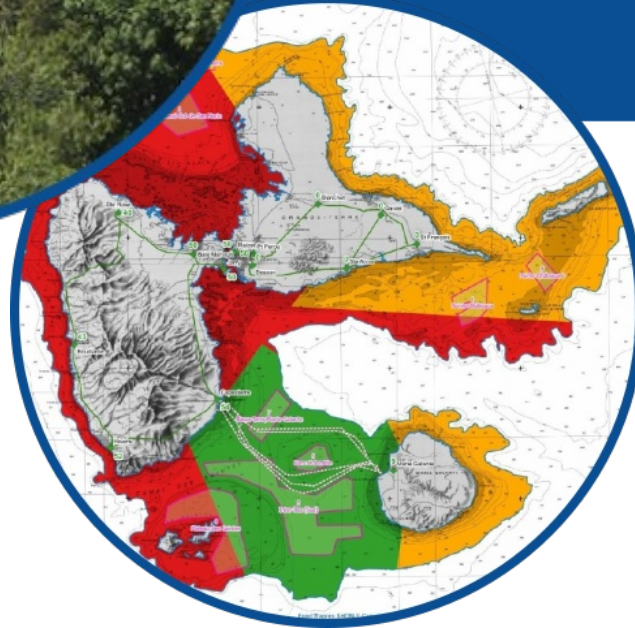
ENJEU : Objets prioritaires de recherche et d'innovation

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 8.8 - Améliorer la connaissance de la biodiversité marine et des pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires (mangroves, herbiers, récifs coralliens) et les espèces | <i>Les acteurs maritimes du bassin doivent inscrire leurs programmes de recherche et d'innovation dans une démarche de « faire mieux plutôt que faire plus » afin de préserver l'identité de ses îles.</i> <i>Plusieurs sujets prioritaires de recherche ont été déterminés (voir objectifs stratégiques ci-joints) : ces besoins de connaissance ont également été identifiés dans les thématiques correspondantes (environnement marin, risques, pêche et aquaculture...).</i> |
| 8.9 - Améliorer la connaissance pour une meilleure gestion des ressources halieutiques | |
| 8.10 - Identifier les ressources minérales et énergétiques pour une exploitation durable | |
| 8.11 - Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements massifs de sargasses...) | |
| 8.12 - Développer la recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales | |
| 8.13 - Soutenir les actions de recherche sur les dépollutions et décontaminations | |

Usine de désalinisation de
Saint-Barthélemy
(© TIRU)



Carte de potentialité
(Ademe, Région
Guadeloupe)



Ressources marines

Des ressources marines encore inexploitées

Les ressources marines autres qu'halieutiques sont encore inexploitées dans le bassin Antilles : énergies renouvelables, biotechnologies, granulats marins, etc. Le potentiel reste peu connu.

Les énergies marines renouvelables

Les objectifs du Grenelle de l'environnement pour les territoires d'Outre-mer, réaffirmés par la loi de transition énergétique pour une croissance verte, sont ambitieux : générer 50 % de l'énergie consommée à partir de sources renouvelables en 2020 et atteindre l'autonomie énergétique à l'horizon 2030. En 2015 et d'après l'ADEME, la part du charbon et du pétrole dans le mix énergétique s'élève à près de 100 % à Saint-Martin et Saint-Barthélemy, à 82 % en Guadeloupe et à 93 % en Martinique.

L'indépendance énergétique représente en effet un enjeu stratégique dans les régions insulaires, contraintes d'importer massivement des ressources fossiles (fioul, charbon, carburants). La faible taille des systèmes électriques conjuguée à la non-interconnexion des réseaux, induit une plus grande fragilité que celle des réseaux interconnectés et nécessite une approche spécifique.

En effet le bassin maritime possède des atouts considérables en matière d'énergies marines renouvelables : des alizés constants pour l'éolien en mer, une mer chaude et des fonds marins profonds proches des côtes pour l'ETM (énergie thermique des mers) et le SWAC (Sea Water Air Conditioning), des trains de houle réguliers, etc.

Des études prospectives ont déjà été réalisées : en 2007, le Conseil Régional de la Martinique a piloté une étude portant sur « l'Exploitation des ressources marines destinées à la production d'électricité dans les Régions Ultra Périphériques » et en 2015, un pré-diagnostic pour le développement éolien offshore flottant en Guadeloupe a été mené par AKUO Energy, co-financé par la Région Guadeloupe et l'ADEME.

Outre les études de potentialité, il existe plusieurs projets, certains très avancés mais n'ayant pas encore abouti (projet NEMO en Martinique d'énergie thermique des mers de 10 MW).

