



# Document stratégique de bassin maritime des Antilles



## Rapport d'évaluation environnementale du DSB Antilles

*Secrétariat du CMUBA - Juin 2020*

## Table des matières

### **1. Résumé non technique**

### **2. Présentation générale du DSB**

10 grandes thématiques

Objectifs

Ce que ne contient pas le DSB Antilles

Articulation avec d'autres plans et programmes

Contexte international

Le processus d'élaboration

### **3. Description de l'état initial de l'environnement et perspectives d'évolution**

Présentation générale du bassin des Antilles françaises et des pressions exercées

Caractérisation de la biodiversité marine du bassin Antilles

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

Les politiques publiques pour la préservation de l'environnement marin

La matrice Atouts – Forces – Opportunités – Menaces pour l'environnement marin

### **4. Description et évaluation des effets notables du DSB sur l'environnement et la santé humaine et exposé des motifs**

Perspectives d'évolution sans DSB

Analyse des effets potentiels des objectifs du DSB

Analyse et justification des objectifs avec un effet potentiel négatif sur l'environnement et la santé humaine

### **5. Mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables du document sur l'environnement**

### **6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement**

# 1. Résumé non technique

Avec ses espaces maritimes et littoraux, la France possède un patrimoine naturel remarquable et un potentiel de développement socio-économique important. La mer et le littoral font déjà l'objet de nombreux usages, ils sont aussi soumis à de nombreuses pressions du fait du changement climatique, des pollutions terrestres ou de l'impact des activités maritimes et terrestres. Afin de garantir le bon état écologique et une meilleure valorisation économique et sociale de ces espaces, la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML) a été adoptée en février 2017.

Le Document Stratégique de Bassin maritime Antilles (DSB Antilles) vient préciser les conditions de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la mer et le littoral en tenant compte des spécificités locales. Il a été élaboré par l'État et les collectivités territoriales, dans le respect des compétences de chacun, en concertation avec les acteurs maritimes et littoraux réunis au sein du Conseil Maritime Ultramarin du Bassin Antilles (CMUBA). Les travaux ont débuté le 8 mars 2016 par l'installation du Conseil maritime lors d'une première séance plénière en présence du Secrétaire général à la Mer.

Le CMUBA est co-présidé par les deux préfets de région Guadeloupe et Martinique, et est composé de 80 membres représentant :

- les 4 îles du bassin Antilles : Martinique, Guadeloupe, St-Barthélemy et St-Martin
- 6 collèges : 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.

Le secrétariat du CMUBA est assuré conjointement par la direction de la mer (DM) de la Martinique et la DM de la Guadeloupe. Le CMUBA peut ainsi être considéré comme le lieu privilégié d'échanges et de concertation sur tous les sujets ayant attrait à la mer et au littoral dans le bassin Antilles. La mission principale du CMUBA est donc d'élaborer le DSB Antilles, mais il peut également être amené à rendre des avis sur les textes ou projets qui intéressent le bassin maritime.

Les espaces maritimes et littoraux concernés par ce document de planification sont ceux du bassin "Antilles", conformément à l'article R219-1-15 du code de l'environnement et couvrent donc les littoraux et eaux sous souveraineté ou juridiction françaises bordant la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

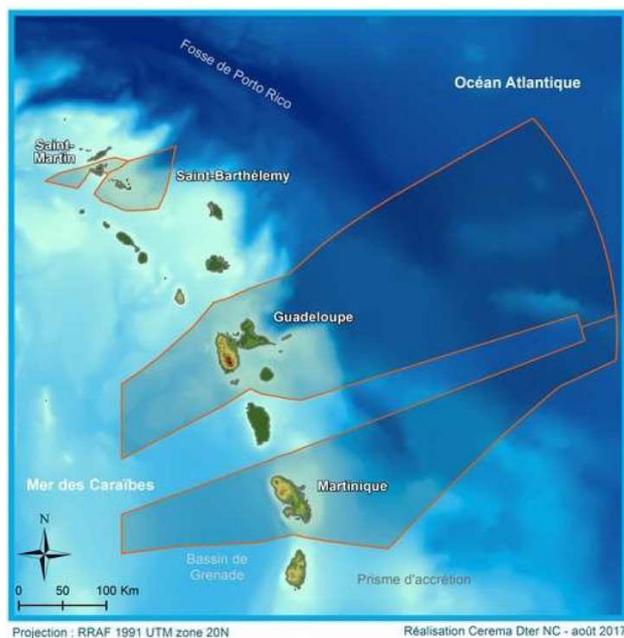


Figure 1: ZEE du bassin maritime Antilles

Sont en particulier concernées les eaux intérieures (situées entre la laisse de haute mer et la ligne de base droite), les eaux territoriales (situées entre la ligne de base droite et les 12 milles marins en mer), et la zone économique exclusive (ZEE - située entre les 12 et 200 milles marins en mer). Par ailleurs, l'espace aérien surjacent, les fonds marins et le sous-sol de la mer sont également concernés par le DSB (article L219-1 du code de l'environnement).

