



Document stratégique de bassin maritime des Antilles

Version de travail

FICHES THEMATIQUES

Secrétariat du CMUBA - Juin 2019



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

Sommaire

Coopération régionale maritime.....	3
Environnement marin.....	9
Formation aux métiers de la mer.....	17
Mer & Société.....	23
Plaisance et activités nautiques.....	29
Pêche & aquaculture.....	37
Ports de commerce et réseaux maritimes.....	47
Recherche & innovation.....	53
Ressources marines.....	59
Risques.....	65

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.

Outils financiers dédiés à la coopération

Le principal outil financier dédié à la coopération est l'Interreg Caraïbes (qui existe depuis 2000), programme européen visant à promouvoir la coopération entre la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Martin, et les pays de la région Caraïbe. Les axes de coopération retenues concernent l'emploi et l'innovation, les risques naturels, l'environnement naturel et culturel, la santé publique, les énergies renouvelables, le renforcement du capital humain.

Parmi les projets Interreg Caraïbes 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 ambitionne la création d'itinéraires nautiques transnationaux des Caraïbes, afin de favoriser le développement économique des territoires de la zone, 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 « CARIMAM » pour la protection des mammifères marins dans la Caraïbe.

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

Une **faible** insertion régionale

3 000 000 km²

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

Matrice AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>Un réseau diplomatique français mobilisable</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>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>CAR-SPAW, structure internationale hébergée en Guadeloupe</p> <p>Des instances régionales (AEC, OECO)</p> <p>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 dans les Antilles françaises malgré une proximité géographique</p> <p>Peu de partage de données et d'informations entre institutions des différents pays</p> <p>Des liens commerciaux maritimes avec les pays de la Caraïbe faibles (ex : 90 % des exportations du GPM Martinique vers UE)</p> <p>Des prérogatives État/Collectivités freinent parfois les initiatives de coopération</p> <p>Une absence de forum politique à l'échelle de la Caraïbe</p> <p>Un manque d'observatoires/appels à projets relatifs aux actions en cours dans la Caraïbe</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>Des accords de délimitation de la ZEE entre la France et certains pays voisins encore non définis</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 velléités d'implantation</p> <p>Des aléas climatiques et environnementaux</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Investissement dans la coopération

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Apporter aux acteurs institutionnels et économiques les éléments permettant une meilleure connaissance des outils et des travaux sur la coopération (observatoire de la coopération maritime)	Recensement des organismes investis dans le champ de la coopération régionale maritime Nombre et type d'actions de coopérations existantes Recensement des échanges entre les îles françaises et étrangères Nombre de séminaires de coopération régionale traitant de sujets maritimes Accords universitaires et projets de recherche communs sur le milieu marin Nombre et type de normes maritimes à l'échelle du bassin Antilles partagées avec les autres pays
Identifier/créer des réseaux d'expertises caribéennes et les mobiliser en faveur d'actions de coopération dans le secteur maritime	Nombre de réunions de réseaux chaque année Crédits dédiés aux actions de coopération
Être en capacité de s'intégrer dans des programmes de recherche ou des actions portées par d'autres États (et intégrer des partenaires étrangers dans des programmes lancés par des acteurs français)	Nombre de participations françaises dans des actions caribéennes de recherche en coopération Nombre d'actions portées par la France dans le domaine maritime auxquelles participent des acteurs caribéens.

ENJEU : Organisation de la coopération

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Avoir une position harmonisée à l'échelle du « bassin maritime » sur des sujets de coopération	Nombre de sujets avec position harmonisée
Avoir des interlocuteurs désignés à l'échelle du « bassin maritime » pour la coopération et en pérenniser l'action	Nombre d'interlocuteurs identifiés
Définir les pays avec lesquels la coopération est souhaitée, et les acteurs concernés dans ces pays	Nombre de pays avec sujets et correspondants identifiés
Mobiliser les outils de la coopération	Nombre de projets INTERREG Nombre d'actions menées par l'AFD dans les domaines maritimes

ENJEU : Priorités de coopération

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Faire converger les politiques et normes au sein de la Caraïbe et en garantir le respect	Nombre de réglementations communes avec les îles voisines : pêche, protection des espèces et habitats, sécurité des navires, sauvetage en mer, règles de navigation, critères anti-pollution, etc. Nombre d'accords bilatéraux (ex : le sauvetage en mer)
Traiter les difficultés communes en mobilisant les outils de coopération (ex : présence de navires de pêche étrangers dans les eaux de la Caraïbe, échouages d'algues sargasse, espèces invasives, pollution par les plastiques, disparition d'espèces emblématiques de la Caraïbe comme les coraux, les lambis...)	Nombre de dossiers faisant l'objet de contacts ou de coopération avec nos partenaires de la Caraïbe
Monter prioritairement des opérations de coopération à l'échelle de la Caraïbe sur : - la gestion durable de la ressource halieutique - l'organisation des marchés	Nombre d'actions de coopérations sur ces sujets prioritaires

Environnement marin



1



2



3



4



5

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

Caractérisation de la biodiversité marine du bassin Antilles

Le bassin maritime des Antilles est caractérisé par sa grande diversité de paysages et d'écosystèmes littoraux et marins (mangroves, étangs et forêts littoraux, récifs coralliens, herbiers marins, canons 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 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 et, à ce titre, faisant l'objet de mesures de protection :

- internationales : CITES, la liste rouge de l'UICN, dans les annexes de la convention de mer régionale de Carthage
- nationales : 49 espèces de requin, 24 espèces de mammifères marins, 5 espèces de tortues marines, d'importantes colonies d'oiseaux marins ou limicoles à statut, de nombreuses espèces de coraux d'éponges et de gorgones...

Les espèces pêchées (par définition, non menacées) font aussi l'objet de mesures de gestion plus ou moins importantes (oursins, lambis, langoustes, requins, mérour, makaires...). Quelques espèces font l'objet de mesures de restauration : les tortues marines (dans le cadre d'un plan national d'actions), certaines espèces de coraux (expérience de bouturage). 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 marin, réserve nationale, régionale, sites du Conservatoire du littoral, cantonnements de pêche...).

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

L'état écologique des écosystèmes aux Antilles est préoccupant notamment pour les coraux qui subissent les effets du changement climatique et sont victimes depuis de nombreuses années de périodes de blanchissement. S'ajoutent à ce

phénomène global de changement climatique, de nombreuses pressions anthropiques, sources de dégradation pour l'environnement marin antillais :

- les rejets d'eaux usées (assainissement privé en mauvais état, mauvais taux de raccordement aux réseaux collectifs), qui peuvent provoquer 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 peut entraîner une pollution des eaux (produits phytosanitaires dont la chlordécone, macro-déchets, plastiques) ;
- l'urbanisation du littoral, qui peut entraîner la destruction d'habitats côtiers. La pression est particulièrement forte sur la mangrove ;
- l'introduction d'espèces invasives comme le poisson-lion, qui peuvent impacter l'écosystème ;
- les activités maritimes diverses comme par exemples le dragage et le clapage de sédiments.

Enfin, depuis 2011, les littoraux antillais font régulièrement l'objet d'échouages massifs de 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 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, les réserves naturelles (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Petite-Terre...), etc.

+ 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

24 espèces de mammifères marins

5 espèces de tortues

Diversité de biodiversité entre les îles

Moins de 50 % de recouvrement entre la faune marine de Martinique et la faune marine de Guadeloupe (MNHN)

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

80 pesticides différents retrouvés dans les cours d'eau (ODE Martinique)

