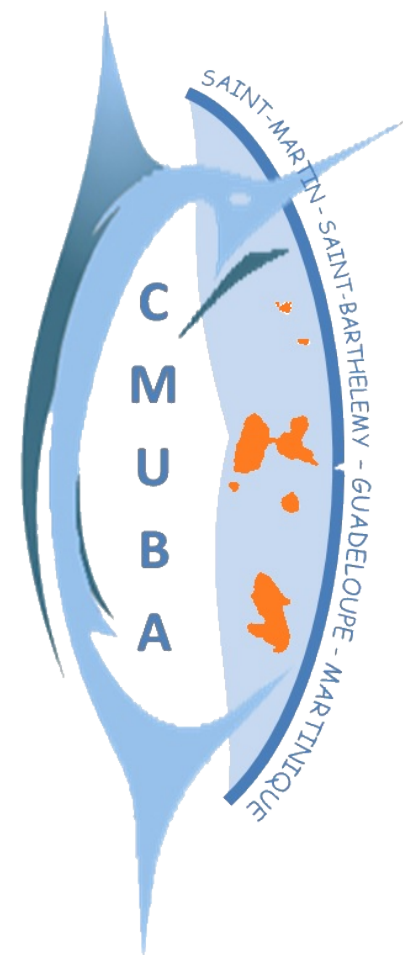


Conseil maritime ultramamarin du bassin Antilles

Commission DSB
Jeudi 31 janvier 2019



Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

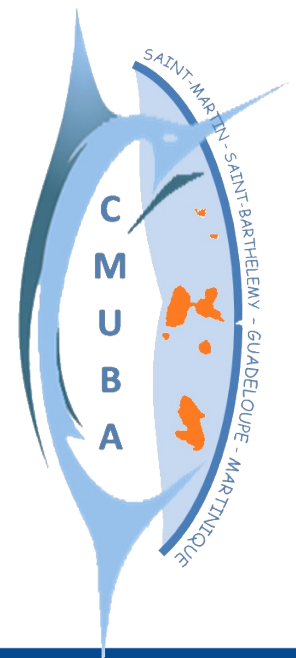
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/

Ordre du jour de la commission DSB ce jour

- 1/ Point d'avancement sur l'élaboration du DSB : état des lieux
- 2/ Retour sur les séminaires DSB de juin et novembre 2018
- 3/ Travaux d'élaboration du DSB : enjeux / objectifs
- 3/ Préparation de la plénière 2019
- 4/ Questions diverses



État d'avancement sur le document stratégique de bassin



ÉTAT DES LIEUX : finalisation en 2018

Travail complémentaire réalisé pour Saint-Martin et Saint-Barthélemy en 2018 :

- Consultation des experts du CSTE du 23 mars au 25 avril 2018
- Mission du Cerema du 24 mai au 1^{er} juin 2018 sur place à la rencontre des acteurs locaux à Saint-Martin et Saint-Barthélemy

Retours sur cet état des lieux

Beaucoup de retours de l'État et de ses établissements publics :

- DEAL
- Agence française pour la biodiversité
- Conservatoire du Littoral (yc antenne de Saint-Martin)
- Réserve naturelle nationale de Saint-Martin
- Réserve de Petite-Terre
- Parc national de la Guadeloupe
- Grand Port de la Guadeloupe
- Commandant des Forces Armées aux Antilles
- Ademe
- BRGM, avec l'appui d'universitaires



État des lieux finalisé

Le CEREMA a retravaillé le document en 2018

- Reste à finaliser un travail de rédaction de « synthèse » en tête de chaque chapitre
- État des lieux : document de plus de 200 pages (!)

PROPOSITION :

élaboration d'un état des lieux problématisé et synthétique

avec

- 1) Présentation introductive du bassin
- 2) Fiches thématiques avec pour chacune
résumé écrit (issu du document complet)
+ chiffres clés
+ matrice AFOM
+ enjeux

(sur le modèle de ce qui a été réalisé pour les DSB dans l'hexagone)



Exemple de fiche thématique

Port de commerce et trafic maritime

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.