En premier lieu, le DSB est un document qui fait l'inventaire des informations disponibles à l'échelle du bassin sur l'environnement marin et les activités en mer et sur le littoral (voir son annexe 1 relative à l'état des lieux).

Déclinant localement la SNML au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques propres au bassin Antilles, la vocation du DSB est de porter l'ambition de la France en matière de politique maritime intégrée et durable au sein des Antilles françaises, et de conforter sa place au sein de la Caraïbe.

Le DSB se veut document intégrateur qui s'imposera à toutes les stratégies et autres plans et programmes qui portent sur le milieu maritime au sens large. Par conséquent, il fixe les grandes orientations auxquelles les différentes stratégies existantes ou à venir, devront se conformer afin de garantir un développement durable du bassin maritime.

Les travaux menés dans le cadre du CMUBA ont conduit à présenter ce DSB selon 10 grandes thématiques, toutes interdépendantes et interconnectées :

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

En outre, un enjeu transversal s'impose à toutes ces thématiques : il s'agit du **changement climatique**, à la fois par la nécessité de le limiter mais également par l'obligation d'anticiper ses effets.

Le présent rapport environnemental permet d'exposer la manière dont l'environnement a été pris en compte tout au long de l'élaboration de ce document stratégique, élaboré dans la perspective d'un développement économique durable.

Une particularité très forte du bassin en termes de gouvernance doit être soulignée sans tarder : en effet, chaque île possède un statut propre.

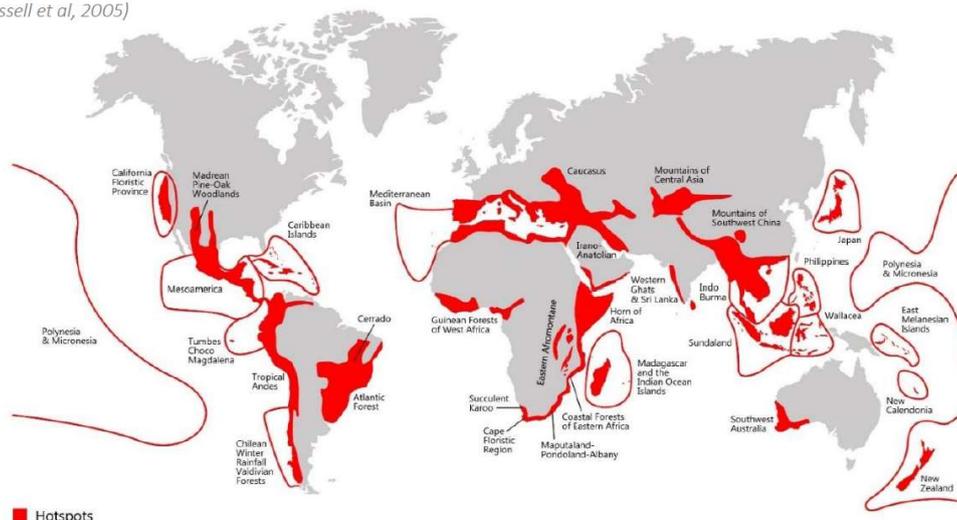
	Statut	Assemblée délibérante	Exécutif
<b>Saint-Martin</b>	Collectivité d'outre-mer	Conseil territorial	Conseil exécutif
<b>Saint-Barthélemy</b>	PTOM	Assemblée territoriale	Conseil exécutif
<b>Guadeloupe</b>	DROM	Conseil départemental	Président du conseil départemental
		Conseil régional	Président du conseil régional
<b>Martinique</b>	Collectivité territoriale unique	Assemblée de Martinique	Conseil exécutif de Martinique

Tableau 1: Gouvernance des Îles du bassin maritime Antilles

En particulier, Saint-Barthélemy a adopté le statut de PTOM (Pays et Territoire d'Outre-mer) en janvier 2012 et à ce titre, l'île ne fait plus partie de l'Union européenne et exerce désormais pleinement la compétence environnementale. Le code de l'environnement national français ne s'applique donc pas à Saint-Barthélemy.

Les Grandes Antilles, dont fait partie le bassin Antilles françaises, constituent l'un des « points chauds » mondiaux à la biodiversité riche et menacée.

(Source : Russell et al, 2005)



La biodiversité exceptionnelle de ces îles est le fruit de leur situation insulaire tropicale, au sein d'un vaste archipel dont l'histoire géologique a généré des reliefs très variés, à terre comme en mer.