Larges zones côtières

contaminées au 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

Matrice AFOM

ATOUS	FAIBLESSES
<p>Originalité de la faune, présence d'espèces emblématiques => attrait scientifique et touristique</p> <p>Diversité et connectivité des habitats côtiers</p> <p>Éléments de 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>Présence d'experts largement reconnus, en particulier au sein de l'Université des Antilles</p>	<p>Une fragilité liée à l'endémisme</p> <p>La richesse spécifique peu élevée (nombre d'espèces)</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 la métropole)</p> <p>Des atteintes aux écosystèmes forestiers côtiers (mangroves, etc.), facteurs de filtration des apports terrigènes</p> <p>Qualité des eaux côtières dégradées (notamment par la chlrodécone)</p>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Des connaissances suffisantes pour engager des actions significatives de réduction des pressions</p> <p>Une protection réglementaire de plusieurs groupes d'espèces emblématiques : tortues, mammifères marins, coraux, oiseaux marins, mangroves</p> <p>Des aires marines protégées : couverture satisfaisante, plan de gestion et équipe dédiée</p> <p>Des outils stratégiques d'orientation et d'action : SDAGE, contrat de baies/bassins, stratégie CDL, mais des stratégies régionales pour la biodiversité (SRB, TVB, SRCE) à construire</p> <p>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)</p> <p>Des services de police coordonnés (COPOLEN, MIPE, MISEN)</p> <p>Un CROSS AG, centre opérationnel joignable H24 pour signaler les atteintes à l'environnement</p> <p>Entrée en vigueur d'une filière de déconstruction des navires de plaisance (Responsabilité élargie du propriétaire)</p> <p>Un état des lieux du SDAGE, en complémentarité avec l'état des lieux du DSB, en cours d'élaboration</p>	<p>Le réchauffement climatique et les changements globaux</p> <p>Un assainissement privé ou collectif en mauvais état et un faible taux de raccordement aux réseaux collectifs</p> <p>Pratiques agricoles (érosion des sols, produits phytosanitaires, effluents d'élevage) qui impactent la qualité des eaux côtières</p> <p>Une Influence sur l'environnement marin (dérangement, pollutions) des pratiques récréatives (sportives, festives, observation des mammifères marins, etc.) et de certaines manifestations nautiques d'ampleur</p> <p>Mouillages des navires de commerce et de plaisance pas régulés dans certaines zones à enjeu (herbiers)</p> <p>Un effort de pêche encore trop important sur les populations d'herbivores</p> <p>Des Aires marines protégées (AMP) qui manquent de mesures de protection fortes</p> <p>Des espèces invasives (poisson lion, herbier)</p> <p>Une expertise sur le milieu marin qui repose sur un faible nombre d'experts scientifiques</p> <p>Des capacités d'analyse (laboratoires) incomplètes</p> <p>Une pollution aux macrodéchets plastiques : gestion des plages, des ravines, nombreuses épaves de navires avec un stock grandissant (cyclones, abandon de navires, etc.)</p> <p>Pratiques de pêche illégales et informelles importantes difficiles à combattre faute de moyens de contrôle suffisants (pêche de lambi juvéniles, pêche d'oursins blancs...)</p> <p>Une pêche de loisir, notamment sous-marine, peu régulée.</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Pollutions

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Mieux prendre en compte les enjeux maritimes dans les outils de gouvernance terrestre	<p>Nombre d'actions des SDAGE agissant directement sur le milieu marin</p> <p>Nombre de documents terrestres stratégiques comprenant un volet littoral ou des actions favorables à la préservation du milieu marin (ex : PLU, SDAGE,...)</p> <p>Surface maritime ou linéaire côtier concerné par un contrat de milieu</p>
Réduire la pollution plastique	<p>Suivi des indicateurs relatifs au plan biodiversité, adopté le 4 juillet 2018</p> <p>Nombre d'opérations de nettoyage des plages et du littoral (macro-déchets)</p> <p>Nombre d'épaves et de navires abandonnés</p> <p>Nombre d'épaves et de navires abandonnés déconstruits</p>
Améliorer la qualité des eaux côtières	<p>Nombre de masses d'eau côtières respectant les normes environnementales DCE (suivi SDAGE)</p> <p>Qualité des eaux de baignade</p> <p>Nombre de communes raccordées à un réseau d'assainissement</p> <p>Données de rejets des stations d'épuration</p> <p>Nombre de ports équipés d'une aire de carénage avec traitement des effluents</p> <p>Nombre de navires ayant effectué des travaux sur des aires de carénage</p> <p>Nombre de carrières et d'ICPE avec une gestion des rejets/sans gestion des rejets</p>
Prévenir les pollutions par les navires	<p>Nombre de pollutions marines détectées</p> <p>Nombre de contrôles réalisés sur les carburants marins</p> <p>Nombre d'exercices antipollution réalisés</p> <p>nombre de ports équipés pour la réception des résidus d'hydrocarbures</p>

ENJEU : Durabilité des activités maritimes

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour mieux protéger les milieux et les espèces sensibles et réduire les pressions des activités maritimes	<p>Nombre de communes littorales avec un plan de balisage dans la bande des 300 m</p> <p>Nombre et surface des zones de mouillage organisées pour la plaisance, et types de fonds marins (sableux, herbiers, coraux, etc)</p> <p>Nombre et proportion de mouillage forain (pleine et basse saison)</p> <p>Nombre de zones de mangrove interdites au mouillage en dehors d'alerte cyclonique</p> <p>Nombre de ports (pêche, plaisance, APIT, mixte, commerce), et surface des périmètres portuaires</p> <p>Nombre de spots nautiques inscrits au plan territorial des espaces, sites et itinéraires (PTESI)</p> <p>Nombre et proportion de manifestations nautiques éco-responsables</p>

	Recensement des différents impacts des activités maritimes sur l'environnement marin (voir étude à venir de l'AFB sur l'impact des activités maritimes sur le milieu marin) et inventaire des mesures de réduction des impacts adoptées
Assurer la transition écologique des activités maritimes	Nombre de manifestations nautiques avec engagements environnementaux nombre de ports engagés dans des démarches de transition nombre d'opérateurs ayant signé la charte AGOA

ENJEU : Sensibilisation à l'environnement

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Développer la conscience maritime chez les plus jeunes	Nombre de classes « mer » à l'école et au collège Nombre d'aires marines éducatives
Développer la culture de la mer / culture maritime (pratiques sportives, sorties scolaires, etc)	Nombre et proportion de licenciés jeunes en sports nautiques (voile et yole, kayak, aviron, surf, kitesurf, etc) Nombre d'événements en sports nautiques Nombre de centres nautiques Nombre d'événements de ramassage de déchets en mer organisés (associations)
Sensibiliser les élus à la nécessaire reconquête du milieu marin	Taux de présence des élus en plénière CMUBA et CEB

ENJEU : Préservation des espèces et des habitats

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer les mesures de gestion et de protection au sein des AMP existantes (NB : pas d'objectifs en termes de surface)	Nombre et surface d'AMP adhérent à CARIMAM Nombre et type de protection au sein des AMP (interdiction/régulation de pêche/ mouillage/ navigation/etc) Moyens de contrôle (nautique, effectif, budget) au sein des AMP
Protéger et reconquérir les zones humides / mangroves et récifs coralliens	Surface de mangrove (ha) Surface des récifs coralliens, en fonction de leur état de santé (ha) Surface de récifs coralliens protégés Nombre de réunions locales IFRECOR

Restaurer les habitats marins	Nombre d'opérations de replantation de coraux, Nombre d'opérations de replantation de palétuvier Nombre de projets portant atteintes à la biodiversité marine évités, réduits ou compensés
Lutter contre les espèces invasives (poisson lion, halophilea...)	Indicateur de suivi de population des poissons lions Indicateur de suivi de la surface colonisée par halophilea
Préserver le domaine public maritime naturel	Surface et proportion de domaine public maritime artificialisé Nombre et types d'AOT/COT délivrées et en cours Indicateurs des stratégies régionales de gestion du DPM
Identifier et préserver les espèces marines à statut (en danger, protégé par une réglementation de protection, emblématique, clefs ...)	Nombre d'espèces marines soumises à un plan national d'action Surface de zones fonctionnelles halieutiques Nombre de captures accidentelles déclarées (tortues marines, cétacés, etc) Nombre d'espèces marines connues comme étant en danger, et statut de protection

ENJEU : Financement

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Trouver de nouvelles manières de financer les projets environnementaux	Nombre de projets de restauration écologique avec un financement privé, montant et proportion de la part privée

ENJEU : Gouvernance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer la qualité de gouvernance des AMP (moyens, CARIMAM et réseau des AMP, etc)	Indicateurs de suivi de CARIMAM Moyens financiers et humains affectés à chaque AMP
Améliorer la gouvernance sur le littoral (beaucoup de gestionnaire, lien terre-mer, etc)	Nombre de SCOT avec volet littoral Indicateurs sur la prise en compte de l'espace maritime dans les PLU Surface du littoral en gestion/propriété du conservatoire du littoral

ENJEU : Police

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer la police contre la délinquance environnementale	Nombre de COLDEN/COPOLEN tenus chaque année Indicateur pour mesurer la contribution des partenaires associatifs (ex : nombre de fois où une association environnementale se porte partie civile dans une affaire) Nombre de procédures judiciaires Police de l'environnement : nombre d'agents assermentés, nombre de PV, nombre de journées dédiées, etc (voir en particulier le bilan annuel du plan de contrôle des pêches et de l'environnement marin)

ENJEU : Réchauffement climatique

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Adaptation et lutte contre le réchauffement climatique	Mise en place de la stratégie nationale de lutte contre le trait de côte sur le bassin maritime Antilles Suivi de l'évolution du trait de côte



Formation aux métiers de la mer

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 7 % 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, 5 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 malheureusement peu connues et peu valorisées (choisies par défaut). 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 écoles de formation maritime sont fragiles et connaissent des difficultés pour maintenir l'agrément de leurs diplômes.