Les granulats marins

Devant les difficultés croissantes d'accès aux gisements terrestres, les producteurs de granulats diversifient leurs ressources, notamment par les granulats marins.

Ces matériaux extraits en mer possèdent des caractéristiques semblables à celles des granulats de roches meubles extraits de carrières terrestres. Jusqu'en 2019, seul un gisement était exploité (au large de Petit-Havre au Gosier en Guadeloupe), avec un prélèvement maximal autorisé de 118 000 m³ par an, mais en 2020, il n'est plus en activité et toutes les autorisations relatives à cette activité sont échues.

Pourtant, diverses études ont montré un important potentiel sur l'ensemble du bassin maritime.

Les biotechnologies

Les écosystèmes antillais, du fait de leur diversité, présentent un potentiel pour l'exploitation des biotechnologies qui mériterait d'être développé (IEDOM, Institut d'émission des départements d'Outre-mer, 2018).

Par ailleurs, la problématique des sargasses a poussé vers une réflexion globale sur leur devenir. Ainsi, un appel à projets et des appels à manifestation d'intérêt ont été lancés par l'ADEME en Guadeloupe et en Martinique afin de valoriser ces algues à travers la production de compost, de biogaz, de bioplastique ou encore de produits cosmétiques.

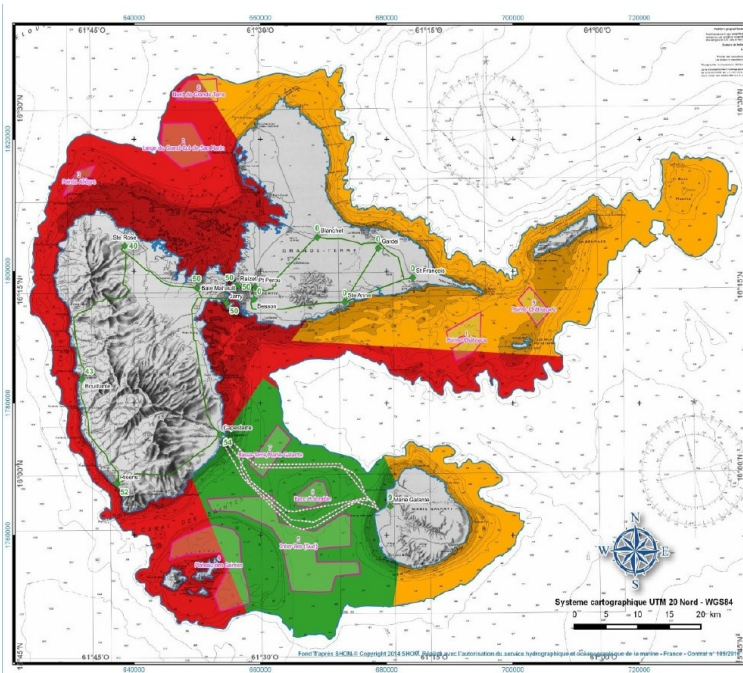
La désalinisation

Les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy sont des îles « sèches », ne possédant pas de ressources naturelles en eau potable. Ainsi, chaque île dispose d'une usine de désalinisation pour l'alimentation en eau potable. A Saint-Martin, l'usine mise en place en 2006 traite par osmose inverse une capacité maximale de 9 000 m³ d'eau de mer par jour. L'énergie fournie pour faire fonctionner les usines provient en partie de l'incinération des ordures ménagères.



Carte sur le potentiel des énergies de la mer en Martinique (Conseil Régional Martinique, 2007)

- Filière houle : très bonnes potentialités, principalement à l'Est et au Nord Est de l'île ;
- Filière gradient thermique des mers : très fortes potentialités, principalement sur la façade Ouest de l'île en mer des Caraïbes avec environ 350 km² de surface utilisable à l'intérieur de la zone étudiée ;
- Filière vent : bonnes potentialités, principalement sur les façades Est et Sud Est de l'île avec environ 40 km² de surface utilisable à l'intérieur de la zone étudiée ;
- Filières courant : pas de potentialité identifiée à ce jour pour la Martinique.



Carte sur les zones potentielles pour l'implantation d'éoliennes flottantes en Guadeloupe (Ademe, Région Guadeloupe, 2015)

- Zones encadrées en rose favorables au vu des contraintes physiques, géomorphologiques et conditions des sols notamment.
- Zones en vert : zones préférentiellement identifiées pour la création d'un parc éolien flottant, l'analyse des contraintes ne montrant pas d'arguments défavorables à leur installation.