La connaissance et surtout la surveillance d'un patrimoine si varié, de son fonctionnement et de sa fonctionnalité, nécessitent un effort important au regard des moyens humains et financiers limités du territoire et des pressions anthropiques qui s'y exercent.

La connaissance actuelle de ce patrimoine a néanmoins permis de reconnaître et de protéger la richesse biologique des îles des Antilles françaises au travers de divers dispositifs réglementaires, de portée régionale à mondiale. Les aires marines protégées (AMP) sont nombreuses : 100 % de la ZEE du bassin Antilles sont couverts par au moins une AMP. Cependant, le niveau de protection de ces AMP est très inégal et celles qui bénéficient d'une protection forte ne couvrent qu'une très faible partie de la ZEE. La gestion de ces AMP est également une problématique récurrente (voir matrice AFOM ci-dessous).

Cependant, au-delà des éléments les plus exceptionnels du patrimoine naturel du bassin, désormais en majorité protégés, les activités humaines restent à l'origine de multiples dégradations de l'environnement marin, qui affecte en retour la population antillaise. Ce constat s'inscrit dans un processus mondial de dégradation de l'environnement.

Partant de ce constat, il faut concilier la place de l'homme au cœur des thématiques maritimes du bassin et l'objectif d'un développement durable de l'archipel avec la préservation et la restauration du patrimoine naturel. À cet effet, il est nécessaire de procéder à un diagnostic des relations entre l'homme et l'environnement, prenant en compte la multiplicité des activités humaines, leurs impacts directs et indirects, positifs ou négatifs, leurs origines et leurs échelles – locales ou extraterritoriales. Ce travail essentiel a été en grande partie réalisé dans le cadre de l'élaboration de ce Document stratégique de bassin et se poursuit plus précisément dans le cadre des travaux de l'Office français pour la biodiversité (OFB), commandés par le CMUBA, sur l'évaluation de la contribution des activités maritimes et littorales aux pressions s'exerçant sur le milieu marin dans les outre-mer (Projet EPIMM – voir annexe 2).

En synthèse, les principaux enjeux environnementaux du bassin retenus dans le cadre de l'élaboration du DSB sont les suivants :

- pollutions, l'objectif étant de réduire toute forme de pollution pour préserver la qualité des eaux côtières et leurs écosystèmes ;
- activités maritimes, l'objectif étant d'agir à la fois sur la nature même des activités maritimes mais également sur leur organisation et leur planification afin qu'elles soient en cohérence avec les enjeux environnementaux des sites ;

- sensibilisation à l'environnement, l'objectif étant de développer une conscience maritime et écologique auprès des populations. Cet enjeu de sensibilisation est récurrent dans le DSB, et s'inscrit dans un enjeu patrimonial fort de rapprocher les hommes et la mer qui les entoure ;
- espèces et habitats, l'objectif étant bien sûr de préserver, voire de restaurer ces espèces et espaces si fragiles ;
- financement, l'objectif étant de mobiliser davantage de moyens en faveur de cette préservation de l'environnement, en particulier en s'appuyant sur des fonds privés ;
- gouvernance, l'objectif étant de mieux coordonner l'ensemble des acteurs sur le littoral, mais également de mieux prendre en compte le lien terre-mer ;
- police, l'objectif étant de renforcer cette mission régaliennne en multipliant les actions de contrôle, en les ciblant davantage mais également en sensibilisant les parquets pour que des suites judiciaires puissent être trouvées,
- changement climatique, l'objectif étant non seulement de l'anticiper, mais également d'agir sur toutes les activités maritimes pour réduire ses effets au maximum.
- connaissance, l'objectif étant de les consolider et de renforcer les moyens de recherche dédiés à ces territoires ultramarins à la biodiversité à la fois très riche et fragile.

De manière générale, à la demande expresse de ses membres, le Document stratégique du bassin Antilles s'est inscrit dans une **démarche non pas de « faire plus » mais bien de « faire mieux »**.

## 2. Présentation générale du DSB

Le DSB est composé :

- du document stratégique principal, organisé selon dix grandes thématiques. Pour chacune de ces thématiques, sont présentés une synthèse de l'état des lieux, une matrice atouts-faiblesses-opportunités-menaces (AFOM) permettant de problématiser l'état des lieux et de dégager les principaux enjeux, et enfin des objectifs stratégiques permettant de répondre à chacun des enjeux ;
- d'un état des lieux initial (annexe 1) complet et actualisé à plusieurs reprises, d'abord pour tenir compte des conséquences du passage des cyclones Irma et Maria en septembre 2017 (en particulier sur Saint-Martin et Saint-Barthélémy), puis en janvier 2020 pour présenter un document aussi à jour que possible ;
- d'un atlas cartographique (annexe 2) permettant de visualiser à l'échelle du bassin les principaux enjeux socio-économiques ;
- et enfin d'un recueil d'indicateurs de suivi (annexe 3), organisé selon le même schéma que le document stratégique principal en 10 thématiques afin de déterminer pour chacun des objectifs stratégiques du DSB des indicateurs de suivi associés ainsi que les sources potentielles de données.