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 créés par les branches professionnelles (CQP). 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. Par ailleurs, les organismes de formation pour les marins aux Antilles respectent les normes OMI, 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.

5 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

7 % 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

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>Un marché existant et solvable</p> <p>Une offre de formation 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 qui font le plein d'élèves (formation initiale comme continue)</p>	<p>Une absence de calendrier de formation. Pas de lisibilité en amont alors que les besoins sont prévisibles (revalidations notamment)</p> <p>Une méconnaissance des entreprises relatives 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>La création dans le bassin de l'Institut de l'économie bleue et de la mer (IEBM)</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>Une décision du Gouvernement de créer des lycées de la mer dans chaque DOM</p>	<p>Une méconnaissance des activités maritimes et littorales et donc des besoins en formation pour 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	Indicateurs de suivi
Identifier les besoins spécifiques des différentes filières maritimes en tenant compte des gisements d'emplois locaux et durables	Nombre de formations maritimes proposées dans le bassin Nombre de formations mutualisées à l'échelle du bassin Taux d'incorporation par filière (= nombre d'embauches à l'issue de la formation) Nombre de marins formés chaque année
Améliorer l'attractivité des écoles maritimes du bassin vis-à-vis des publics caribéens	Nombre de brevets STCW délivrés à un public étranger
Créer à la Martinique et en Guadeloupe un lycée des métiers de la mer	
Préparer aux nouveaux métiers à terre et en mer, notamment ceux liés aux transitions écologique, énergétique et numérique	Nombre de nouvelles formations chaque année
Créer de nouvelles formations en particulier dans le domaine aquacole et dans l'enseignement supérieur et encourager la poursuite des études supérieures	Nombre d'élèves formés dans le bassin Pourcentage d'élèves du secondaire poursuivant leur étude dans le supérieur Création d'un BTS (maritime) répondant aux besoins du bassin Création d'un bac pro filières aquacoles
Profiter des dispositifs de financement de la formation continue (Plan Investissement compétence - PIC)	Montant d'aides publiques mobilisées pour la formation maritime Nombre d'initiatives financées par le PIC/PACTE
Moderniser les outils de formation existants pour optimiser l'offre de formation à l'échelle du bassin	Nombre de place en internat Travaux para sismiques réalisés dans les écoles
Développer l'offre de formation continue en mettant en œuvre les dispositifs de financement de la formation continue (PIC)	Montant d'aides publiques mobilisées pour la formation maritime Nombre d'initiatives financées par le PIC/PACTE Nombre total des brevets STCW délivrés dans les écoles maritimes du bassin

ENJEU : Qualité de la formation

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Développer l'employabilité des diplômés	Nombre de modules de formation continue pour les marins proposés chaque année nombre de formation (et de diplômés) en alternance

Mettre en œuvre la réforme de l'enseignement professionnel dans les filières de formation aux métiers de la mer	
Accompagner de manière continue les évolutions numériques, technologiques et de dématérialisation	Nombre (et %) de formations délivrées en partie sur des supports numériques Nombre (et %) de formations qui intègrent les enjeux de dématérialisation
Intégrer les enjeux de durabilité dans tous les parcours de formation	Nombre (et %) de formations dont le cahier des charges intègre les enjeux de durabilité
Maintenir, développer et adapter les compétences des formateurs	Fréquence de formation des formateurs dont formations pilotées par l'IEBM Nombre (et %) de formateurs capables de délivrer leur formation en langue étrangère
Proposer une offre de formation flexible et innovante pour être au plus proche de l'élève ou du professionnel en formation	Part des formations qui sont délivrées en e-learning Nombre de formations délivrées de manière délocalisée, hors du siège du centre de formation nombre de formation en alternance (nombre d'apprentis)

ENJEU : Sensibilisation

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Valoriser et communiquer sur les métiers de la mer	Nombre d'actions menées à destination des demandeurs d'emploi et dédiées à l'emploi maritimes Nombre de demandeurs d'emploi ayant participé à ces événements Nombre d'entreprises engageant des stagiaires
Promouvoir l'offre de formation existante au sein du bassin	Mise en place d'une plateforme mutualisée qui centraliserait toutes les offres de formation à l'échelle du bassin

ENJEU : Coopération régionale

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Identifier l'offre et les besoins de formation de la Caraïbe	Nombre de personnes inscrites dans les formations et issues d'autres îles de la Caraïbe Nombre de personnes ayant suivi une formation maritime dans d'autres pays caribéens
Adapter de manière ciblée l'offre de formation à l'échelle de la Caraïbe	Nombre de formations à destination d'un public caribéen non-français



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
Source : DM Martinique

Mer & 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, au sein du bassin, les populations se sont souvent développées « dos à la mer ». Cette réalité s'explique en grande partie par des raisons historiques, liées à l'arrivée des populations par la mer (indiens, colons européens, esclaves) 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 parmi 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 (TGVV) – même s'il n'a pas eu lieu en 2018.

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 ces épaves, vestiges du début du XX^{ème} siècle détruits 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 fête 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 d'État comme le Parc national de la Guadeloupe ou le Parc naturel marin de la Martinique, ou adossés à des collectivités locales comme 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'Agence française 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-barths.

Un objectif clair :
Se tourner vers la mer

7

Aires Marines Éducatives aux Antilles françaises en 2018-2019 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

Matrice AFOM

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 ex)</p> <p>L'absence de musées de la mer</p> <p>Peu d'officiers de la marine marchande antillais et peu de fonctionnaires de catégorie A dans l'administration 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 (source : Baromètre Santé DOM 2014, Inpes)</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 régate</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	Indicateurs de suivi
Développer une conscience environnementale marine chez les plus jeunes	Nombre d'aires marines éducatives Nombre d'actions menées auprès des scolaires
Ancrer cette sensibilité environnementale dans l'ensemble de la population	Nombre d'adhérents à des associations environnementales œuvrant en mer Nombre d'événements de ramassage de déchets en mer organisés (associations) Nombre d'actions menées auprès du grand public
Valoriser le patrimoine culturel et l'histoire maritime du bassin	Nombre d'éditions sur le patrimoine et l'histoire maritime Création de musées de la mer/exposition maritime

ENJEU : Pratique des activités nautiques

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Développer les pratiques sportives pour le plus grand nombre	Nombre de licenciés en sports nautiques (voile et yole, kayak, aviron, surf, kitesurf, etc) Nombre de centres nautiques Proportion de personnes déclarant ne pas savoir nager Nombre de classes « mer » avec pratiques d'activités nautiques à l'école et au collège Nombre de centres aérés proposant des sports nautiques
Renforcer les événements nautiques sportifs	Nombre de déclarations de manifestations nautiques réalisées auprès des Directions de la mer-terre et nombre de participants Nombre d'activités nautiques différentes pratiquées lors des manifestations nautiques déclarées annuellement Nombre d'événements de type « fête de la mer » organisés
Consolider la pratique des activités traditionnelles	Nombre d'événements nautiques liés à la voile traditionnelle, au « bwa flo » ou autres activités traditionnelles Nombre de navires traditionnels étant réalisés par les chantiers navals locaux

ENJEU : Métiers de la mer

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin	Part de l'emploi maritime dans l'emploi global dans le bassin

Employer des antillais pour exercer les métiers de la mer	Nombre d'inscrits dans les formations Diplôme d'État de plongée, de voile, de kitesurf... Nombre de formations différentes proposées à l'échelle du bassin
--	---

ENJEU : Gouvernance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Former les décideurs aux enjeux maritimes	Nombre de collectivités ayant des moyens dédiés à l'économie bleue Participation des élus aux réunions du CMUBA Nombre d'entreprises sponsors d'activités maritimes

ENJEU : Région Caraïbe

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Affirmer le rôle de la mer comme colonne vertébrale du bassin Antilles	Nombre de passagers des liaisons maritimes inter-îles, en particulier celles inter-Etats Nombre de rencontres internationales à l'échelle de la Caraïbe avec à l'ordre du jour un sujet maritime

Marina et aire de carénage du Marin
(Martinique)



Marina du Gosier
(Guadeloupe)
Source : <http://www.marina-gosier.com>

Plaisance 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 pendant l'hiver de l'hémisphère nord. 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 propriétaire 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'entretiens et de réparations nautiques sont présentes sur chacune des îles : aire de carénage du Marin et de Fort-de-France, et bassin de radoub, en Martinique ; la marina bas-du-fort en Guadeloupe ; l'aire de carénage de Sandy Ground à Saint-Martin. La diversité, la technicité et la compétence des entreprises (shiphandlers, voileries,

réparation navale, etc) regroupées autour de ces pôles de réparation nautique est 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, elles constituent un secteur important de l'économie des Antilles françaises - en particulier, lorsqu'elle a 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 pour 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 moyenne 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 notamment.