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|---|---|
| <p>Des territoires insulaires propices à l'expérimentation / installation de démonstrateurs</p> <p>Une zone maritime large avec un fort potentiel pour les filières houle, vent et énergie thermique des mers</p> <p>Des potentialités fortes (présence de coraux, algues, éponges) pour les biomolécules</p> <p>Des unités de désalinisation installées à Saint-Martin et Saint-Barthélemy et alimentées par de l'énergie produite à partir d'incinération d'ordures ménagères</p> | <p>Aucune installation à ce jour d'énergies marines renouvelables, hors usines de désalinisation</p> <p>Peu de connaissance sur l'impact environnemental des prélèvements</p> <p>Des connaissances encore insuffisantes sur le potentiel en biotechnologie de la flore et de la faune marines</p> |
| OPPORTUNITÉS | MENACES |
| <p>Les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (2015) qui fixe des objectifs d'autonomie énergétique en 2030 et de 50 % d'énergies renouvelables en 2050</p> <p>Des entreprises prêtes à investir dans les énergies renouvelables</p> <p>Une possible valorisation des sargasses</p> <p>Des projets qui émergent (énergie houlomotrice en Guadeloupe)</p> | <p>L'acceptabilité des énergies marines et une sensibilité citoyenne sur les conséquences paysagères et d'occupation de l'espace en mer des énergies renouvelables en mer</p> <p>Des obstacles potentiels à la navigation et aux activités économiques en mer</p> <p>Des installations pouvant perturber les milieux marins</p> <p>Disponibilité aléatoire de la ressource sargasses</p> <p>Pas ou peu de porteurs de projets identifiés sur des projets innovants</p> <p>Des risques naturels forts (cyclones notamment)</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Connaissance

| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 9.1 - Identifier les ressources minérales, biologiques et énergétiques pour une exploitation durable | <i>Les potentialités du bassin maritime en termes de ressources marines nouvelles, hors ressources halieutiques, sont très mal connues. Cet objectif vise à identifier ces ressources marines (extractions de matériaux et de granulats marins, potentiel de développement en énergies marines renouvelables...) et à capitaliser, partager cette connaissance au sein du bassin.</i> |
| 9.2 - Capitaliser la connaissance à l'échelle du bassin à partir des expériences déjà menées | |
| 9.3 - Sensibiliser les acteurs institutionnels aux possibilités de développement et d'exploitation des ressources marines | |