L'atteinte des objectifs pourra être suivie à l'aide de ces indicateurs qui seront un outil précieux pour « faire vivre » ce document stratégique durant les 6 prochaines années. La plénière de janvier 2020 a été l'occasion pour les membres du Conseil maritime de confirmer le caractère indispensable du suivi de ces indicateurs pour maintenir la dynamique mise en place au sein du CMUBA.

### Les dix grandes thématiques

Conformément au Code de l'Environnement, l'élaboration du DSB a été pilotée par la Commission dite du DSB, composée des collèges 1 et 2 du CMUBA, c'est-à-dire les représentants de l'État et ses établissements publics, et les représentants des collectivités locales.

Cette commission a statué sur la méthode d'élaboration du DSB :

- organisation de séminaires participatifs, en présentiel, en 2018 et en 2019 en Guadeloupe et en Martinique, réunissant chacun une cinquantaine de personnes issues des 4 îles du bassin et aux profils très variés (institutionnels, associations de protection de l'environnement, collectivités, acteurs économiques, bureau d'étude). Un document stabilisé a été produit à l'issue de chacun de ces séminaires,
- vérification et échanges sur les documents rédigés par consultations écrites ;

Ces séminaires ont été ouverts aux membres du CMUBA mais également au-delà, aux experts maritimes, bureaux d'études, scientifiques, membres associatifs, à titre d'exemples, qui pouvaient apporter leur vision et connaissances pendant les débats.





Par la suite, la commission DSB a décidé d'une présentation du DSB sous forme de fiches thématiques, afin notamment de faciliter sa lecture et sa prise en main par un grand nombre d'acteurs. En effet, l'idée de ne pas faire de ce DSB un document écrit en chambre, mais plutôt qu'un maximum d'acteurs puisse y être associés a guidé tout le processus d'élaboration.

Dans cette perspective, le DSB détaille, pour les 10 grandes thématiques identifiées, les enjeux et objectifs à atteindre. Les 10 thématiques peuvent être divisées en 2 groupes : 4 thématiques « filières » (pêche & aquaculture, plaisance croisière & activités nautiques, ports de commerce & réseaux maritimes, ressources marines) et 6 thématiques transversales (coopération régionale maritime, environnement marin, formation aux métiers de la mer, mer & société, recherche & innovation, ressources marines, risques).

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

## Objectifs

Le travail concerté d'élaboration du DSB s'est inscrit dans le cadre de la SNML et de ses 4 grands objectifs complémentaires et indissociables :

- la transition écologique pour la mer et le littoral,
- le développement de l'économie bleue durable,
- le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif,
- le rayonnement de la France.

Dans le travail de déclinaison de ces objectifs au niveau du bassin Antilles, des objectifs transversaux globaux, propres aux enjeux locaux et communs à plusieurs thématiques, se sont clairement détachés :

- **le changement climatique** : adapter les filières économiques et les installations en mer ou sur la bande littorale, et faire en sorte de le limiter ;
- **la connaissance, la recherche** : mieux connaître le bassin maritime, l'environnement, les filières économiques, les risques, etc, en donnant avant tout des moyens à la recherche. Les défis, en particulier en termes de biodiversité, sont immenses ;
- **la préservation de l'environnement** : sensibiliser, préserver et restaurer, assurer la transition écologique des filières et acteurs de l'économie bleue (mises aux normes des installations et équipements, éco-conception, objectifs de réduction des pollutions, etc) ;
- **la coopération** : coopérer à la fois entre les îles françaises au sein du bassin maritime, mais surtout à l'échelle régionale caribéenne avec les pays voisins, au travers d'accords de coopération, de projets de recherche scientifique, d'échanges maritimes, etc ;

- **L'économie bleue durable** : accompagner les mutations relatives au nautisme, à la pêche, à l'aquaculture, aux transports maritimes, aux filières innovantes... Ces secteurs, qui cette « économie bleue » qui contribue à l'emploi, l'attractivité du bassin doivent se doter d'une exigence environnementale forte ;
- **la formation maritime** : attirer vers les métiers maritimes, améliorer l'offre et la qualité des formations maritimes, permettre une meilleure connaissance des enjeux environnementaux.

## Ce que ne contient pas le DSB Antilles

Contrairement au cadre réglementaire précis qui s'impose aux Documents stratégiques de façade dans l'hexagone, le contenu du Document stratégique de bassin n'est pas détaillé dans le Code de l'environnement.