La Guadeloupe

1er

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

Près de 30 000

Navires de plaisance
(voiliers, moteur)
immatriculés dans les
Antilles françaises

Estimation à 40 000

Nombre annuel de
plaisanciers naviguant dans
les eaux françaises

**Des évènements
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

29

Ports 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
sur l'ensemble du
bassin

100 000

Nombre de **plongées**
annuelles en Martinique
comme en Guadeloupe

Matrice AFOM

ATOUS	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 de 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 sur le bassin et sur 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, ZMO), 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 de gestionnaire de ports</p>

OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Une stabilité politique et une sécurité assurées</p> <p>Des évolutions récentes du régime social et fiscal (ZFANG, exonération de TVA...)</p> <p>L'appartenance à la France et à l'Europe : un atout vis-à-vis du marché américain notamment (normes environnementales à valoriser)</p> <p>Un attrait touristique et culturel, développement de la demande pour la destination « Antilles françaises » (plongée par ex)</p> <p>Des aires marines protégées à valoriser</p> <p>Un marché de la plaisance en croissance, fort attrait pour les activités et loisirs nautiques : filière « nautisme » identifiée comme filière d'avenir et levier de croissance</p> <p>Un cadre national structurant pour le développement des activités nautiques et la formation (fédérations sportives, FIN...)</p> <p>La reconstruction de Saint-Martin post-Irma</p> <p>Le Livre bleu de l'outre-mer avec de nombreux projets concernant le nautisme.</p> <p>Des annonces du CIMer 2018: développement de la culture maritime par l'accompagnement de la « Génération Océan », en particulier en vue des Jeux Olympiques 2024</p> <p>La création d'une éco taxe et d'un éco organisme capable de financer la déconstruction des navires en fin de vie (REP).</p>	<p>Une activité internationalisée dans un environnement fortement concurrentiel</p> <p>Une main d'œuvre locale peu tournée vers les métiers du nautisme et formation professionnelle locale peu adaptée</p> <p>Une baisse du nombre de navires de plaisance en location</p> <p>Des potentiels conflits d'usages avec d'autres activités en mer et sur le littoral</p> <p>Un risque cyclonique très élevé sur le bassin et des difficultés assurantielles / coût très élevé des assurances</p> <p>Des mouillages insuffisamment organisés et dommages environnementaux</p> <p>Des échouages de sargasses qui peuvent conduire les plaisanciers à se tourner vers d'autres destinations</p> <p>La mise en œuvre complexe des fonds européens</p> <p>Les contraintes environnementales et les nécessités d'éviter, réduire, compenser</p> <p>Une augmentation des navires abandonnés ou hors d'usage</p> <p>Le développement des bases nautiques et des chantiers navals dans le sud du Bassin (St Vincent, Grenade)</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Attractivité du bassin

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance	Nombre de ZMEL (Zones de mouillages et d'équipements légers) mises en place Capacité d'accueil en plaisance (nombre de places aux ports, au mouillage, à sec) Nombre de navires de grande plaisance (+24m) en escale
Conforter l'attractivité nautique du bassin pour les touristes	Nombre de clearances déclarées Nombre de plaisanciers étrangers dans les ports de plaisance, les aires de carénage et les ZMEL (nombre de nuitées, nombre d'escales) Nombre d'escales de navires de croisières et nombre de croisiéristes
Développer les services et la numérisation des prestations afin de positionner les ports, ZMEL et centres nautiques comme de réels « market place »	Évaluation de la e-notoriété des structures Part des structures d'accueil ayant un site Internet dédié
Définir et valoriser un positionnement stratégique « Nautisme et Antilles françaises »	

ENJEU : Compétitivité du bassin et sa gouvernance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Préserver le foncier côtier pour des activités liées à l'économie bleue (construction/réparation navale, entreprises nautiques, ports à sec, etc)	Nombre d'entreprises de réparation navale et chiffre d'affaires de ces entreprises Nombre et surface de zones d'activité dédiées à la plaisance Nombre de documents d'urbanisme (SCOT, PLU) tenant compte des impératifs liés aux activités économiques maritimes
Maintenir l'expertise technique des professionnels du nautisme	Nombre de formations continues dédiées au nautisme proposées à l'échelle du bassin
Améliorer la formation professionnelle pour les navigants et les non navigants	Nombre de formations proposées à l'échelle du bassin
Développer les sports nautiques comme filières de diversification touristique	Nombre de licenciés tous sports nautiques Variété d'offres nautiques Nombre de zones de pratique organisées et gérées
Renforcer la complémentarité des ports de plaisance à l'échelle du bassin	Mise en place d'un réseau des gestionnaires de port
Améliorer la résilience de la filière nautique aux cyclones	Nombre de navires perdus à chaque événement cyclonique Nombre de navires de plaisance professionnels déplacés à l'approche d'un phénomène

ENJEU : Culture maritime « se tourner vers la mer »

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Sensibiliser les décideurs au nautisme	Nombre de plans de développement des collectivités intégrant des enjeux liés au nautisme et à la plaisance Nombre de collectivités ayant des moyens dédiés à l'économie bleue

ENJEU : Performance environnementale

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Réduire l'impact des activités maritimes sur l'environnement et accompagner les acteurs existants dans l'évolution de leurs prestations	Nombre de ZMEL et nombre de ZMEL avec une qualité de service vertueux d'un point de vue environnemental (par exemple bénéficiant d'un service de récolte des eaux grises/eaux noires ou avec un label écologique) Nombre de produits touristiques nautiques intégrant une découverte ou une sensibilisation environnementale Ratio nombre des navires en mouillages forains / nombre de navires en ZMEL Nombre de communes avec plan d'aménagement / de balisage

Débarquement de dorade
Coryphène, Martinique
(Ifremer)



Installations aquacoles

Pêche & aquaculture

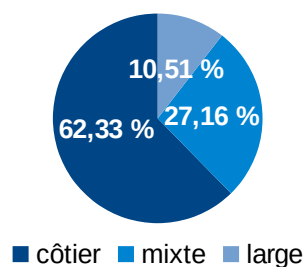
La pêche, une activité essentiellement artisanale...

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 composé d'environ 1237 navires actifs répartis à parts égales entre la Guadeloupe et la Martinique. Les navires sont en grande 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 pêches 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

SIH 2017 Guadeloupe, SIH 2018 Martinique



...et peu structurée

La population antillaise consomme beaucoup de produits de la mer mais la grande majorité est importée faute de production locale suffisante (de 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.

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 éclosiers 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 pour 2 à 3 en Martinique, contre une douzaine 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 les faire disparaître et favoriser l'investissement dans ce secteur d'avenir (y compris pour trouver d'autres ressources).

Près de 4000 T (SIH-IFREMER)

= quantités pêchées estimées en Guadeloupe (3000 T en moyenne 2014-2017) et en Martinique (950 T en 2018)

Une ressource halieutique côtière sous pression

POLLUTIONS TERRESTRES
(chlordécone etc.)

SURPECHE sur certaines zones côtières (loisir et professionnel)

DEGRADATION DES MILIEUX
(qualité des eaux etc.)

Nombreux aménagements pour la pêche mais peu fonctionnels

MARTINIQUE

7 ports de pêche

17 APIT (Abris de Pêche d'Interêt Territorial)

GUADELOUPE

8 ports de pêche

12 ports polyvalents (nautisme/pêche)

+ de 45 %

de la production pêchée sur DCP (IFREMER)

De 10 à 30 % (douanes // SIH)

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

IFREMER

Seul gestionnaire du stock de reproducteurs d'ombrines ocellées et producteur de larves pour les éclosierie

Environ 2160 pêcheurs

Dont 62 % pêchant sur la frange côtière

1237 navires actifs (Ifremer)

en 2017, dont la moitié a plus de 52 ans

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**

Seules 3 fermes aquacoles encore actives en 2019, mais un potentiel de production élevé (300 T selon l'IEDOM)

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 (DCP) : 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 d'haliotransformation, 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 recherches 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</p> <p>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 difficultés d'embarquement et d'accompagnement des apprenants</p> <p>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), inadaptée au contexte du bassin, et un FEAMP insuffisant</p> <p>La fragilité des entreprises avec une majorité de TPE (1 personne), un manque de compétences en gestion d'entreprises 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>

OPPORTUNITÉS

Des ressources au large sous-exploitées, même si des espèces sont mal évaluées à ce jour (dorade coryphène, thon noir) voire menacées (marlin bleu)

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

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

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)

MENACES

Des ressources du plateau continental en mauvais état : pollutions diverses dont la chlordécone, espèces invasives, baisse quantitative de la ressource halieutique, sargasses.

