

Rapport faisant suite à la consultation du public sur le Document Stratégique de Bassin maritime Antilles (DSB Antilles)



v. 6 avril 2021

1/ Objet de la consultation du public

Afin de développer une stratégie à long terme visant à soutenir la croissance des filières économiques du secteur maritime, tout en préservant l'environnement marin, la France s'est dotée, en février 2017, d'une Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML).

La SNML est déclinée aux Antilles dans le Document Stratégique de Bassin maritime (DSB). Le DSB Antilles est le cadre de référence et l'outil pour la mise en œuvre de la politique maritime en Guadeloupe, Martinique, Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Il est élaboré, adopté et mis en œuvre en concertation avec les acteurs, rassemblés au sein du Conseil Maritime Ultramarin du Bassin Antilles (CMUBA), sous l'autorité des préfets de Martinique et de Guadeloupe.

Le DSB Antilles est un outil de mise en cohérence des politiques publiques maritimes. C'est également un document réglementaire, qui est opposable aux documents de planification, d'aménagement, de développement des activités, ou encore de protection de l'environnement, qui ont un impact sur la mer. Il est également opposable aux travaux, ouvrages ou aménagements en mer.

Au-delà des aspects réglementaires, le DSB Antilles doit également permettre de trouver des synergies entre territoires, de travailler sur des thématiques et problématiques communes, et de rassembler les acteurs du monde maritimes afin d'élaborer des projets communs.

2/ Organisation de la consultation du public

Conformément aux dispositions de l'article R219-1-25 du code l'environnement, une consultation du public a eu lieu du 24 décembre 2020 au 24 février 2021. L'ensemble du dossier et les annexes ont été mises à la consultation sur le site internet des directions de la mer de la Guadeloupe et de la Martinique, et sur le site internet du ministère de la Mer. Dans les deux directions le document au format papier a été proposé pour la libre consultation du public n'ayant pas forcément accès à l'outil informatique.

De même, la consultation publique a fait l'objet d'une parution dans les journaux locaux de Martinique (France-Antilles Martinique le 10 décembre 2020), Guadeloupe (France-Antilles Guadeloupe le 10 décembre 2020), Saint-Barthélemy (Journal de Saint-Barth le 2 décembre 2020) et Saint-Martin (Le Pélican le 9 décembre 2020).

De plus, il a été également transmis aux maires des villes côtières une demande d'affichage de la campagne de consultation publique.

Finalement, il a fait l'objet de publication sur les pages Facebook de la préfecture de la Martinique (le 10 février 2021).

3/ Avis reçus dans le cadre de la consultation public

24 avis ont été reçus par mail, deux n'ont pas été pris en compte car non identifiés.

Les personnes qui se sont exprimées peuvent être regroupées dans les catégories suivantes :

- skipper professionnel
- association CMM (Cluster Maritime Martinique)
- association FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
- Ancien membre du CMUBA et du CNML, Ancien conseiller territorial de la Collectivité de Saint-Martin
- Conseiller municipal de la commune de Sainte-Anne (Guadeloupe)
- citoyens

Les réponses viennent de l'ensemble du bassin maritime ultramarin français. (6 de Guadeloupe, 2 de Martinique, 2 de Saint-Martin/Saint-Barthélemy, les autres sont non spécifiés)

4/ Appréciation générale quant aux avis collectés

Les retours du public sur le DSB pendant cette consultation du public ont été peu nombreux. Néanmoins, les avis reçus sont souvent étayés et argumentés, posant de réelles questions de fond.

De manière générale, les avis reçus révèlent une insatisfaction, tant sur la forme de la consultation que sur le fond. La suite du document s'attache ainsi à répondre de façon plus détaillée aux commentaires exprimés.

Plusieurs avis sont très similaires (tournures de phrases, idées véhiculées) et semblent provenir d'une même entité.

5/ Réponse détaillées aux commentaires les plus fréquents

Vous trouverez ci-dessous, par grande thématique, une synthèse représentative des commentaires reçus ainsi que les réponses apportées et les propositions de modification du DSB.

* sur la critique du manque de concertation pour l'élaboration du DSB

Recueil de commentaires reçus :

Aucune représentativité des collectivités régionales et municipales voir même d'un représentant d'association ou autre civile.