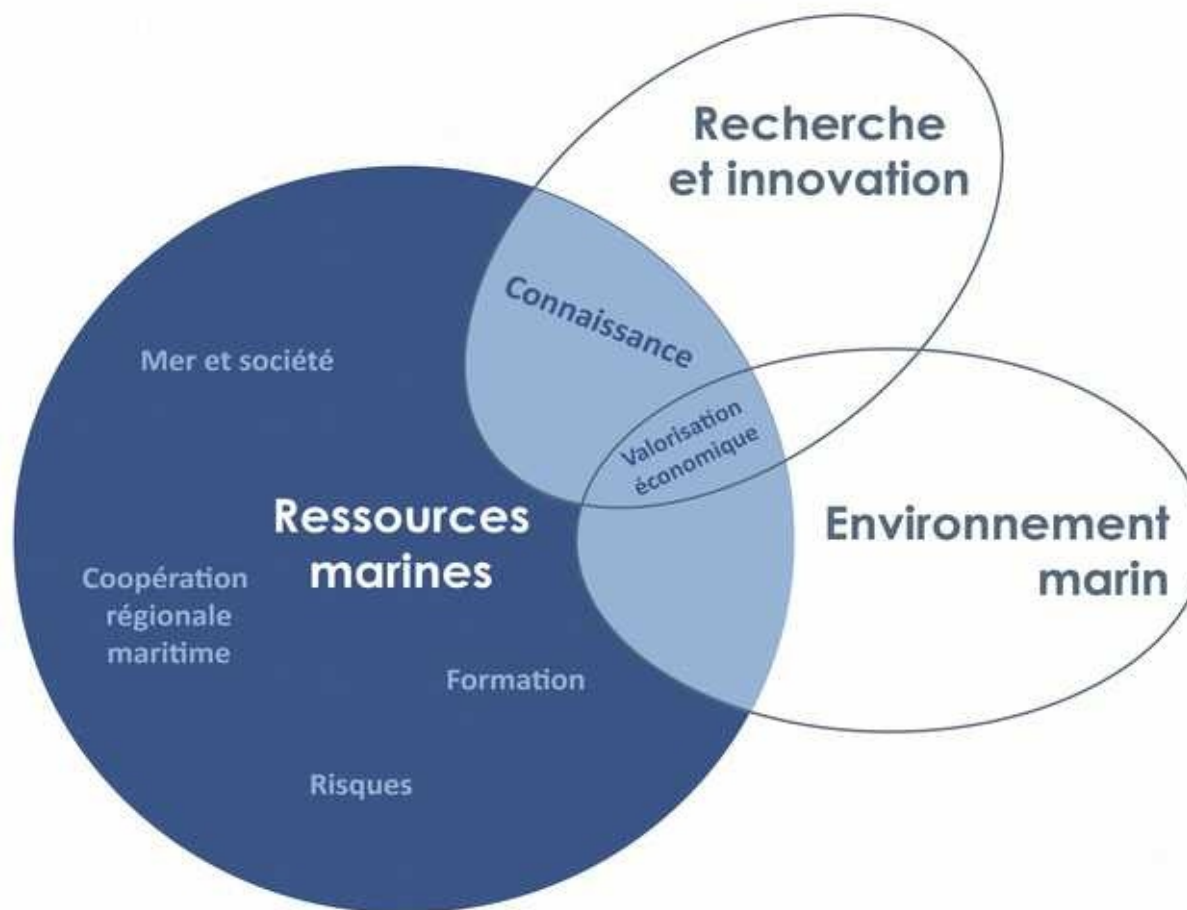
ENJEU : Valorisation économique

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 9.4 - Favoriser l'innovation et la mise en place d'entreprises d'exploitation durable des ressources marines | <i>L'exploitation des ressources marines est une filière économique à fort potentiel pour le bassin maritime, pouvant contribuer non seulement au développement de son économie mais aussi à son indépendance énergétique. En effet, au niveau énergétique, les objectifs du Grenelle de l'environnement pour les DOM, réaffirmés par la Loi transition énergétique pour une croissance verte, sont ambitieux : en 2020, 50 % de l'énergie consommée doit être produite à partir de sources renouvelables et à l'horizon 2030, l'autonomie énergétique doit être atteinte. Cependant, l'exploitation des ressources doit être durable et s'inscrire dans une politique de préservation du milieu marin et de sa biodiversité.</i> |

ENJEU : Sensibilisation

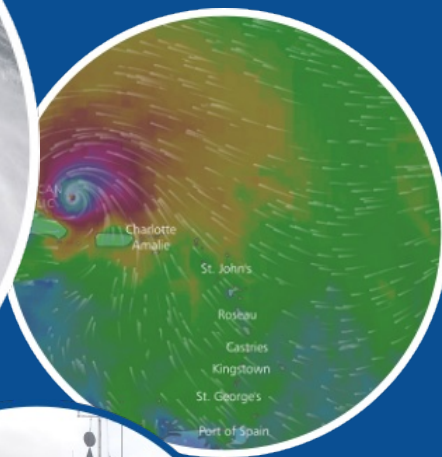
| Objectifs stratégiques | |
|--|---|
| 9.5 - Communiquer auprès du grand public autour des objectifs du Grenelle de l'environnement et de la mer | <i>L'acceptabilité sociale des projets d'exploitation des ressources marines est une composante importante de leur mise en œuvre.</i> |

Les enjeux de la thématique « ressources marines » sont en lien avec diverses autres thématiques (voir schéma ci-dessous) :





Ouragan Irma, septembre 2017
Image de la NASA (© NOAA/CIRA)
et capture d'écran windy.com



Services Phares Et balises
des Directions de la Mer

Risques

Risques naturels littoraux

Les communes littorales, et donc a fortiori les territoires insulaires, sont plus exposées aux risques naturels majeurs que la moyenne nationale.

Les Antilles françaises sont fortement vulnérables puisqu'elles sont confrontées à de très nombreux risques naturels : tempêtes tropicales, submersions marines, érosion côtière – phénomènes d'ores et déjà sensiblement renforcés par le changement climatique – mais également tsunamis et éruptions volcaniques.

Les risques liés aux tempêtes tropicales et aux submersions marines sont particulièrement prégnants, alors même qu'une grande majorité des activités et infrastructures, qu'elles soient liées à l'économie bleue (ports, plaisance, pêche, etc) ou à d'autres secteurs économiques (urbanisme, installations ICPE, etc), sont situées précisément sur le littoral. Cette situation induit une grande fragilité des territoires face aux risques naturels extrêmes, à l'image des destructions majeures causées par l'ouragan Irma à Saint-Martin et Saint-Barthélemy en 2017.