Principaux ports de marché				Principaux ports de transbordement			
Pays	Port	MT	EVP	Pays	Port	MT	EVP
Guatemala	Santo Tomas de Castilla	8,1	530 000	Panama	Colon	24,2	3 290 000
	Puerto Barrios	33	318 000		Jamaïque	Kingston	13,2
Honduras	Puerto Cortes	10,6	580 000	République dominicaine	Caucedo	7,7	1 340 000
Costa Rica	Limon-Moin	10,8	1 090 000	Porto Rico	San Juan		1 300 000
Colombie	Carthagène	31,8	2 240 000				
	Cianega	41,8					
	Puerto Bolivar	35,1					
Venezuela	Puerto Cabello	9,4	770 000				

Les ports des Antilles françaises

Les ports sont vitaux pour le fonctionnement de l'économie. Les flux commerciaux y sont très déséquilibrés, les importations étant bien plus importantes que les exportations (plus de la moitié des conteneurs exportés des Antilles françaises sont vides, et la grande majorité est à destination de l'hexagone). En 2016, le trafic dans les ports français était :

	Galisbay	Marigot	GPM Guadeloupe	GPM Martinique
Marchandises traitées (T)	256 519	79 549	3 700 000	3 100 000
Nombre de conteneurs (EVP)	NA	7 463	212 259	153 453

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.

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 marchandise (lieu de stockage intermédiaire avant envoi de la marchandise vers une destination finale). L'activité de croisière est également une source d'activité pour les ports.

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.

ATOUS

Très bon positionnement central dans l'arc caribéen, plutôt à une échelle subrégionale + tête de pont de l'Union européenne : c'est une force

Caractère insulaire (à condition qu'il soit coordonné, fortifié, conscientisé)

Bonne qualité de service des ports français : beaucoup de progrès en termes de formation des hommes, de qualité de service + très bonnes infrastructures (profondeur, linéaires des quais...)

Sûreté au sens large

Stabilité politique

Réglementation française et européenne, qui apportent de nombreuses garanties

Formation professionnelle et savoir-faire

Statut des GPM

FAIBLESSES

Déséquilibre important des flux commerciaux (95 % des flux à l'importation)

Fiscalité (pas de détaxe du carburant, pas de zones duty-free...)

Discontinuité du bassin à l'échelle de la Caraïbe

Manque de cohérence politique entre les territoires (ex : différence d'octroi de mer entre Guadeloupe et Martinique)

Manques de connexion entre les ports et les territoires : les ports ne jouent pas leur rôle de porte d'entrée

Pas d'offre proposée par des amateurs français antillais auprès des îles voisines

Pas de hub caribéen francophone unique

Aléas climatiques (et risques assurantiels)

Crainte d'instabilité sociale

Disponibilité du foncier

Normes européennes

Marché qui se rétracte avec le vieillissement de la population

Sentiment d'insécurité pour les croisiéristes

Formation professionnelle non adaptée aux besoins

Manque de maîtrise de la chaîne logistique par les acteurs locaux

Absence de PIF dans les ports

Pas de captation du marché de la Grande Caraïbe et Guyane exclue des échanges

OPPORTUNITÉS

Mise en place d'une stratégie simultanée des 2 GPM : renforcer le rôle du Conseil de Coordination Interportuaire Antilles-Guyane, créé par décret en 2014

Renforcer la stratégie de développement économique des ports : mise en place de zones franches portuaires ? de régimes douaniers particuliers ? de zones coordonnées de logistique ?