Aucune prise en considération des avis locaux.

Comment pouvez-vous garantir une réelle prise en compte de nos réalités de notre terrain ? Autrement dit, comment s'est traduite la concertation locale concrètement en termes de communication, d'appel à participation, liste des personnalités et experts locaux ayant pris part aux débats ?

La consultation publique via internet, est insuffisante, car accessible qu'à un faible pan de la population, pas représentative de notre tissu social.

Il est regrettable que ce document n'ait pas fait l'objet d'une mise à disposition du public dans les collectivités territoriales, les communes disposant d'une baie, ou les 3 communautés d'agglomérations de la Martinique

Ce document qui doit s'appliquer à notre territoire ne s'adresse pas à ses habitants ou aux différents usagers de notre littoral, mais uniquement aux instances qui les régulent !

Le grand public n'a pas été informé.

Vu l'apparente discrétion et le peu d'information sur les travaux ou sur les outils, les modes et les résultats de la concertation (compte-rendu de réunions, échanges contradictoires, personnalités présentes, etc.), le document produit nous apparaît frappé d'un manque de représentativité locale pour une réelle prise en compte des problématiques qui touchent au plus près les populations littorales. Ainsi, où, quand et comment, s'est exprimée la voix des communes littorales ? celle des usagers du littoral?

La consultation du public a fait l'objet d'une procédure réglementaire dictée par le code de l'environnement (Voir 2/ Organisation de la consultation du public). Il est important de noter que la concertation et le partage ont été les lignes directrices de l'élaboration du DSB, puisqu'outre l'organisation de la consultation du public, plusieurs séminaires préalables, rassemblant les acteurs du maritime, ont été organisés à partir de juin 2018.

Le processus d'élaboration du document stratégique de bassin a en effet été lancé lors de la 1^{ère} séance plénière du Conseil maritime le 8 mars 2016, en présence du Secrétaire général à la mer. Depuis lors, de nombreuses réunions se sont tenues sur les 4 îles du bassin, afin que ce document soit le plus concerté et le plus partagé possible. Des séminaires de travail se sont réunis en 2018 et 2019 pour travailler sur des tables rondes thématiques pour établir les grands enjeux du bassin :

- En Martinique le 14 juin 2018 (thématiques abordées : environnement marin / risques / éducation, ports / trafic maritime / croisière, recherche / filières innovantes)
- En Guadeloupe le 21 novembre 2018 (thématiques abordées : Coopération régionale / Formation professionnelle / Pêche & aquaculture / Environnement marin)
- En Guadeloupe le 16 avril 2019 (1^{er} bilan sur les éléments apportés lors des deux séminaires DSB, et d'élaborer et compléter de manière collective le canevas final des enjeux et objectifs du DSB)

Ces tables rondes ont réuni chacune une cinquantaine d'acteurs du monde maritime (membres du CMUBA ou pas), et ont été présidées par des élus locaux et/ou des socio-professionnels.

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

Les comptes-rendus des tables rondes sont disponibles sur les sites internet des Directions de la Mer de Martinique et de Guadeloupe :

- www.dm.martinique.developpement-durable.gouv.fr/l-activite-du-cmuba-r131.html
- www.dm.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/l-activite-du-cmuba-r64.html

Ainsi, le DSB n'est pas un document imposé par l'État aux acteurs locaux maritimes, mais bien un document concerté, coconstruit avec les acteurs, reflétant les avis et idées exprimées pendant les différents séminaires de concertation.

*** sur la critique d'une application de normes françaises pas suffisamment adaptées à la région caribéenne**

Recueil de commentaires reçus :

<i>Peu d'éléments concernant la réalité de mon territoire n'a égayé ce document</i>
<i>Dans l'attente d'une révision de ce document stratégique, qui relève d'une vision nationale, écarté des réalités locales et caribéennes.</i>
<i>Une approche purement bureaucrate, insulaire parisienne !</i>
<i>Nous comprenons la volonté de croissance bleue de l'Union Européenne, toutefois nous voulons que les spécificités de notre territoire soient prises en compte.</i>
<i>La prise en compte de ces réalités halieutiques, écologiques, culturelles et politiques nous pousse plutôt à définir une approche éco-régionale en termes de planification stratégique plutôt qu'une approche franco-française...</i>

L'article R219-1-23 du code de l'environnement explique que « Le document stratégique de bassin maritime précise et complète les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard de ses enjeux économiques, sociaux et écologiques propres ». L'objectif est donc d'élaborer une stratégie sur la mer et le littoral adaptée au contexte local.