Des outils d'aménagement, tels que les plans de prévention des risques naturels et la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte – qui devra être déclinée localement – permettent à long terme de réduire ces risques.

Lorsque les événements surviennent, la gestion de crise est du ressort des communes et, de manière supra, de l'État qui vient se substituer le cas échéant et qui peut mobiliser des plans ORSEC (organisation de la réponse de la sécurité civile) dédiés permettant d'assurer une gestion de crise face à un événement majeur.

Toutefois, des incertitudes fortes pèsent sur la capacité des territoires à assurer un retour à la normale, dans de bonnes conditions en termes d'organisation et de délais.

Risques technologiques et sanitaires

Les principaux risques technologiques aux Antilles sont les risques industriels et les risques liés au transport de marchandises dangereuses. Le littoral est caractérisé par la présence de nombreuses industries liées notamment aux activités portuaires et aux échanges maritimes : raffinage du pétrole, cokéfaction, sidérurgie ou industrie chimique.

Les rejets issus des activités humaines peuvent par ailleurs dégrader la qualité des eaux littorales et générer des risques sanitaires. La consommation de produits de la mer doit également être encadrée du fait de la présence potentielle de contaminants dans la chair des organismes consommés (chlordécone, ciguatoxine...).

Les échouements massifs des sargasses sont également à l'origine de risques sanitaires puisqu'elles dégagent des gaz toxiques en pourrissant après leur échouement. La lutte contre les sargasses se déploie sur plusieurs fronts (ramassage, barrages en mer, valorisation, etc) mais reste très difficile et coûteuse.

L'impact sur les activités économiques (tourisme, loisirs nautiques, pêche, baignade, etc) n'est pas négligeable.

Finalement, le risque sanitaire suite à la crise Covid-19 de début 2020 est une nouvelle réalité avec laquelle il est désormais impératif de composer. L'importance du trafic maritime dans la propagation de l'épidémie (croisière, plaisance) a été l'une des caractéristiques de la crise. Des mesures de gestion du trafic maritime ont été prises et devront sans doute être affinées dans le futur afin de prendre en compte cette nouvelle composante du risque.

Risques liés au trafic maritime

La Caraïbe concentre près de la moitié de l'activité de croisière mondiale. Pendant la saison touristique, de novembre à mai, on enregistre en moyenne la présence simultanée d'une vingtaine de navires de croisière représentant environ 70 000 personnes. Le risque d'une intervention de type SMGA (Secours Maritime de Grande Ampleur) est donc particulièrement prégnant.

La présence de terminaux pétroliers majeurs dans les petites Antilles (Saint-Eustache, Sainte-Lucie, Martinique et Guadeloupe) et d'un fort trafic commercial renforcent l'existence d'un risque d'accident maritime pouvant entraîner une pollution par hydrocarbure.

La sécurité maritime est sous la responsabilité aux Antilles françaises du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM), le préfet de Martinique, assisté par le commandant de zone maritime (CZM). Le DDG AEM engage et coordonne les moyens des administrations et autres acteurs agissant en mer (affaires maritimes, douane, marine nationale, sécurité civile, SNSM, gendarmerie) pour assurer les secours en mer, prévenir et lutter contre les pollutions marines.

Il dispose d'un centre opérationnel, le CROSS Antilles-Guyane, qui assure le suivi du trafic maritime et la coordination des opérations de sauvetage des personnes et d'assistance en mer dans une zone de 3 millions de kilomètres allant d'Anguilla à la Guyane jusqu'au milieu de l'Atlantique. Le CROSS assure un rôle important d'animateur du réseau de sécurité civile des moyens intervenant en mer, et possède de nombreux accords de coopération avec les pays voisins. La plaisance reste l'activité suscitant le plus de sauvetages et d'assistance (près de 60 % des opérations).

Enfin, les établissements de signalisation maritime (ESM), dont l'entretien est assuré par le service des Phares et Balises des Directions de la Mer, permettent de sécuriser la navigation aux abords des ports et abris. Du matériel de lutte contre la pollution est stocké dans des centres POLMAR en Martinique et en Guadeloupe et mis à disposition du SDIS (Service départemental d'incendie et de secours) en cas de pollutions marines menaçant les côtes. La Marine nationale dispose également dans la base navale de Fort-de-France de moyens de lutte contre les pollutions marines pouvant intervenir en mer.