Par conséquent, les travaux ont conduit à **décider que le DSB Antilles ne comporterait pas de plan d'actions**, et qu'il consisterait à ce stade à la définition d'objectifs stratégiques et de grandes orientations.

En effet, l'objectif est que le DSB soit un **document intégrateur** de toutes les politiques publiques s'exerçant sur la mer et le littoral : tous les plans d'actions et autres initiatives déjà menés par ailleurs devront être conformes aux objectifs du DSB et **constituent donc déjà une déclinaison opérationnelle de ce DSB**.

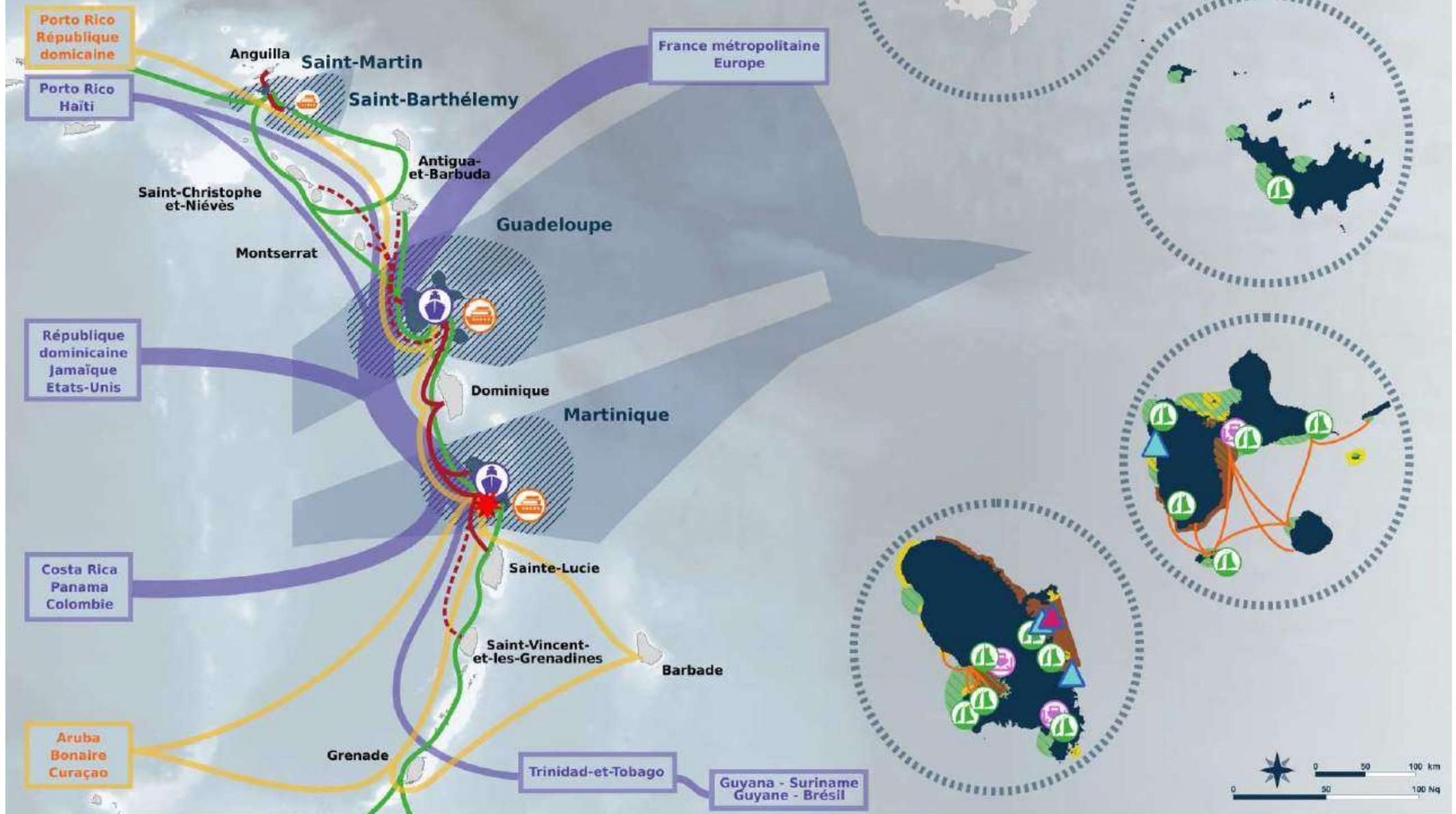
D'autre part, la commission du DSB a acté le fait que ce document stratégique ne comporterait **pas de carte des vocations**.