Mutualisation, notamment en termes de formation/ « coopération » entre les îles du bassin

Captation des flux (plaisance) par la position centrale du bassin dans la Caraïbe

Optimisation et développement des liaisons intra-caribéennes

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

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

Dématérialisation / digitalisation

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

Secteur de la croisière en plein essor

Mise en œuvre de grands projets structurants (ex : Karukera Bay)

Mise en place d'indice de performance logistique et d'indice du coût pour les GPM

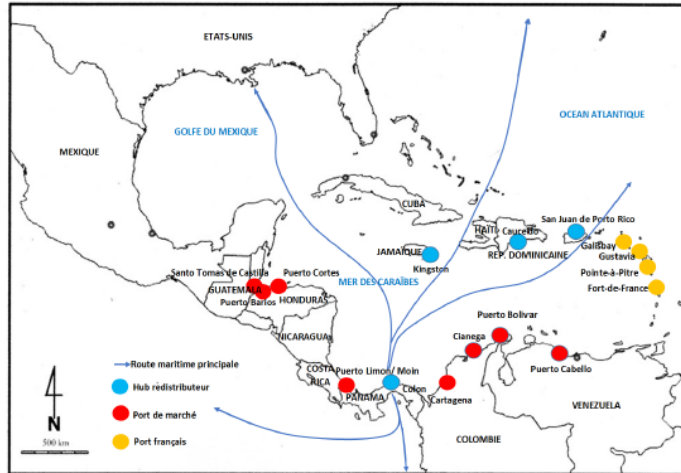
MENACES

Régionalisation des GPM à venir ?

Envers des normes européennes et françaises

Nécessaire digitalisation : virage à ne pas rater

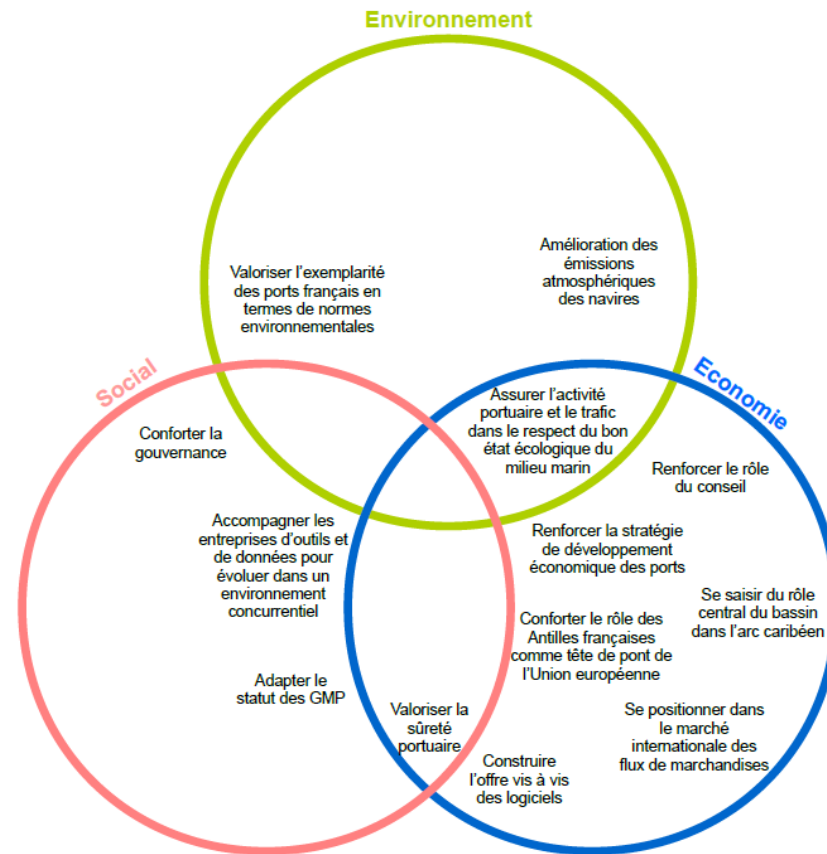
Exemple de fiche thématique



Les principales routes maritimes et les principaux ports dans le bassin des Caraïbes

[Mettre des illustrations des ports ?]

Les principaux enjeux



État des lieux problématisé

7 FICHES THÉMATIQUES sur

- sur les 6 thèmes des tables rondes :
 - Environnement marin
 - Ports et transports maritimes
 - Recherche/innovation
 - Formation professionnelle
 - Coopération
 - Pêche et aquaculture

+ sur le nautisme (commission dédiée)

AUTRES THEMES : planification spatiale et DPM ? énergies marines ? Patrimoine/culture maritime ? Autres ?