Le Conseil Maritime Ultramarin du Bassin Antilles (CMUBA) est l'instance en charge de valider le DSB. Le CMUBA est représentatif des acteurs du monde maritime du bassin maritime Antilles, et est composé de 80 membres représentant :

- les 4 îles du bassin Antilles : Martinique, Guadeloupe, St-Barthélemy et St-Martin
- 6 collègues : les services de l'État et les établissements publics, les collectivités territoriales, les professionnels et les entreprises, les organisations syndicales de salariés, les associations de protection de l'environnement ou des usagers de la mer, et des personnes qualifiées.

La représentativité de la diversité des acteurs au sein du CMUBA assure une élaboration du DSB prenant en compte les spécificités du bassin maritime Antilles.

Par ailleurs, les deux Directions de la Mer de Martinique et de Guadeloupe assurent le secrétariat du CMUBA mais le pilotage de l'élaboration du DSB est assuré par la commission DSB, qui regroupe en son sein les membres des collègues « Etat » et « collectivités territoriales » du CMUBA. Ce fonctionnement diffère fondamentalement de la métropole où l'État est seul pilote des Documents Stratégiques de Façades (équivalent des DSB).

Finalement, le DSB s'est voulu intégrateur des multiples politiques publiques déjà existantes sur le bassin maritime. Ainsi, le DSB n'a pas vocation à remplacer des politiques publiques existantes, en ce qui concerne par exemple la gestion des risques littoraux, les déchets, l'énergie, etc. Cependant, le DSB apporte un éclairage et un point de vue maritime contribuant à l'élaboration de ces politiques. En ce sens, le DSB s'adapte au contexte et stratégies existantes localement.

*** sur le sujet de la chlordécone**

Recueil de commentaires reçus :

Le volet chlordécone est survolé

Dans un contexte de pollution terrestre et marine provoquée par la chlordécone, les poissons impropres à la consommation, qui sont ciblés par zone, devraient également être ciblés par espèce, dans la mesure où certains se déplacent et peuvent donc avoir été contaminés et ensuite être consommés.

Le sujet le plus prégnant aux Antilles est celui de la chlordécone. Le plan chlordécone et le volet zéro plastique du plan biodiversité, tous deux portés par l'État, sont cités mais leur déclinaison locale n'est pas décrite. Aucun élément du DSB ne garantit que la situation, dont la dégradation est clairement documentée, s'améliorera tout au long de la durée du plan.

La lutte contre la pollution au chlordécone a fait l'objet d'un ensemble d'actions, mises en œuvre à travers trois plans nationaux depuis 2008, complétés par la feuille de route interministérielle 2019-2020 qui reprend les engagements du Président de la République lors de son déplacement aux Antilles en septembre 2018.

Le Gouvernement a lancé un nouveau plan chlordécone IV pour la période 2021-2027, en date du 24 février 2021. Ce plan a été élaboré à l'issue d'un processus de co-construction associant l'ensemble des acteurs (services de l'État, collectivités, associations, organisations professionnelles), et après une consultation publique organisée aux Antilles fin 2020, ayant ainsi permis de prendre en compte des attentes locales. L'ambition de ce plan est d'agir en commun – Etat, collectivités locales et société civile – pour protéger au mieux la population antillaise face à la pollution à la chlordécone, et de prendre en charge les impacts liés à cette pollution. Le plan IV vise ainsi à poursuivre et à renforcer les mesures déjà engagées pour réduire l'exposition des populations à la chlordécone en Guadeloupe et en Martinique, ainsi qu'à déployer des mesures d'accompagnement adaptées, tout en veillant à répondre aux besoins de la population.

Le DSB n'a pas vocation à traiter de manière séparée de la thématique chlordécone. En tant que document intégrateur des politiques publiques déjà existantes sur le maritime, le DSB renvoie directement aux actions du plan chlordécone IV qui concerne à la fois la Martinique et la Guadeloupe. Le plan chlordécone IV prévoit un plan de surveillance et de contrôle des denrées alimentaires, y compris des produits de la mer, opéré par les Directions de l'Agriculture, de l'Alimentation de la Forêt (DAAF) de Martinique et de Guadeloupe.