En effet, il existe déjà sur le bassin maritime plusieurs outils de gestion spatialisée de l'espace maritime. A titre d'exemple, le parc naturel marin de la Martinique s'étend sur l'ensemble de la ZEE de la Martinique, se superposant au périmètre d'application du DSB. Par ailleurs, des zonages de protection ou de restriction (parc national, réserves naturelles, zones contaminées à la chlordécone et interdites à la pêche, etc) existent déjà sur les 4 îles du bassin maritime.

Au vu de l'étroitesse des territoires, ces zones sont relativement importantes en termes de surface couverte et d'impact sur l'environnement des pratiques en mer. Par ailleurs, la connaissance sur le potentiel des énergies marines renouvelables (EMR) est très faible, ne permettant pas à ce stade la définition de zonages dédiés aux EMR. La question de la cohérence entre l'ensemble des outils de gestion de la mer, et plus particulièrement la place du DSB, a été largement questionnée. Aussi la conduite d'un travail de planification de l'espace maritime avec le CMUBA a été jugé peu opportun.

Il n'en demeure pas moins que l'approche cartographique est incontournable pour prendre toute la mesure des problématiques à l'échelle du bassin et un atlas cartographique a été réalisé (annexe 2). La carte de synthèse des enjeux socio-économiques est particulièrement parlante de ce point de vue.

# Le bassin maritime des Antilles



## Carte principale

 Périmètre du document stratégique de bassin maritime des Antilles

### Pêche

 Principaux secteurs de pêches professionnelles

### Ports et transport maritime

 Grand port maritime

 Principaux axes de transport de marchandises

 Transport de passagers : principales liaisons inter-îles

### Tourisme de croisière

 Destination principale de croisière

 Autre destination de croisière

 Principaux itinéraires de croisière

### Plaisance et activités nautiques

 Principaux itinéraires de plaisance

### Sécurité maritime

 CROSS Antilles - Guyane

## Encarts

### Pêche et aquaculture

 Zones d'interdiction totale ou partielle de la pêche

 Réserves et cantonnements de pêche

 Aquaculture marine

 Station Ifremer  
Gestion du stock de reproducteurs d'ombrines

### Transport de passagers

 Transport de passagers : principales liaisons intra-archipel et intra-îles

### Plaisance et activités nautiques

 Principaux ports de plaisance et ZMEL

 Principaux secteurs de fréquentation et de mouillage

### Industries navales et nautiques

 Construction, réparation et entretien navals

## Articulation avec d'autres plans et programmes

Conformément à l'article L.219-4 du code de l'environnement, « **doivent être compatibles ou rendus compatibles**, avec les objectifs et dispositions du document stratégique de [...] bassin maritime :

- « 1° Les plans, les programmes et les schémas relatifs aux activités exclusivement localisées dans les espaces mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.219-1 ;
- 2° Dans ces mêmes espaces, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, publics et privés, soumis à l'étude d'impact mentionnée à l'article L.122-1 du présent code et les décisions mentionnées aux articles L.122-1 et L.132-2 du code minier lorsqu'elles concernent des substances minérales autres que celles énumérées à l'article L.111-1 du même code ;
- 3° Les schémas de mise en valeur de la mer ;
- 4° Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine prévus à l'article L.923-1-1 du code rural et de la pêche maritime. »

Par ailleurs, « à l'exclusion de ceux mentionnés [précédemment], lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la mer, les plans, les programmes et les schémas applicables aux espaces et territoires mentionnés aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 219-1 du présent code prennent en compte le document stratégique de façade ou le document stratégique de bassin maritime. » : **une obligation de prise en compte s'impose donc à tous les documents « susceptibles d'avoir des incidences en mer.**

Ainsi, sur le bassin Antilles, les documents suivants devront suivre le régime d'opposabilité suivant :