Un effort de pêche mal connu (non-respect des obligations déclaratives, pêche illégale).

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 (arrêt de l'aide à l'investissement à l'aquaculture, à la transformation des produits et limitation de l'enveloppe PCS proposés dans les projets de règlements)

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

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

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

Un endettement social des professionnels

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

Des difficultés persistantes pour bénéficier des aides à la production (PCS) en comparaison d'autres territoires

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

Prolifération de sargasses qui perturbent l'activité

Des capacités d'investissement limitées

Une activité informelle (fausse plaisance) difficile à juguler

Enjeux et objectifs

ENJEU : Gestion de la ressource

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Améliorer la connaissance pour mieux gérer les ressources halieutiques en développant des outils adaptés	Nombre d'études menées sur les ressources halieutiques Nombre d'actions/mesures de gestion effectives proposées dans ces études Fréquence de la production de données
Gérer et protéger la ressource halieutique	Actions/mesures de gestion dédiées à la pêche, en particulier dans les AMP Quantités pêchées des espèces sous quota et de toute espèce dont les stocks sont suivis Nombre d'espèces dont la pêche est limitée (en taille, en nombre, etc) par les arrêtés préfectoraux encadrant la pêche Capacité de la flotte : kWh délivrés Taux de rendu des obligations déclaratives Indicateurs du SIH (système d'information halieutique) : quantités pêchées (par espèce, par type de métier de pêche, etc), quantité et proportion de la pêche sur DCP (espèces pélagiques), etc Quantités pêchées par la pêche de loisir
Restaurer les milieux pour préserver la ressource halieutique	Nombre d'actions de restaurations menées Indicateurs de suivi de ces opérations de restauration Nombre et surface de zone fonctionnelle halieutique
Redéploiement partiel des pêcheries vers le large	Nombre et production des navires de pêches par catégorie (taille et pontés/non pontés) Nombre de navires par type de pêche (côtière/large, catégorie de navigation) Nombre de nouveaux navires financés chaque année Indicateurs du SIH (système d'information halieutique) : quantités pêchées (par espèce, par type de métier de pêche, etc), part (quantité et proportion) de la pêche sur DCP (espèces pélagiques), etc Nombre de DCP déclarés
Renforcer les contrôles	Police des pêches et de l'environnement marin : nombre d'agents assermentés, nombre de PV, nombre de journées dédiées, etc (voir en particulier le bilan annuel du plan de contrôle des pêches et de l'environnement marin) Nombre de contrôles réalisés sur la pêche de loisirs Nombre de contrôles réalisés sur la commercialisation à terre

ENJEU : Une main d'œuvre qualifiée

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Favoriser le renouvellement des générations	Age moyen et âge médian des pêcheurs Nombre de contrats entre cédants et repreneurs
Diversifier et adapter les métiers	Recensement des nouveaux métiers Evolution de la réglementation pour permettre l'émergence de nouveaux métiers Nombre de nouvelles formations en lien avec la mer proposées chaque année

ENJEU : Structuration des filières

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Professionaliser les entreprises	Taux de rendu des obligations déclaratives Nombre et pourcentage d'entreprises avec un dispositif de traçabilité des produits halieutique Nombre et pourcentage d'entreprises de pêche avec un numéro de SIRET Nombre et pourcentage d'entreprises avec une comptabilité agréée par un centre de gestion
Mieux reconnaître les spécificités des RUP	Études et avis rendus par la CC RUP Nombre de citations du mot RUP ou nombre de références à l'article 349 dans les règlements européens concernant la pêche
Mieux valoriser les produits de la mer	Nombre de produits labellisés Nombre d'entreprises de transformation des produits de la mer et quantité de produits transformés Prix des produits halieutiques
Réduire la fracture numérique au sein de la filière	Nombre de marins-pêcheurs possédant une adresse mail Proportion de démarches administratives réalisées en ligne par les marins-pêcheurs (portail de l'armateur et portail du marin)
Mettre en place et gérer des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels	Nombre de ports de pêche, d'APIT (abris portuaires d'intérêt territorial), et d'installations associées (cale de mise à l'eau, machine à glace, aire de carénage, etc) Nombre de dossiers FEAMP au titre de la mesure 43 (ports de pêche)
Assurer une organisation collective de la filière	Existence ou non d'une interprofession, de coopératives, de structures de transferts interrégionaux, de structures d'aide administratives, et nombre d'adhérents

ENJEU : Pêche de loisir

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Favoriser le développement d'une pêche maritime de loisir durable	Nombre d'actions de sensibilisation à destination des pêcheurs de loisir Règlementations pêche de loisir
Évaluer la pêche de loisir	Quantités pêchées dans le cadre de la pêche de loisir (retours déclaratifs en Guadeloupe)

ENJEU : Connaissance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Améliorer l'évaluation et le suivi de la pêche (technique, sociale et économique – suivi régulier dans le temps)	Nombre d'études sur les espèces halieutiques menées dans bassin Antilles Suivi des indicateurs du SIH (système d'information halieutique) : quantités pêchées (par espèce, par type de métier de pêche, etc), part (quantité et proportion) de la pêche sur DCP (espèces pélagiques), etc
Améliorer les connaissances biologiques des espèces pêchées	
Prendre en compte du réchauffement climatique et son impact sur la pêche	
Créer et maintenir dans la durée un suivi obligatoire des ressources halieutiques (en particulier dans zones de réserve)	

ENJEU : Gouvernance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Choisir en concertation les mesures de gestion « de bon sens » à défaut de connaissance	Nombre d'actions de sensibilisation à destination des pêcheurs de loisir et des pêcheurs professionnels Nombre de mesures de gestion mises en place
Améliorer la gouvernance (partagée et partenariales)	Actions/mesures de gestion partenariales entre AMP et pêcheurs Actions de partenariat scientifiques-pêcheurs Actions en faveur de la consolidation des comités des pêches (notamment permettant d'améliorer leur représentativité)

ENJEU : Aquaculture

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Améliorer le taux d'octroi d'aides aux aquaculteurs	Nombre d'aquaculteurs aidés Montant des aides délivrées
Élaborer un plan interrégional stratégiques et des outils structurants pour la filière	Nombre de fermes aquacoles au-dessous et au-dessus des seuils ICPE Production annuelle d'aquaculture en T Création d'un centre technique aquacole Création de formations aquacoles (intégrant l'alternance)
Développer l'aquaculture en respectant la résilience du milieu (apports en intrants, etc)	Nombre de sites aquacoles ayant fait l'objet d'une étude sur la capacité de charge du milieu
Diversifier l'aquaculture en espèces locales	Nombre d'espèces nouvelles en aquaculture (locales) Nombre de travaux de recherche engagés

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 ces territoires explique la 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 (Puerto Barrios en tête), alors que les principaux ports de transbordement (pour assurer un stockage intermédiaire de marchandise avant envoi vers une destination finale) sont Colón au Panama et Kingston en Jamaïque.

A titre de comparaison, les ports des Antilles françaises ont traité en 2016 3,7 MT pour le Grand Port Maritime de la Guadeloupe, 3,1 MT pour le Grand Port Maritime de Martinique et 0,26 MT pour le port de Galisbay, contre 13 MT pour le port de Kingston en Jamaïque.

À l'échelle du bassin caribéen, le premier Cargo Community System maritime et aéroportuaire a été mis en place en Guadeloupe dès 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, de 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. 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 existantes 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 d'ici la fin de l'année 2019.

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 réparations navales de grands navires : la forme de radoub, en Martinique, permettant l'accueil de navires jusqu'à 180 m de long, l'aire de carénage du Marin pour l'accueil de méga-yachts (plus de 50 m) grâce à un élévateur de bateau de 440T, ou encore les deux docks flottants en Guadeloupe (Marina Bas-du-fort, caraïbes docks services) permettant la réparation de navire jusqu'à 50 m de long.

Les réseaux des Antilles françaises

De nombreux câbles sous-marins parcourent la Caraïbe, qu'ils s'agissent de câbles destinés à acheminer de l'énergie électrique, des communications (99 % des communications mondiales passent par les câbles sous-marins), ou qu'ils soient scientifiques ou militaires.

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 1746 km a été installé entre la Martinique et la Guyane.