Risques & prévention

24 tsunamis recensés aux Petites Antilles ces 400 dernières années

100 % des communes et des collectivités des Antilles françaises sont couvertes par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN)

81 %

des sites de baignade en mer aux Antilles françaises classés en qualité d'eau de baignade **excellente**
(source : ARS 2016)

Erosion du trait de côte (2017)

MARTINIQUE

7 % du trait de côte en recul

0,28 km² perdus entre 1960 et 2010

GUADELOUPE

18 % du trait de côte en recul

1,08 km² perdus entre 1960 et 2010

7 sites Seveso Haut aux Antilles (en Guadeloupe et en Martinique uniquement)

Terminaux pétroliers

2 Mm³ Saint-Eustache

1,3 Mm³ Sainte-Lucie

0,4 Mm³ Martinique/Guadeloupe

335

établissements de signalisation maritime (ESM)

EN 2019

2906 personnes impliquées dans des opérations de recherche, sauvetage, assistance ou sûreté en mer

dont

1391 personnes assistées, retrouvées ou secourues

9249 messages SURNAV et MOUVINF sur l'Antilles Guyane enregistrés (signalement obligatoire des navires transportant une cargaison dangereuse ou d'un navire en avarie)

Source : CROSS-AG 2019

En haute saison, la croisière génère la présence simultanée en mer de

35 000 à 50 000

passagers

Sur la zone de compétence du CROSS, impliquant un risque de sauvetage maritime de grande ampleur

Matrice AFOM

| ATOUTS | FAIBLESSES |
|--|--|
| <p>La présence de moyens aéromaritimes d'État conséquents (Affaires maritimes, Gendarmerie, Marine, Service Garde-Côtes des douanes)</p> <p>L'intégration régionale des îles françaises et l'exercice assumé et reconnu de responsabilités régionales (SRR, CROSS AG, accords bilatéraux SAR)</p> <p>La cohérence de l'organisation zonale avec un unique Délégué Du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer (DDG AEM) aux Antilles, basé en Martinique (Préfet de Martinique, préfet de zone Antilles)</p> <p>Un réseau ORSEC maritime qui s'appuie sur les réseaux POLMAR (anti-pollution), ANED (assistance aux navires en difficulté) et SAR (Search And Rescue)</p> <p>Le CROSS AG comme centre régional opérationnel de coordination du sauvetage en mer et de la surveillance du trafic maritime</p> <p>Des PPRN pour toutes les communes de Guadeloupe et de Martinique et pour la collectivité de Saint-Martin</p> <p>Une qualité des eaux de baignade globalement bonne</p> <p>Une surveillance sanitaire régulière par l'ARS</p> <p>Un Centre de Sécurité des Navires (CSN) présent en Martinique, Guadeloupe et Saint-Martin, qui réalise également des visites sur les navires étrangers</p> <p>La mise en place de capteurs pour surveiller la qualité de l'air suite aux échouements de sargasses</p> | <p>Le caractère insulaire des Antilles françaises, qui accroît les risques naturels (littoraux en particulier) et l'élongation pour l'emploi des moyens aéromaritimes</p> <p>La double insularité, notamment pour les dépendances de la Guadeloupe (les Saintes, la Désirade, Marie-Galante)</p> <p>La récurrence des événements cycloniques majeurs</p> <p>L'organisation de la réponse internationale de gestion de crise maritime au niveau de l'interface « mer-terre » dans les petites Antilles</p> <p>Une concentration de la population et des infrastructures sur les zones les plus exposées aux risques</p> <p>Un littoral particulièrement concerné par l'érosion côtière</p> <p>Une méconnaissance de certains phénomènes d'érosion côtière (sur les falaises meubles en particulier)</p> <p>Des échouements de sargasses</p> <p>Une contamination des produits de la mer par la chlordécone</p> <p>Une contamination de certains poissons par la ciguatoxine</p> |
| OPPORTUNITÉS | MENACES |
| <p>Des plans complémentaires de prévention des risques (contre les inondations par ex – les PAPI)</p> <p>Des pistes d'adaptation au changement climatique proposées par l'ONERC (Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique)</p> <p>Une sensibilisation du grand public et des consommateurs</p> <p>Des connaissances à affiner (en particulier en matière de risques sanitaires) pour mieux adapter les mesures de précaution</p> <p>La position des Antilles françaises au cœur de la Caraïbe</p> <p>Des accords de partenariat en matière de sauvetage maritime en cours de finalisation avec les États insulaires des petites Antilles</p> <p>Des solutions biosourcées pour réduire les risques et favoriser la résilience (restauration de mangroves, récifs artificiels, etc)</p> | <p>Les risques naturels majeurs du fait de la zone de subduction océanique (séisme, tsunami, éruption volcanique...) et du changement climatique (recul du trait de côte, cyclones)</p> <p>Des risques d'épisodes de sargasses plus massifs et plus réguliers</p> <p>Une dégradation de la qualité du milieu marin</p> <p>Des menaces en termes de sûreté maritime : sûreté des personnes et des biens transportés, instabilité politique de certains États du bassin</p> <p>Une augmentation du trafic maritime, notamment de la croisière,</p> <p>Des défauts de sécurité potentiels sur les mega-ships (marchandises, croisières)</p> <p>Des crises sanitaires majeures, pouvant être amplifiées par le trafic maritime à passager (croisière, plaisance)</p> |