*** sur le sujet du traitement des déchets et la pollution terrestres**

Recueil de commentaires reçus :

Il convient d'étudier la gestion des boues des stations d'épuration

Si on veut un réel effort sur l'environnement maritime, il faudrait d'abord un effort considérable sur l'environnement terrestre

Aucun objectif du DSB ne précise comment les objectifs de limitation des pollutions seront mis en œuvre et quels sont leurs objectifs quantitatifs, notamment en matière d'assainissement et de gestion des déchets.

Le sujet des pollutions terrestres est largement abordé dans l'état des lieux du DSB. La mer est le réceptacle final des pollutions terrestres et il est communément admis que 90 % des pollutions en mer proviennent de la terre. L'articulation du DSB avec les politiques menées à terre afin de réduire les pollutions terrestres est donc essentielle.

C'est ainsi que les SDAGE (Schéma de Développement, de l'Aménagement et de la Gestion de l'Eau) de Martinique et Guadeloupe sont cités dans le DSB, puisque c'est au travers d'une politique d'amélioration de la qualité de l'eau (réhabilitation des stations d'épuration, amélioration de l'assainissement non collectif, etc) qu'il sera possible d'améliorer la qualité des eaux côtières de manière significative. De même, en termes de gestion des déchets, le DSB renvoi aux plans régionaux ou territoriaux de gestion des déchets. Finalement, le DSB souligne l'importance des politiques agricoles et notamment des techniques permettant d'éviter l'érosion des sols, source d'hyper sédimentation des baies.

*** sur le sujet des sargasses**

Recueil de commentaires reçus :

<i>absence de vision sur la lutte contre les sargasses</i>
<i>- étudier une gestion en mer (des sargasses) coordonnée à l'échelle de caraïbénne. - pourquoi faire reposer toute la responsabilité de la gestion des sargasses sur elles (les communes) ? - les dispositifs de ramassage en mer devrait être priorisé. L'intervention public ne doit pas se limiter à un observatoire, mais à la mise en place d'un véritable plan de gestion et de ramassage avant échouage.</i>
<i>La prolifération des microplastiques et l'intensification des invasions des algues sargasses ne doit-elle pas être au cœur de réflexions globales ? Ces questions doivent en effet être posées à une échelle caribéenne dans la mesure où la problématique est partagée par l'ensemble des pays et territoires</i>
<i>Le DSBM ne tient pas compte des spécificités de la Guadeloupe et de son environnement proche (la Caraïbe), notamment dans la gestion de la pêche, des invasions de sargasses</i>
<i>Vivant sur le littoral a Sainte-Anne précisément je m'attendais à une meilleure étude et prise compte des sargasses qui nous envahissent et nous cause de sérieux problèmes.</i>

Les échouements massifs de sargasses concernent l'ensemble du bassin maritime Antilles. Les échouements engendrent des impacts sanitaires (émanation de gaz toxiques), économiques (pour le tourisme, la pêche), et environnementaux. La lutte contre les échouements est une priorité forte de l'action publique. Il semble dès lors logique que le DSB évoque cette question et propose des pistes et objectifs afin de résoudre cette problématique.

Cependant et tout comme pour d'autres sujets d'importance et prioritaire (la pollution au chlordécone, la qualité des eaux côtières, etc), la lutte contre les échouements de sargasses fait l'objet d'une politique particulière déjà largement mise en œuvre.

A ce jour, le plan national de prévention et de lutte contre les sargasses « détermine l'organisation générale des moyens à engager et des actions à mener dans les zones affectées. Il prévoit les modalités d'engagement de l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre lors de ces interventions. Il vise à améliorer le rôle de l'Etat et de ses services sans négliger l'enjeu d'une association et d'une coordination des parties prenantes (collectivités et intercommunalités), en fonction de leur compétence et de leur levier d'action ».

Par ailleurs, un appel à projet a été lancé par l'Agence Nationale de Recherche (ANR) et plusieurs structures régionales et internationales, permettant le financement de projets de recherche sur des aspects aussi divers que la prédiction des échouages de sargasses, l'écologie de la sargasse, la valorisation, les moyens de lutte et de ramassage, etc.