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

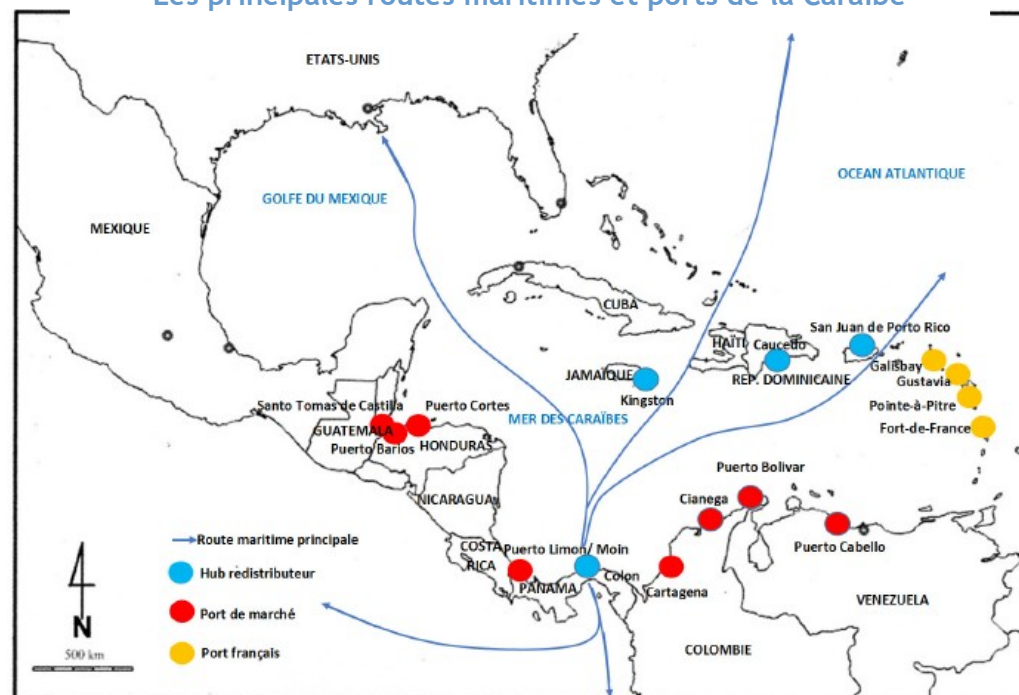
Marchandises traitées en 2016

3,7 MT pour le GPM Guadeloupe
3,1 MT pour le GPM Martinique
0,26 MT pour le port de Galisbay

A titre de comparaison,

13 MT pour Kingston en Jamaïque

Les principales routes maritimes et ports de la Caraïbe



Matrice AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Un très bon positionnement central dans l'arc caribéen plutôt à une échelle subrégionale</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, fortifié, conscientisé</p> <p>Une bonne qualité de service des ports français : beaucoup de progrès en termes de formation des personnels, de qualité de service, et très bonnes infrastructures (profondeur, linéaires des quais...)</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</p> <p>Le statut des GPM</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 : pas de détaxe du carburant, pas de zones duty-free...</p> <p>Un manque de cohérence fiscale au sein du marché unique Antillais (ex : différence de taux d'octroi de mer entre Guadeloupe et Martinique)</p> <p>Une discontinuité géographique du bassin Antilles françaises au sein de la Caraïbe</p> <p>Des aléas climatiques (et des risques assurantiels)</p> <p>Pas de flux 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'indisponibilité du foncier</p> <p>Un marché qui se rétracte avec le vieillissement de la population</p> <p>Une formation professionnelle non adaptée aux besoins</p> <p>Une absence de poste d'inspection frontalier dans 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>La mise en place d'une stratégie simultanée des 2 GPM grâce au Conseil de Coordination Interportuaire</p> <p>Des stratégies (nationale et au niveau de chaque GPM) en cours d'élaboration</p> <p>La signature d'accords de partenariat économique entre les pays ACP et l'Union européenne qui ont aboli les droits de douane entre ces pays</p> <p>Des réflexions en cours sur la mise en place de zones franches portuaires, de régimes douaniers particuliers ou de zones coordonnées de logistique</p> <p>La mutualisation, notamment en termes de formation et une nécessaire « coopération » (mot-valise composé de « coopération » et de « compétition » dans le bassin)</p> <p>Un 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</p> <p>L'appartenance à l'Union européenne (normes à valoriser, fonds structurels...)</p> <p>Une nécessaire dématérialisation et digitalisation</p> <p>Le contexte européen avec le Brexit : positionnement dans les échanges entre Europe et Amérique/Caraïbe</p> <p>La mise en œuvre de grands projets structurants (ex : Karukera Bay en Guadeloupe)</p> <p>La mise en place d'indice de performance logistique et d'un indice composite des coûts de la logistique par les acteurs du secteur</p>	<p>Une régionalisation des GPM à venir ?</p> <p>La nécessaire digitalisation : virage à ne pas rater</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Gouvernance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer une stratégie de développement concertée des ports et définir des stratégies communes	Nombre d'outils partagés mis en place Mise en place d'une stratégie commune sur la réparation navale à l'échelle du bassin
Renforcer les partenariats État / Collectivités et le secteur privé en faveur du développement portuaire	Nombre de conventions ou autres formes de partenariats contractualisés entre l'État, les Collectivités et le secteur privé

ENJEU : Compétitivité à l'international

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Se positionner dans le marché international des flux de marchandises / rester dans le flux mondial	Nombre de lignes maritimes de commerce entre les Antilles françaises et les îles voisines, et volumes de marchandises transportées Evolution quantitative des activités portuaires (quantités exportées/importées/transbordées, nombre de navires en escale, nombre d'emplois, etc) Rang européen et caribéen des principaux ports français du bassin dans le transport de marchandises

ENJEU : Performance économique

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Améliorer la fluidité et l'efficacité de la chaîne logistique au sein du Marché Unique Antillais (MUA)	Indice de coût logistique Modalités de reversion de l'octroi de mer
Mettre en place des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels	Surface et types d'infrastructures portuaires
Maintenir et/ou augmenter la capacité de réparation navale dans les ports	Nombre d'infrastructures portuaires / de chantiers navals Diversité des prestations de réparation proposées
Développer l'intelligence économique	Mise en place de nouveaux outils

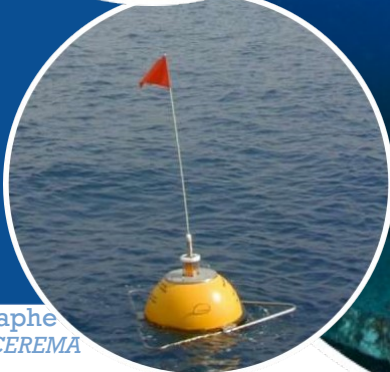
ENJEU : Performance environnementale

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports de la façade et des transports/réseaux	Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène, GNL) dans les ports Nombre de ports avec dispositifs de collecte des résidus d'hydrocarbures, de substances dangereuses, de déchets Quantité de sédiments de dragage dont la concentration en métaux lourds et autres éléments est supérieure aux seuils N1 et N2 (arrêté du 9 août 2006) Caractéristique des navires (âge, taille, vétusté...) accueillis dans les ports du bassin et comparaison avec ceux des ports caribéens non français

ENJEU : Changement climatique

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Adapter les ports et les transports maritimes au changement climatique	Nombre d'actions prises en faveur de cette adaptation dans les plans stratégiques des ports
Atténuer les effets du changement climatique	Mesure de l'empreinte carbone

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



Houlographe
Source : CEREMA

Recherche & 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 présents 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'études 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 (Réseau thématique pluridisciplinaire Caraïbes) 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, incubateurs...).