Enjeux et objectifs

ENJEU : Connaissance

| Objectifs stratégiques | |
|---|---|
| 10.1 - Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements massifs de sargasses...) | <i>Il s'agit ici de développer les actions de connaissance des phénomènes naturels et de leurs impacts potentiels sur les littoraux du bassin. Ces connaissances peuvent être mises au service de prévisions très localisées (exemple des études réalisées à la parcelle sur l'impact de l'évolution du trait de côte) ou être beaucoup plus générales sur l'impact de ces risques (par exemple pour l'impact sanitaire des échouements de sargasses) ou inscrites dans un contexte global (par exemple pour les questions relatives au changement climatique).</i> |

ENJEU : Action publique

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 10.2 - Coordonner l'action publique grâce à la mise en place de plans d'actions | <i>À chacun des risques connus, des plans d'actions sont associés. Par exemple, les plans de prévention des risques, la stratégie nationale de lutte contre l'érosion du trait de côte, etc. Il s'agit ici non pas de créer de nouveaux plans d'actions mais plutôt d'assurer une meilleure coordination entre ces plans et entre les acteurs concernés, compte-tenu des compétences de chacun. Il s'agira également de mettre en place des outils de résilience pour favoriser le retour à la normale des activités côtières après un événement majeur.</i> |
| 10.3 - Sensibiliser le grand public et prévenir les accidents | <i>La puissance publique a un véritable rôle à jouer dans la sensibilisation du grand public pour mieux anticiper les phénomènes naturels et pour mieux prévenir les risques d'accidents en mer. Il s'agit ici de mener des campagnes d'information et d'organiser des exercices pour que chacun puisse acquérir les bons réflexes.</i> |
| 10.4 - Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses | <i>Les échouements massifs de sargasses engendrent des impacts sanitaires (émanation de gaz toxiques), économiques (pour le tourisme, la pêche), et environnementaux. La lutte contre les échouements est une priorité forte. De même, une fois les algues échouées, leur enlèvement dans des délais restreints est également une priorité de l'action publique dans les Antilles françaises. Cet objectif est également une priorité en matière de protection de l'environnement marin.</i> |

ENJEU : Sécurité maritime

| Objectifs stratégiques | |
|---|--|
| 10.5 - Assurer la sécurité des biens et des personnes en circulation dans le bassin | <i>La plupart des objectifs précités est conditionnée à la nécessaire sécurité des biens et des personnes qui circulent par voie maritime dans le bassin maritime. Cette sécurité doit être maintenue et garantie à un très haut niveau dans les eaux françaises.</i> |
| 10.6 - Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes | <i>La sécurité des biens et des personnes doit également être garantie dans les ports et à bord des navires, et des exercices peuvent être organisés pour mieux s'assurer de l'efficacité des moyens engagés en cas d'accident ou d'attaque. Des exercices de type Sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA) peuvent par exemple être mis en place.</i> |
| 10.7 - Améliorer la sécurité dans la bande côtière | <i>La sécurité dans la bande côtière est assurée par des moyens spécifiques, en particulier compte tenu des compétences partagées dans la bande littorale maritime des 300 mètres entre le Délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer et les maires. Les plans de balisage, la surveillance des plages, etc sont autant d'outils permettant d'améliorer la sécurité dans la bande côtière.</i> |

ENJEU : Sécurité sanitaire

| Objectifs stratégiques | |
|--|--|
| 10.8 - Assurer la sécurité des personnes à terre et en mer en cas de pandémie | <i>La crise du Covid-19 modifie de manière durable la gestion du risque sanitaire et pandémique. Particulièrement dans le domaine maritime où, suite aux nombreuses contaminations à bord des navires de croisière et le fort afflux de plaisanciers sur les îles du bassin maritime pour le confinement, une réflexion poussée doit être menée pour mieux gérer ce risque et assurer la sécurité des personnes.</i> |
| 10.9 - Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes en cas de pandémie | |