### 1/ Documents de planification maritime, devant donc être compatibles ou être rendus compatibles au DSB :

- **Les plans de gestion d'aires marines protégées :**
  - En Martinique, la création du parc naturel marin (PNM) de la Martinique en 2017 a modifié la gouvernance spécifique de l'ensemble de la ZEE de la Martinique. Le plan de gestion du PNM est en cours d'élaboration et devrait être adopté par son conseil de gestion en 2020. Ce plan de gestion devra être compatible avec le DSB, et déclinera une vision pour le parc à l'horizon 2035, avec un plan d'action associé.  
Il existe également une réserve naturelle nationale (RNN) des îlets de Sainte-Anne avec une réglementation spécifique sur la zone maritime autour des îlets, ainsi qu'une réserve naturelle régionale (RNR) sur la zone maritime du Prêcheur. Par ailleurs, un projet de RNR est en cours d'élaboration sur le fonds de baie de Fort-de-France, englobant la mangrove et une partie maritime.
  - En Guadeloupe, le parc national comporte une partie maritime depuis 2009 : ses actions s'inscrivent dans le cadre de la charte du Parc national de la Guadeloupe (PNG), approuvée en conseil d'État par décret n° 2014-48 du 21 janvier 2014. Elle définit le projet du territoire pour quinze ans et concerne à la fois le cœur, l'aire maritime adjacente et l'aire d'adhésion.
  - A Saint-Martin, la RNN inscrit son action dans le cadre de son plan de gestion 2018-2027 ;
  - A Saint-Barthélemy, la réserve naturelle est gérée depuis 2013 – et depuis le changement de statut de la collectivité – par l'Agence territoriale de l'environnement. Son plan de gestion actuel court sur la période 2018-2027.
  - Sur l'ensemble de la ZEE des Antilles françaises, le sanctuaire AGOA, créé en 2012, vise à protéger les cétacés : ses actions sont réalisées dans le cadre d'un plan de gestion qui devrait être actualisé dans les mois à venir.
- **Les schémas de mise en valeur de la mer (SMVM) sont intégrés aux Schémas d'Aménagement Régional (SAR) :**
  - En Martinique, le SAR élaboré en 1998 est en vigueur. Il comprend également un volet SMVM. La Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) a débuté les travaux de révision du SAR, mais elle revendique l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Martinique (PADDMA), sur le modèle du PADDUC de Corse, qui comportera un volet SMVM. Dans l'attente d'une validation législative, des travaux sont déjà en cours avec la CTM pour que le PADDMA soit compatible au DSB. Par ailleurs, le conseiller territorial de la CTM en charge de l'élaboration du SAR

est membre du CMUBA et représentant du CMUBA au sein du Conseil National pour la Mer et le Littoral (CNML).

- En Guadeloupe, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) valant Schéma de mise en Valeur de la Mer (SMVM) a été approuvé par décret n° 2011-1610 du 22 novembre 2011 du Conseil d'État. La Région Guadeloupe a lancé une démarche d'évaluation à mi-parcours début 2019 afin d'envisager son renouvellement.
- Les **schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine (SRDAM)** de la Martinique et de la Guadeloupe, devront être compatibles au DSB lors de leur révision. En effet, ces schémas sont désormais caduques et les travaux de renouvellement doivent être lancés prochainement.
- les **plans d'actions RUP** pour la programmation des Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) 2021-2027. Le projet de règlement FEAMP post-2020 s'inscrit dans une relative continuité avec la programmation précédente, avec comme grands objectifs la nécessaire protection de la ressource et des océans, et le développement d'une économie bleue intégrée. Toutefois, l'articulation avec la réglementation environnementale (en tenant compte par exemple de la nouvelle stratégie de collecte des déchets en mer) et la prise en compte des engagements internationaux de l'Union Européenne (objectifs de développement durable – ODD-14, lutte contre le changement climatique) devront être sensiblement renforcées.  
Pour les RUP, compte tenu des atouts et des spécificités de ces territoires, la Commission européenne a souhaité que chaque territoire puisse élaborer un plan d'action propre qui sera intégré au Programme opérationnel de la prochaine programmation FEAMP. Les plans d'actions des RUP des Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin) devront donc être compatibles au DSB.

## 2/ Documents stratégiques devant être compatibles ou rendus compatibles pour des activités exclusivement en mer, et qui doivent prendre en compte le DSB pour toutes les autres activités

- Les **Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE)** œuvrent pour l'amélioration de la qualité de l'ensemble des masses d'eaux, à terre donc mais également en mer sur les eaux côtières.  
En outre, les SDAGE reposent en grande partie sur l'analyse précise des liens terre-mer car l'amélioration de la gestion et de la qualité de l'eau sur les bassins versants contribuent fortement à améliorer la qualité des eaux côtières.  
Ainsi, certains objectifs du DSB visent à améliorer la qualité des eaux côtières, allant dans le sens des objectifs du SDAGE : à titre d'exemple, la mesure relative à la mise en place de zones de mouillages et d'équipements légers pour l'accueil des navires de plaisance.  
SDAGE et DSB concourent donc aux mêmes objectifs de préservation de la qualité des eaux côtières, et l'articulation entre les deux documents est absolument impérative, tant au niveau du contenu que de la bonne coordination des instances gouvernantes.
- Les **Schémas d'Aménagement Régional (SAR)** : comme énoncé plus haut pour les SMVM adossés aux SAR, ces documents doivent être révisés par la Région Guadeloupe et par la Collectivité Territoriale de la Martinique.  
En outre, ces SAR ont valeur de **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** et doivent, à l'occasion de leur modification ou révision, intégrer un chapitre individualisé relatif à la trame verte et bleue.  
En Guadeloupe, la Région Guadeloupe et l'État ont décidé d'inscrire la réalisation de ce SRCE dans une démarche plus globale, allant au-delà du cadre réglementaire, en réalisant le **Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité (SRPNB)**, qui devrait être finalisé en 2020.
- Les **projets stratégiques 2019-2023 des Grands Ports Maritimes (GPM)** de Guadeloupe et de Martinique.  
Les GPM concentrent près de 95 % des échanges de marchandises des îles avec l'extérieur et représente, à ce titre, les principales plate-formes logistiques sur lesquelles s'appuie l'économie de chaque île. Outre le