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 de bureaux d'études</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, une R&D privée quasi inexistante</p> <p>Un manque d'attractivité pour la mobilité des scientifiques</p> <p>Une faible structuration de la recherche</p> <p>Peu d'infrastructures existantes</p> <p>Des surcoûts exorbitants des moyens de recherche</p> <p>Une absence d'institut de transfert de connaissance et d'incubateur</p> <p>Une absence de stations marines et de stations d'observations sous-marine</p>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Des recherches sur de nouvelles espèces aquacoles, malgré une filière faible production</p> <p>Une valorisation de la biodiversité marine (biomolécules, biomimétisme, sargasses, etc)</p> <p>Le protocole international de NAGOYA sur l'Accès et 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>Coopération entre organismes de recherche à l'échelle du bassin caraïbe</p>	<p>Peu de mise en réseau des projets de recherche : méconnaissance par les acteurs des projets menés sur le territoire</p> <p>Manque de soutien des instances nationales</p> <p>Instabilité des équipes de recherche</p> <p>Engagements politiques récurrents non tenus ou soutenus</p> <p>Crises successives impactant les crédits dédiés à la recherche</p> <p>Manque d'étude sur la gestion des stocks pouvant conduire à une surexploitation</p> <p>Difficulté à nouer des partenariats entre scientifiques et professionnels</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Application / valorisation de la recherche

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Développer les structures et outils de transfert	Nombre de centres techniques interrégionaux Nombre de pôles thématiques qui regroupent recherche et monde économique
Mieux connaître les travaux de recherche et les valoriser à des fins d'innovation	Nombre de réunions/an avec tous les acteurs de la recherche marine
Valoriser économiquement les ressources	Nombre de brevets déposés chaque année
S'orienter vers des outils innovants	Mise en place de nouveaux outils
Vulgariser et diffuser les résultats de la recherche	Nombre de restitutions grand public de projets de recherche Nombre de publications grand public

ENJEU : Gouvernance

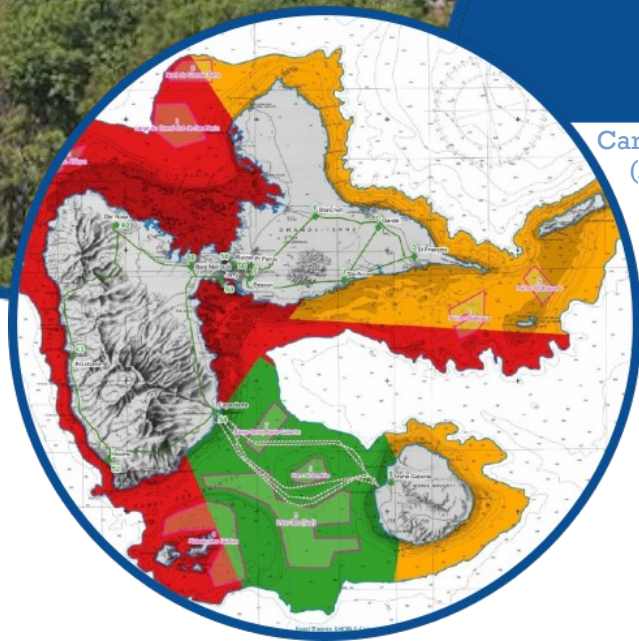
Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Renforcer les moyens dédiés à la recherche dans le bassin	Nombre de chercheurs du bassin par m ² de linéaire côtier ou par surface de ZEE
Structurer la recherche et de l'innovation maritimes / marines à l'échelle du bassin	Nombre de projets de recherche impliquant plusieurs territoires
Développer et adapter les filières de formation aux besoins	Nombre de formations nouvellement mises en place chaque année
Orienter et prioriser les sujets de recherche	Nombre de publications sur les sujets locaux

ENJEU : Objets prioritaires de recherche et d'innovation

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Améliorer la connaissance de la biodiversité marine	Nombre de travaux réalisés chaque année sur la biodiversité marine des Antilles Nombre d'espèces recensées dans les eaux du bassin Antilles
Améliorer la connaissance sur les pressions sur les milieux et les espèces	Nombre de travaux de recherche spécifiques à ces pressions
Améliorer la connaissance pour une meilleure gestion des ressources halieutiques	Nombre d'études relatives à la connaissance de la ressource halieutique / aux entreprises de pêche antillaises / aux techniques de pêche Suivi des projets de recherche aquacole

Identifier les ressources minérales et énergétiques pour une exploitation durable	Nombre d'études sur le potentiel des ressources minérales et énergétiques, et part de la ZEE (% surface) et type d'énergie couverte par les études
Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, sargasses...)	Nombre de travaux réalisés sur ces risques naturels Mise en place de plan de prévention des risques naturels côtiers
Développer la recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales	Nombre de projets de recherche en sciences humaines et sociales en lien avec la mer aux Antilles
Mener des actions de recherche sur le lien terre/mer	Suivi des publications scientifiques : nombre d'articles en lien avec le thème
Améliorer de la connaissance pour la restauration écologique des milieux (génie écologique)	Nombre de travaux réalisés chaque année sur la restauration écologique des milieux Nombre d'actions de restauration menées et part de ces actions faisant l'objet d'une communication sur leur bilan
Soutenir les actions de recherche sur les dépollutions et décontaminations	Nombre d'actions de recherche sur les dépollutions et les 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'énergie thermique des mers (ETM), des trains de houle régulier, 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 pour le compte de la Région Guadeloupe et de 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. En 2018, seul un gisement est exploité (au large de Petit-Havre au Gosier en Guadeloupe), avec un prélèvement maximal autorisé de 118 000 m³ par an, mais diverses études ont montré un important potentiel sur l'ensemble de 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, 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.

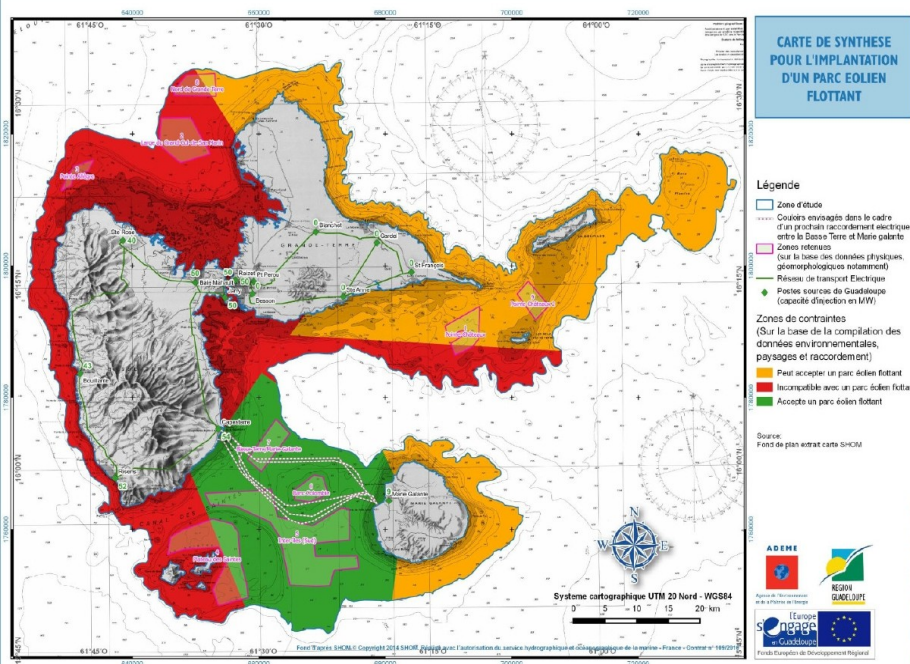
La désalinisation

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 9000 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 1 : Potentiel des énergies de la mer en Martinique (Conseil Régional Martinique)

- 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 2 : Zones potentielles pour l'implantation d'éoliennes flottantes en Guadeloupe (Ademe, Région Guadeloupe)

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

Matrice AFOM

ATOUS	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 corail, algues) 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</p> <p>Seule une exploitation de granulats marins</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 faune marine</p>

OPPORTUNITÉS	MENACES
<p>Les objectifs du Grenelle de l'environnement pour les énergies renouvelables</p> <p>Des entreprises prêtes à investir dans les énergies renouvelables</p> <p>Une possible valorisation des sargasses</p>	<p>L'acceptabilité des énergies marines (cas du projet NEMO d'énergie thermique des mers) 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

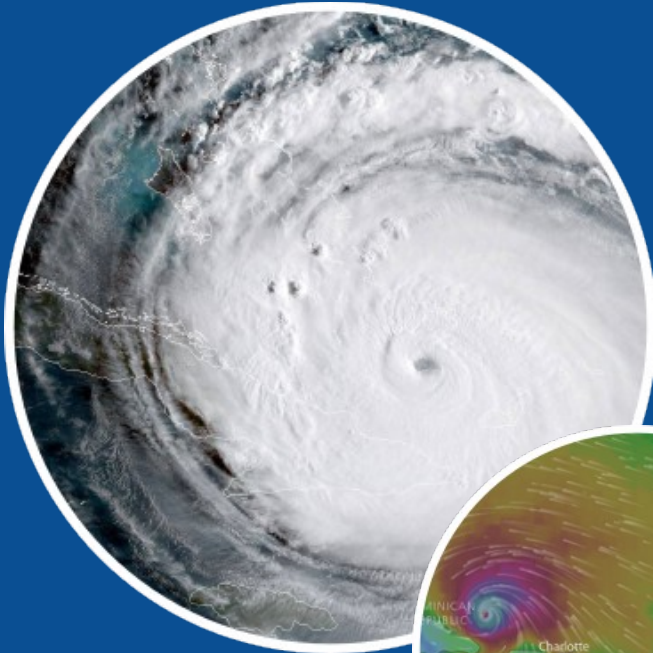
Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Identifier les ressources minérales, biologiques et énergétiques pour une exploitation durable	Nombre d'études sur le potentiel des ressources minérales, biologiques et énergétiques Part de la ZEE (% surface) et type d'énergie couverte par les études
Capitaliser la connaissance à l'échelle du bassin à partir des expériences déjà menées	Part d'actions déjà menées faisant l'objet d'un retour d'expérience auprès des partenaires publics et privés à l'échelle du bassin