OBJECTIF (sous réserve validation commission DSB) :
présentation pour validation lors de la plénière



État des lieux finalisé

ÉTAT DES LIEUX FINALISE

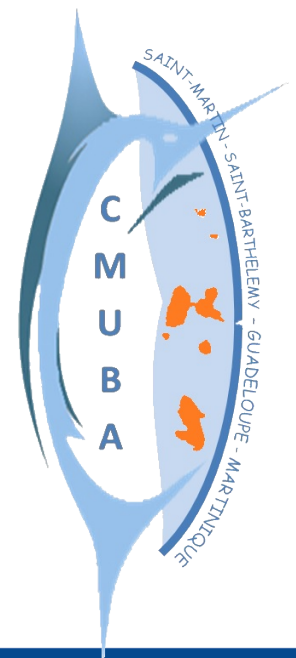


**Présentation du document synthétique
pour validation en plénière 2019
(sous réserve de l'accord de la commission DSB)**





Retours sur l'activité du CMUBA



2 séminaires organisés en 2018

- Principe de ces séminaires validé lors de la dernière commission DSB en mai 2018
- Succès de ces 2 journées : plus de 50 participants à chaque séminaire avec une participation active et constructive

Séminaire du 14 juin en Martinique	Séminaire du 21 novembre en Guadeloupe
<ul style="list-style-type: none">• Environnement marin / risques / sensibilisation• Ports / transport maritime / croisière• Recherche / filières innovantes	<ul style="list-style-type: none">• Pêche• Environnement marin / risques / sensibilisation (n°2)• Coopération régionale maritime• Formation professionnelle

- Organisation d'un séminaire dans les îles du nord ?

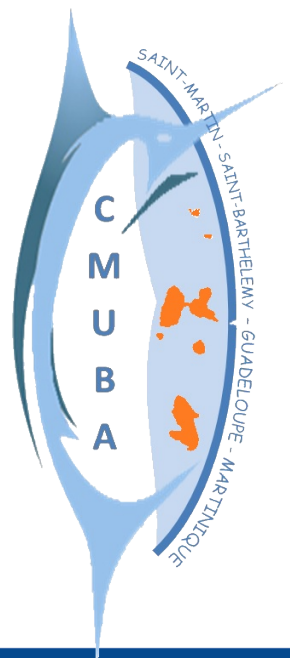


Une commission nautisme réunie à 2 reprises

- Réunion de cette commission nautisme le 5 juin 2018 et le 17 janvier 2019
- Travaux menés
 - Idem séminaire
 - Lancement de travaux comme l'élaboration d'un référentiel pour la gestion des zones de mouillage dans les Antilles françaises
 - Retour d'information auprès des membres de la commission (filière REP BHU, résilience des entreprises du nautisme aux cyclones)



Élaboration du DSB : enjeux et objectifs

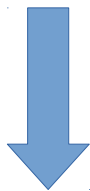


Objectif de définition des enjeux à l'échelle du bassin

Pour chaque thématique vue en séminaire

définition d'**ENJEUX STRATEGIQUES**

→ *Élément considéré comme essentiel au « bon déroulement » des activités*

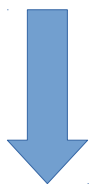


OBJECTIFS

→ *Que veut on faire vis à vis de l'enjeu défini ?*

(quantifiables, avec indicateurs de suivi)

Sont de 2 types :
- défini un état à atteindre pour une certaine échéance
- agit sur des facteurs d'influence de l'enjeu



PLAN D'ACTION (?)