Le sujet des échouements massifs de sargasses est défini dans le DSB comme l'un des deux sujets prioritaires de coopération avec les États voisins (avec la gestion de la ressource halieutique). D'ailleurs, le Conseil Régional de Guadeloupe et l'État ont organisé en octobre 2019 une

conférence internationale pour dresser un état des connaissances, favoriser les partages d'expérience sur la gestion des échouements massifs, et faire le point sur les enjeux internationaux et les stratégies de coordination. Le CMUBA pourrait apporter une plus-value sur la coopération technique et financière nécessaires entre les différents territoires du bassin maritime Antilles. **Il est proposé de redéfinir des objectifs plus précis sur la lutte contre les sargasses, mettant en avant par exemple le rôle important de coopération à l'échelle régionale que pourrait jouer le CMUBA.**

*** sur la relation avec les autres îles de la caraïbe**

Recueil de commentaires reçus :

<i>Les orientations concernant la connaissance et la capitalisation scientifique, ne favorise pas la coopération régionale ... ces territoires connaissent des problématiques similaires (climat, biodiversité, échouages de sargasses), et compte tenu de nos frontières maritimes la stratégie doit être partagé, et collective.</i>
<i>Le DSBM dévalorise les coopérations avec les voisins de la Caraïbe, qui sont vu que comme des demandeurs de formations et non pas comme des collaborateurs et porteurs de propositions.</i>
<i>Quid de la portée de l'adhésion de la Guadeloupe à l'AEC et à l'OECD ?</i>
<i>Quelle place fait le DSBM à des problématiques environnementales communes avec nos voisins de la caraïbe (Sargasses, coraux, pêche, érosion du littoral, tsunami,...) ?</i>
<i>Pas de délimitation sur les zones de pêche avec nos voisins caribéens.</i>

La coopération régionale est un axe de travail souhaité par les membres du CMUBA, puisqu'en effet il semble difficile de travailler à l'échelle du bassin Antilles sans prendre en compte son morcellement par les zones économiques exclusives de la Dominique, Saint-Kitts-et-Nevis, Montserrat ou encore Antigua-et-Barbuda. L'inscription dans le DSB d'un besoin de coopération est à souligner car à ce jour les échanges extérieurs des 4 territoires du bassin maritime Antilles se font en immense majorité avec l'Union Européenne et la France métropolitaine.

Qu'elle soit économique ou culturelle, l'intégration régionale des 4 territoires du bassin maritime Antilles est souhaitée par les membres du CMUBA, mais difficile à mettre en oeuvre. Le DSB ne pourra résoudre à lui seul les freins et problématiques d'ordre géopolitique et économique, mais l'affirmation d'une volonté d'intégration régionale sur les sujets maritimes doit être vu comme une avancée majeure qui pourrait permettre dans le futur des actions significatives dans ce sens.

Deux objectifs prioritaires de coopération ont déjà été dégagés dans le DSB : la gestion de la ressource halieutique et la lutte contre les échouements massifs de sargasses. Il peut déjà être noté l'initiative de la Région Guadeloupe sur la lutte contre les échouements de sargasses, via l'organisation d'un colloque international rassemblant les pays des Antilles et de la Caraïbe touchés par ce phénomène, en octobre 2019. D'autres actions pourront se construire pour améliorer nos échanges avec les pays voisins afin de valoriser les expertises (formation maritime, archéologie sous-marine...), lutter contre des problématiques communes (sargasses, pêche illégale, etc), partager les connaissances (ressources halieutiques, recherche, etc). Un travail devra être mené afin d'identifier pour chacun de ces sujets, le niveau de coopération adéquat et les structures et les outils capables de mener et tisser des liens avec les pays voisins (collectivités, ambassade, acteurs économiques, etc).

*** sur les sujets liés à la culture maritime et à l'appropriation de la mer par les populations**

Recueil de commentaires reçus :

S'il est vrai que les habitants ont longtemps tourné le dos à la mer, force est de constater que cela a bien changé depuis et que les usages sur le littoral et le milieu maritime se sont considérablement enrichis.