ENJEU : Valorisation économique

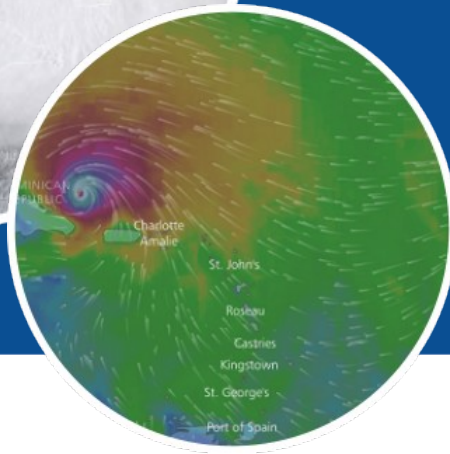
Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Encourager l'innovation	Nombre de brevets déposés Nombre de start-up créées
Favoriser la mise en place d'entreprises d'exploitation durable des ressources marines	Nombre de permis d'exploitation délivrés pour l'exploitation de granulats marins Nombre et surface des projets/exploitation des ressources en mer, et autres indicateurs économiques (emplois, production, volumes autorisés, soutien public, etc), pour : <ul style="list-style-type: none">• les ressources minières et les granulats marins• les énergies marines ou énergies en mer• les biomolécules• les filières autres

ENJEU : Sensibilisation

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Communiquer auprès du grand public autour des objectifs du Grenelle de l'Environnement et de la mer	Nombre d'actions de communication et de sensibilisation menées



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



Exercice CROSS

Risques



Phares
Et balises

Risques naturels littoraux

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

Les Antilles françaises sont fortement vulnérables puisqu'elles sont confrontées à de très nombreux risques naturels identifiés : tempêtes tropicales, érosion côtière, submersions marines et tsunamis, éruptions volcaniques. Les plans de préventions des risques littoraux et la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte sont des exemples de politiques publiques visant à réduire ces risques. Cependant, il est communément admis que le réchauffement climatique va amplifier les risques naturels (hors séismes).

En effet, le changement climatique aux Antilles françaises devrait avoir pour conséquences probables l'aggravation des risques littoraux, une modification des écosystèmes marins associée à une perte de biodiversité et donc des conséquences financières sur l'économie antillaise.

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 échouages massifs de sargasses sont également à l'origine de risques sanitaires en dégagant des gaz toxiques en pourrissant après échouage. 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.

La sécurité maritime

Enfin, la sécurité maritime 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). Ainsi 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 de centres de coordination comme le CROSS Antilles-Guyane qui a pour mission principale d'assurer 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 a pour mission principale d'assurer 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 centre de l'Atlantique. Le CROSS assure un rôle important d'animateur du réseau de sécurité civile des moyens intervenants 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'assistances (près de 60 % des opérations).

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 stockée dans des centres POLMAR en Martinique et en Guadeloupe et mis à disposition du SDIS en cas de pollutions marines menaçant les côtes.

Risques & prévention

24 tsunamis recensé 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 2018

2453 personnes impliquées dans des opérations de recherche, sauvetage, assistance ou sûreté en mer

dont

1319 personnes assistées, retrouvées ou secourues

9529 messages SURNAV sur l'Antilles Guyane (signalement obligatoire des navires transportant une cargaison dangereuse ou d'un navire en avarie) enregistrés

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 secours maritime de grande ampleur

Matrice AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>Des PPRN pour toutes les communes de Guadeloupe et de Martinique et pour les collectivités de Saint-Martin et Saint-Barthélemy</p> <p>Délégué Du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer basé en Martinique (Préfet de Martinique, préfet de zone Antilles) pour toute la zone maritime Antilles</p> <p>Un réseau ORSEC maritime qui s'appuie sur les réseaux POLMAR (anti-pollution), ANED (assistance aux navires en difficultés) et SAR (Search And Rescue)</p> <p>Le CROSS-AG comme centre régional opérationnel de coordination du sauvetage en mer</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 St Martin qui réalise des visites sur les navires étrangers</p> <p>La mise en place de capteurs pour surveiller la qualité de l'air suite aux échouages de sargasses</p>	<p>Le caractère insulaire des Antilles françaises, qui accroît les risques naturels (littoraux en particulier)</p> <p>La double insularité, notamment pour les îles du Sud en 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 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 échouages 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 préventions des risques (contre les inondations par ex)</p> <p>Des pistes d'adaptation au changement climatique proposées par l'ONERC</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>Le changement climatique</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>L'érosion côtière</p> <p>Des menaces en termes de sûreté maritime (terrorisme...)</p> <p>Une augmentation du trafic maritime, notamment de la croisière, et risque d'une intervention SMGA (Secours Maritime de Grande Ampleur)</p> <p>Le risque volcan</p>

Enjeux et objectifs

ENJEU : Connaissance

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, sargasses...)	Nombre de travaux réalisés pour améliorer la connaissance de ces risques naturels Nombre d'instruments de mesure mis en place pour améliorer la connaissance de ces risques Part du littoral couvert par des études définissant les « zones de menaces graves pour les vies humaines »

ENJEU : Action publique

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Coordonner l'action publique grâce à la mise en place de plans d'actions	Nombre de plans de prévention des risques naturels côtiers mis en place, par nature de risque Nombre de collectivités ayant mis en place des plans de ramassage des sargasses Indicateurs des SDAGE sur la qualité des eaux côtières
Sensibiliser le grand public	Nombre d'exercices d'évacuation en cas de tsunamis réalisés Nombre d'exercices d'évacuation à proximité des sites SEVESO réalisés Nombre et formats de communications réalisés sur les risques de chlordécone et de ciguatera
Limiter l'impact des échouages de sargasses	Impact des échouages de sargasses sur l'économie du bassin : perte de chiffre d'affaires, suppression d'emplois... Temps moyen entre l'échouage des sargasses sur le littoral et son ramassage Quantité d'algues sargasses ramassées Nombre d'engins de ramassage en mer Nombre et linéaire de barrages anti-sargasses en mer

ENJEU : Sécurité maritime

Objectifs stratégiques	Indicateurs de suivi
Assurer la sécurité des biens et des personnes en circulation dans le bassin	Nombre de SURNAV émis par le CROSS-AG rapporté à l'ensemble du trafic dans le bassin Nombre d'exercices de type SMGA réalisés dans le bassin

Réalisation



Contribution

**AGENCE FRANÇAISE
POUR LA BIODIVERSITÉ**
ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE L'ÉTAT

Glossaire :

AEC : Association des États de la Caraïbe

AEM : Action de l'État en Mer

AMP : Aire Marine Protégée

ANED : Assistance aux Navires En Difficulté

APIT : Abri Portuaire d'Intérêt Territorial

BVI : British Virgin Islands

CARIMAM : Caribbean Marine Mammals Preservation Network

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)

COPACO : Commission Pêche de l'Atlantique Centre Ouest

COPOLEN : Comité des Polices de l'Environnement

CRFM (Caribbean Regional Fisheries Mechanism)

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

CSN : Centre de Sécurité des Navires

CZM : Commandant de Zone Maritime

DDG AEM : Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer

FEAMP : Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche

GPM : Grand Port Maritime

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

MIPE: Mission Interservices des Polices de l'Environnement

MISEN : Mission Interservices de l'Eau et de la Nature

MUA : Marché Unique Antillais

OECO : Organisation des États de la Caraïbe Orientale

ONERC : Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique

OPCA : Organisme Paritaire Collecteur Agréé

ORSEC : Organisation de la Réponse de Sécurité Civile

PCP : Politique Commune de la Pêche

PIC : Plan Investissement compétence

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNA : Plan National d'Action

POLMAR : Pollution Marine

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

RUP : Région Ultra-Périphérique

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SIH : Système d'Informations Halieutiques

SRB : Stratégie Régionale pour la Biodiversité

SRR : Search & Rescue Region

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

TVB : Trame Verte et Bleue

VAE : Validation des Acquis de l'Expérience

ZEE : Zone Économique Exclusive