Objectif de définition des enjeux à l'échelle du bassin

Travail de synthèse des séminaires commencé par le Secrétariat du CMUBA

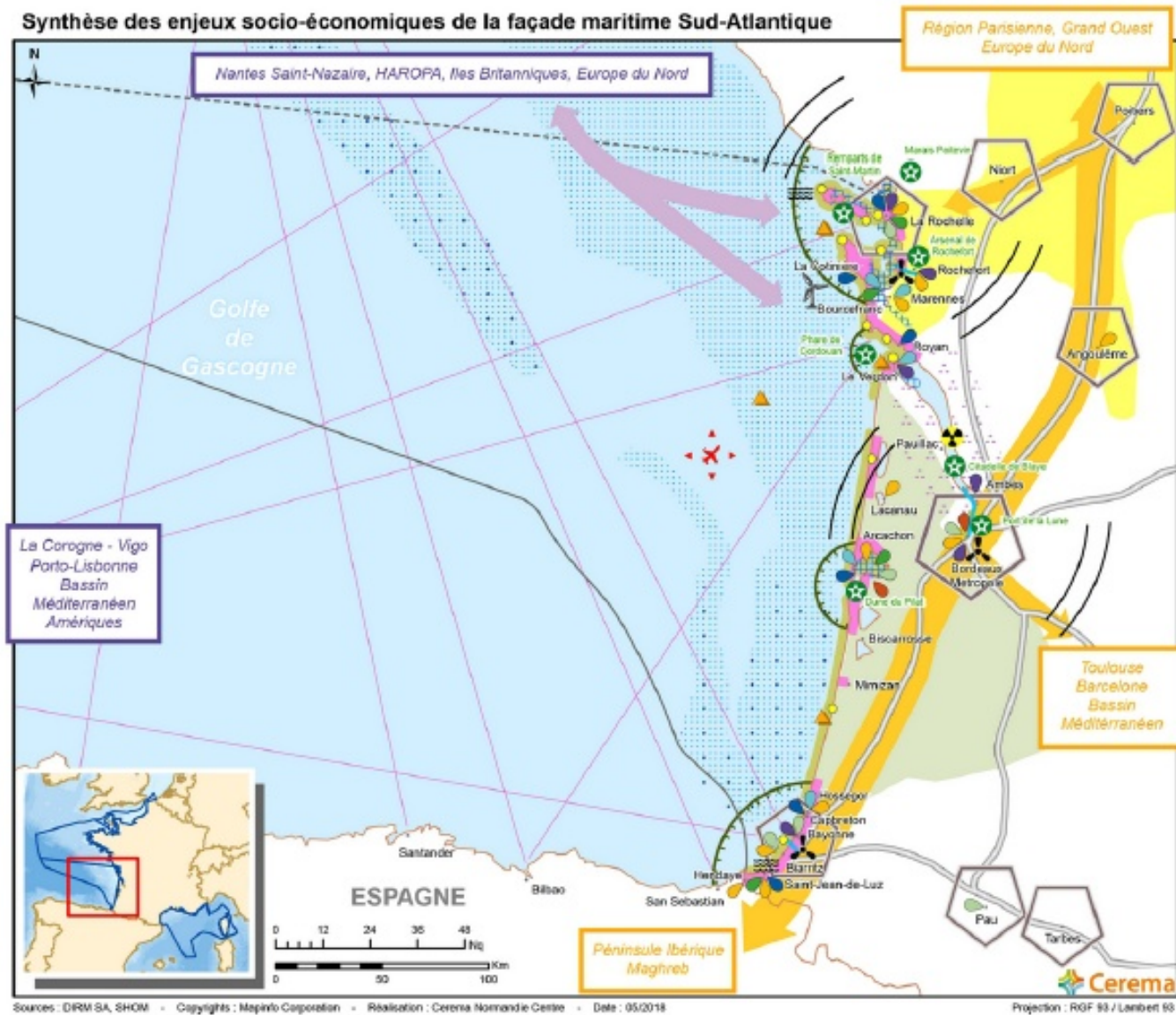
Enjeu	Objectifs stratégiques	Objectifs particuliers (optionnels)	Indicateurs de suivi	Axes stratégiques / Actions	« Niveau » CMUBA	
Pollutions terrestres	Meilleure prise en compte des enjeux marins par les outils / la gouvernance terrestre		Actions des SDAGE	S'assurer de la prise en compte des orientations stratégiques déclinées dans le DSB dans les stratégies élaborées au niveau terrestre (SDAGE, SRPNB...)		
		Acquérir de la connaissance (pressions sur les milieux, seuils, etc)		Mettre à disposition des sphères de gouvernance en charge de la mise en œuvre régionale des politiques publiques les éléments synthétiques de connaissance sur la sensibilité des milieux	oui	
		Favoriser l'abaissement des niveaux de rejets des exploitants de l'assainissement	Données de rejets des STEP	Promouvoir la prise en compte de la sensibilité des milieux marins dans la mise en œuvre des politiques publiques terrestres et aquatiques (notamment DCE), notamment l'adaptation des normes de rejets au contexte récifal	oui	
Planification spatiale maritime	Organisation spatiale pour mieux protéger les milieux / réduire les pressions des activités maritimes		Nombre de communes littorales avec plan de balisage des 300m	Réduire l'impact des mouillages forain en encourageant la mise en place de ZMEL gérées et professionnelles		
			Nombre et surface d'aires marines protégées	Favoriser la définition et la gestion des espaces en mer (chaque commune doit avoir un plan de balisage)		
			Nombre et surface des zones de mouillage organisées pour la plaisance	Mettre en place plus d'arrêté de protection de biotope pour protéger des zones marines sensibles (vis-à-vis de manifestations nautiques par ex)		
	Mieux encadrer les activités en mer	Promouvoir et favoriser la mise en place de ZMEL avec une gestion durable	Nombre et surface des zones de mouillage organisées pour la plaisance	Gestion environnementale	Mettre en place un label pour les ZMEL	oui
		Renforcer les mesures de protection forte au sein des Aires Marines Protégées existantes			Accompagner les élus dans la demande puis la gestion de leurs ZMEL (construction du dossier, choix des dispositifs, choix du site, dispositifs de gestion pour la récolte des déchets et eaux grises/noires, etc)	
		Encadrer l'utilisation de certaines épaves (pas en polyester) en tant que récif artificiel et reconnaître leur attrait touristique			Sensibiliser les élus par la mise en place d'un label maritime éco responsable. ZMEL	
		Encadrer le développement des activités touristiques en mer			Bonnes pratiques pour le milieu marin à diffuser auprès des opérateurs touristiques (hôtels, marins, etc)	
Encadrer d'un point de vue environnemental les manifestations nautiques et améliorer la lisibilité des réglementations				Améliorer la qualité de l'offre touristique avec diffusion du discours environnemental + valoriser cette connaissance		
				Promouvoir une excellence du tourisme en mer (label?)	oui	
				Établir un cahier des charges afin de restreindre/écarter certaines activités ne respectant pas les milieux et l'environnement		