Par ailleurs, l'occupation humaine du littoral est aussi la traduction de l'histoire des lieux et de la structuration d'un corps social qui n'est jamais abordé dans ce DSBM, sauf par des événements anecdotiques (fête de la Mer, pratique de l'aviron, etc.)

Il n'est abordé ni dans l'état des lieux, ni dans les enjeux et les orientations, les traditions des populations, l'histoire du rapport social avec l'espace maritime, et les modes culturels de gestion.

Le rapport social avec l'espace maritime et les traditions des populations est développé dans la partie « Mer & Société » du DSB. La sensibilisation à la mer est un enjeu majeur du DSB, avec un objectif associé de « valoriser le patrimoine culturel et l'histoire maritime du bassin ». La sensibilisation à la mer des jeunes générations par des aires marines éducatives et l'incorporation de « formations maritimes » dans les cursus scolaires, tout en préconisant des actions citoyennes pour l'ensemble de la population est un marqueur fort pour l'appropriation de la mer par la population. Le DSB promeut le développement des pratiques sportives en lien avec la mer pour attirer un maximum de pratiquants afin que les ultramarins du bassin puissent exploiter tous les potentiels de ces territoires.

*** sur la question de prise en compte de la Covid19**

Recueil de commentaires reçus :

Les répercussions des croisiéristes en cette période de pandémie ?

Je déplore sérieusement également que les conséquences de la crise Covid sur nos activités humaines sociales et économiques comme par exemple sur le secteur de la croisière, soient à peine évoquées dans le DSBM

Le DSB, y compris l'état des lieux initial, a été réalisé en amont de la crise sanitaire et sociale que nous rencontrons actuellement à cause de la Covid19. Les mesures et les études citées dans le DSB sont donc antérieures.

La crise sanitaire que nous vivons actuellement a effectivement fortement impacté plusieurs filières de l'économie bleue, notamment la croisière, le transport maritime de passagers, et le tourisme littoral qui ont été vecteurs de la pandémie. Un an après le 1^{er} confinement, il est difficile de faire un bilan complet et exhaustif d'une crise que nous vivons toujours au jour le jour. Les activités de croisière n'ont toujours pas repris, mais il peut déjà être raisonnablement supposé qu'elles seront soumises dans le futur à des mesures sanitaires drastiques. Le tourisme est pour sa part fortement handicapé par la suspension et/ou les obligations de motifs impérieux pour emprunter les vols aériens (même si les Antilles françaises ont été largement plébiscitées par les touristes français lors des périodes d'ouverture en 2020 et début 2021).

Ces filières devront nécessairement s'adapter à ces nouvelles contraintes sanitaires, mais également écologiques. La notion de « résilience » est l'un des objectifs inscrit dans le DSB. **Il est proposé de redéfinir de nouveaux objectifs pour ces filières, prenant en compte la double crise sanitaire et climatique.**

A contrario, cette crise sanitaire a mis en avant le rôle du transport maritime de marchandises, qui ne s'est jamais arrêté. Elle remet en avant les filières locales (pêche, aquaculture, nautisme), moins dépendantes de flux extérieurs et primordiales pour l'économie de nos territoires insulaires. Le CMUBA et les groupes de travaux qui seront organisés dans le futur devront prendre en compte des changements structureaux induits par la crise sanitaire.

*** sur les sujets qui ne sont pas abordés dans le DSB**

Recueil de commentaires reçus :

Ni l'amélioration de la gouvernance des aires marines protégées et du littoral, ni le renforcement de la police contre la délinquance environnementale ne sont décrites. Aucune mesure quantitative sur les mouillages, le respect des vitesses limites, voire de dissuasion de l'usage d'embarcations à moteur n'est envisagée. Il est difficile de considérer que le DSB atteindra des objectifs ambitieux en matière de préservation de la biodiversité.

Plusieurs besoins sont listés en équipements, formations, lutte contre les pollutions, coopération et autres, mais aucun chiffre ne quantifie ces objectifs. On veut développer les chantiers navals ? Mais pour quels types de bateaux, quelles surfaces allouées, combien d'emplois ?