Glossaire

| | |
|---|---|
| ACP : Afrique, Caraïbe, Pacifique | CSN : Centre de sécurité des navires |
| ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie | CZM : Commandant de zone maritime |
| AEC : Association des États de la Caraïbe | DCE : Directive cadre sur l'eau |
| AEM : Action de l'État en Mer | DCP : Dispositif de concentration de poissons |
| AMP : Aire marine protégée | DDG AEM : Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer |
| ANED : Assistance aux navires en difficulté | DE : Diplôme d'État |
| APE : Accords de partenariat économique | DOM : Département d'Outre-mer |
| APIT : Abri portuaire d'intérêt territorial | DPM : Domaine public maritime |
| BHU : Bateau hors d'usage | EFPMA : École de Formation Professionnelle Maritime et Aquacole de Martinique |
| BRGM : Bureau de recherches géologiques et minières | ESM : Établissement de signalisation maritime |
| BVI : British Virgin Islands | ETM : Énergie thermique des mers |
| CARIMAM : Caribbean Marine Mammals Preservation Network | FEAMP : Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche |
| CAR-SPAW : Centre régional d'activités destiné à la mise en œuvre du Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées de la zone Caraïbe (Specially Protected Areas and Wildlife en anglais – SPAW) | FEDER : Fonds européen de développement régional |
| CCIAG : Conseil de coordination inter- portuaire Antilles Guyane | FIN : Fédération des industries nautiques |
| CCS : Cargo Community System | FSE : Fonds social européen |
| CCSTI : Centres de culture scientifique, technique et industrielle | GPM : Grand port maritime |
| CEB : Comité de l'eau et de la biodiversité | Greta : Groupement d'Établissements |
| CIMer : Comité interministériel de la mer | ICCAT : Commission internationale pour la conservation des thonidés |
| CITES : Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction | ICPE : Installation classée pour la protection de l'environnement |
| CMQ : Campus des Métiers et des Qualifications | IEDOM : Institut d'émission des départements d'Outre-mer |
| COM : Collectivité d'Outre-mer | IFREMER : Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer |
| COPACO : Commission Pêche de l'Atlantique Centre Ouest | INN : illégale, non déclarée et non réglementée (pêche) |
| COPOLEN : Comité des polices de l'environnement | IRD : Institut de recherche pour le développement |
| CQP : Certificats de qualification professionnelle | IRSTEA : Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture |
| CRFM : Caribbean regional fisheries mechanism | MIPE : Mission interservices des polices de l'environnement |
| CROSS AG : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles Guyane | MISEN : Mission interservices de l'eau et de la nature |
| CRPMEM : Comité Régional des Pêches Maritime et des Élevages Marins | MUA : Marché unique antillais |
| | OECO : Organisation des États de la Caraïbe Orientale |
| | OFB : Office français de la biodiversité |
| | OMI : Organisation maritime internationale |

ONERC : Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique
OPCO : Opérateurs de compétences
ORSEC : Organisation de la réponse de sécurité civile
PAPI : Programme d'actions de prévention des inondations
PARM : Pôle agroressources et de recherche de Martinique
PCP : Politique commune de la pêche
PCS : Plan de compensation des surcoûts (aide FEAMP)
PIC : Plan investissement dans les compétences
PIF : Poste d'inspection frontalier
PLU : Plan local d'urbanisme
PNA : Plan national d'actions
POLMAR : Pollution marine
PPRN : Plan de prévention des risques naturels
R&D : Recherche & Développement
REP : Responsabilité élargie des producteurs
RUP : Région ultra-périphérique
RTPi : Réseau thématique pluridisciplinaire international (Caraïbes)
SAR : Search and rescue (recherche et sauvetage)
SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SDIS : Service départemental d'incendie et de secours
SIH : Système d'informations halieutiques
SMGA : Sauvetage maritime de grande ampleur
SNML : Stratégie nationale pour la mer et le littoral
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
SRB : Stratégie régionale pour la biodiversité
SRR : Search & rescue region
SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
STCW : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
SWAC : Sea water air conditioning
TVA : Taxe sur la valeur ajoutée
TVB : Trame verte et bleue
UA : Université des Antilles
UE : Union Européenne
UICN : Union internationale pour la conservation de la nature
VAE : Validation des acquis de l'expérience
ZEE : Zone économique exclusive
ZFANG : Zone franche d'activité Nouvelle Génération
ZMEL : Zone de mouillages et d'équipements légers