Sous quel format mettre en place ce travail ? Commission DSB en séminaire de travail / séminaire DSB / consultation écrite / etc



Carte des enjeux socio-économiques

Accompagnement par le Cerema qui a déjà réalisé cet outil pour les DSF dans l'hexagone. Ex : DSF Sud - Atlantique



Carte des enjeux socio-économiques






Accompagnement par le Cerema qui a déjà réalisé cet outil pour les DSF dans l'hexagone. Ex : DSF Sud - Atlantique

La façade Sud-Atlantique : le développement d'une économie bleue, respectueuse des équilibres écologiques




Enjeux économiques internationaux et transfrontaliers

-  Principales dynamiques de flux économiques par voie maritime : accès aux grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle
-  Flux maritimes transversaux
-  Grand port maritime relié à l'international - pôles industrialo-portuaires
-  Dynamiques économiques transfrontalières majeures par voie terrestre (partie Sud de l'Arc Atlantique)
-  Dynamiques économiques transversales majeures par voie terrestre
-  Zone de production agricole pour l'export par voie maritime (céréales)
-  Cohabitation des usages transfrontaliers (pêche)

Patrimoine, tourisme et loisirs nautiques






-  Sites touristiques emblématiques (UNESCO et Grands sites)
-  Patrimoine littoral : frange côtière des communes littorales présentant des intérêts historiques, paysagers ou environnementaux
-  Principaux phares classés et en service
-  Espace littoral à forte fréquentation touristique
-  Bassin de navigation de plaisance