C'est la question des changements globaux qui doit être appropriée. Cette question trouve sa source dans les défis (et non pas simples aléas) climatiques auxquels la zone des Caraïbes doit faire face. Mais outre, les défis dit classiques (cyclone – tremblements de terre – tsunamis etc...), les réflexions et travaux sur la question de l'érosion du littoral, de la détérioration des écosystèmes côtiers, des zones humides devraient fournir des solutions permettant de lutter contre les changements globaux.

Le DSBM apporte peu ou pas de propositions stratégiques sur les solutions pour atténuer les effets des changements globaux, notamment sur l'érosion du littoral, la protection des mangroves

Intégrer la Dérive Climatique comme enjeu transversal majeur est une incontestable avancée... Cependant c'est plus largement la contrainte carbone incluant le déclin qualitatif et quantitatif imminent (avant 2025 selon l'AIE, 2018) de notre approvisionnement en ressources fossiles qui manque cruellement à ce document et obère donc considérablement sa portée opérationnelle dans cette décennie.

Pas de vision partagée sur l'exploitation des fonds marins

Quand allez-vous, réglementer tous ces casiers qui peuplent non seulement la surface mais les fonds marins le nombre de casiers perdus est incroyable. Avez-vous recensé le nombre de casier autour de la Martinique et autour de la Guadeloupe ? Avez-vous fait une enquête sur l'impact écologique de ceux-ci ?

Pour mieux lutter contre les espèces invasives, France Nature Environnement recommande d'inscrire les espèces exotiques envahissantes marines dans la liste des espèces invasives européennes.

Le document stratégique de bassin maritime précise et complète les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral au regard de ses enjeux économiques, sociaux et écologiques propres. Sous réserve des compétences reconnues aux collectivités, il traite des quatre premiers thèmes de la stratégie nationale mentionné à l'article [R. 219-1-1](#) du code de l'environnement. Il peut en outre préciser l'application des éléments propres à la gouvernance prévue par les conventions et accords internationaux, en fonction des spécificités du bassin.

Une majorité de commentaires dans cette catégorie soulignent le manque de solutions concrètes, et d'objectifs chiffrés et précis sur plusieurs thématiques (mouillages, exploitation des fonds marins,

casiers abandonnés, formation maritime, etc). Cette critique tient du fait que le DSB n'est pas un plan d'actions mais bien un document cadre qui édicte des grands objectifs globaux et orientations stratégiques, dans lesquels devront s'inscrire les actions entreprises dans les territoires. Le DSB n'a pas vocation à réglementer telle ou telle activité, ou tout du moins pas à ce stade de l'avancée des travaux. Les réglementations sur chaque territoire (aires marines protégées, arrêtés préfectoraux, etc) ont la vocation de cadrer les pratiques au niveau local. Le DSB sert à donner une orientation et un cadrage dans l'application de ces différentes réglementations.

Les indicateurs identifiés pour chaque objectif permettront de suivre l'avancée de ces objectifs.

6/ Conclusion

En conclusion, le DSB tel que présenté aujourd'hui est le fruit d'un travail de deux années de concertation avec les acteurs du monde maritime. Cet exercice nouveau a permis de dégager des grands objectifs autour de 10 thématiques phares.

Une majorité des commentaires soulignent l'aspect macro et le manque d'opérationalité du document. En effet le DSB n'est pas un plan d'actions mais bien un document cadre qui édicte des grands objectifs globaux et orientations stratégiques, dans lesquels devront s'inscrire les actions entreprises dans les territoires.

Le DSB n'est pas figé et immuable. Certains éléments de correction pourront être apportés rapidement, concernant certains chiffres ou appellations. Quelques modifications de fond doivent être discutées suite à la consultation du public, sur la prise en compte de la crise sanitaire due au covid-19 et des actions à l'échelle du bassin maritime sur la lutte contre les sargasses.

Cette première version du DSB, après avoir établi des objectifs pour le bassin maritime, appelle à des travaux ultérieurs pour hiérarchiser et préciser ces objectifs. Les indicateurs de suivi permettront d'évaluer la progression des objectifs du DSB.

Le partage d'une culture maritime commune permettra d'améliorer la sensibilisation des publics à la mer et le développement de pratiques durables. La consultation menée confirme la nécessité de poursuivre les enjeux de formation, d'éducation à la mer, de sensibilisation et de protection de l'environnement marin comme perspectives essentielles pour les années à venir.