Gouvernance et défense

-  Accord de délimitation des espaces maritimes entre états ou décision d'une juridiction internationale
-  Limite de façade maritime
-  Centre d'essais des Landes

Les spécificités économiques de l'interface terre-mer pour la façade Sud-Atlantique



Gestion durable des ressources marines et littorales

-  Pêches professionnelles (principaux secteurs)
-  Conchyliculture
-  Extraction de granulats marins (en cours d'exploitation ou à l'étude)
-  Production viticole de l'écosystème estuarien (Médoc, Blayais, Bourgeais, Cognac, Pineau)
-  Zone forestière et sylviculture (pin maritime)

Énergies marines renouvelables - Énergies terrestres non renouvelables
(Site existant, projet ou à l'étude)

-  Éolien posé
-  Centrale nucléaire
-  Hydrolien
-  Houlomoteur



Les filières maritimes de la façade maritime

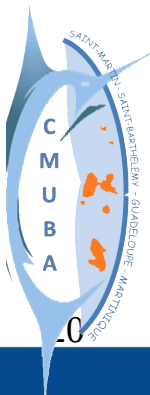
-  Pêche et transformation des produits de la mer
-  Aquaculture
-  Transports et industries
-  Filière nautique et filière glisse
-  Formation maritime
-  Pôle universitaire, formation, recherche sur la mer et le littoral
-  Défense

Les marchés de la façade maritime

-  Principales aires urbaines du littoral
-  Principales aires urbaines de l'interland
-  Agglomération bordelaise, Grande métropole régionale

Les axes majeurs de la façade maritime

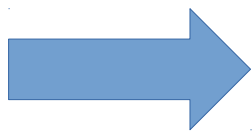
-  Principaux axes de transport (fer, autoroute)
-  Accès fluviaux aux ports de commerce



Carte des enjeux socio-économiques

Objectif de la carte : positionner les éléments en jeu pour l'avenir du bassin (points forts et points faibles)

- 4 points d'entrée pour les DSF
 - Des espaces de **flux** (routes maritimes...)
 - Des espaces **attractifs** (ports et circonscription GPM, zone de tourisme nautique, etc)
 - Des espaces de **production** (ZFH, DCP, zones propices énergies marines, aquaculture, etc)
 - Des espaces **à partager** (bande des 300 mètres, etc)



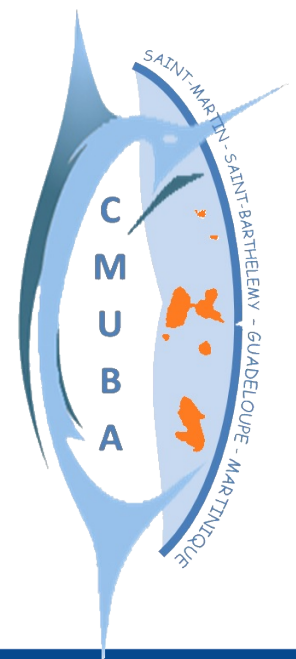
Questions méthodologie :

- Quid des enjeux environnementaux (aires marines protégées, fonds marins, échouages sargasses, zones de clapage, etc)?
- Échelle de la carte ?
- Comment élaborer cette carte ?





Préparation de la prochaine plénière



Proposition de points mis au vote

1) Sur l'élaboration du DSB

- Présentation de la synthèse de l'état des lieux et vote de validation de l'état des lieux
- Présentation des enjeux et objectifs, de la cartographie, et vote de validation

2) Sur les avis rendus par le CMUBA :

- Définir selon quelles modalités le CMUBA émet un avis (après validation DSB ? Si projet d'envergure bassin maritime ? Si avis demandé ? Etc).



Proposition de point mis à consultation écrite du CMUBA

PROPOSITION :

intégrer l'UICN qui s'est portée candidat au titre du collège 5

→ déjà membre du CMU-SOI

Proposition de remplacer l'association

« Expédition 7ème continent » qui n'a jamais participé aux travaux

par l'UICN