tourisme, le secteur portuaire est le principal pourvoyeur de richesses et d'emploi dans les secteurs de l'économie bleue : leur rôle est donc majeur dans tout document stratégique relatif à la mer et au littoral.

- le **Plan National d'Actions (PNA)** en faveur des tortues marines des Antilles françaises est un PNA de restauration, d'une durée de 10 ans, s'appliquant sur les territoires de Guadeloupe, Martinique et Saint-Martin
- les plans d'action locaux **IFRECOR** :
  - Saint-Barthélemy : Jusqu'en 2018, le comité local de Guadeloupe représentait Saint-Barthélemy. Créé en octobre 2018, le Comité local IFRECOR de Saint-Barthélemy s'est réuni pour la première fois le vendredi 12 avril 2019 à Gustavia, sous la coordination de l'Agence Territoriale de l'Environnement (ATE).
  - Martinique : Le plan d'action national phase 4 arrive à échéance en 2020, un nouveau plan d'action en lien avec le plan d'action pour la protection des récifs coralliens d'outre-mer français (prévu à l'article 113 du plan biodiversité et à l'action 37 du plan biodiversité) est en cours d'élaboration en lien avec les comités locaux. Le plan d'action national phase 5 sera ensuite décliné à l'échelle locale pour la période 2021-2026.

### 3/ Documents stratégiques susceptibles d'avoir des incidences en mer, dont les orientations doivent prendre en compte celles du DSB :

- les **Schémas Régionaux Climat-Air-Énergie (SRCAE)**
  - en Guadeloupe, le SRCAE a été adopté en 2012 et s'appuie sur un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), une meilleure connaissance des phénomènes en cours et une gestion intégrée du littoral. Le changement climatique est donc abordé à la fois par une volonté de réduction de ses effets mais également par un objectif d'anticipation de ses conséquences, ce qui est d'ores et déjà cohérent avec le DSB ;
  - en Martinique, le SRCAE a été adopté en 2013. Quelques grandes orientations sont fixées à l'horizon 2020 dans les différents domaines que sont les transports, le bâtiment, l'agriculture, les industries, la qualité de l'air, les énergies renouvelables et l'adaptation au changement climatique.
- la **Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)** : la loi de Transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 prévoit une révision régulière de la programmation pluriannuelle de l'énergie, portée conjointement par l'État et les collectivités, et fixe un objectif d'autonomie énergétique en 2030 dans les DOM/COM.
  - En Guadeloupe, la dernière révision date de 2018. L'état des lieux réalisé à l'occasion de cette révision montre une très forte progression des énergies renouvelables (EnR) qui représentent 21 % du mix de production électrique en 2018. Aucune ENR marine n'est en œuvre ou en projet à court terme aujourd'hui en Guadeloupe. Un projet de Dispositif de Production d'électricité Houlomoteur Immergé (DPHI) est à l'étude, mais il est actuellement au stade de recherche & développement.
  - En Martinique, la PPE a été adoptée par décret en 2018 et fixe à l'horizon 2023 notamment des objectifs d'efficacité énergétique et de production d'énergies renouvelables. Les EnR représentent 22 % du mix de production électrique en 2018. À ce stade aucune ENR marine n'est en œuvre ou en projet à court ou moyen terme. À noter l'abandon en 2018 du projet d'Énergie Thermique des Mers (ETM) au large de la commune de Bellefontaine.
- le **Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)** : La Loi NOTRe a confié aux Régions et aux collectivités territoriales unique le cas échéant cette compétence de planification en matière de gestion des déchets et d'économie circulaire.
  - En Guadeloupe, le plan régional de prévention et de gestion des déchets a été adopté en mars 2020 : il permet de coordonner les actions menées en matière de déchets à l'horizon 2026-2032, dans une logique de cohérence et d'équilibre territorial. La collectivité régionale a saisi cette opportunité pour définir une stratégie ambitieuse et partagée : faire de la Guadeloupe, un archipel zéro déchet en 2035.
  - En Martinique, le plan de prévention et de gestion des déchets (PPGD) a été adopté en décembre 2019. La CTM y propose notamment un plan en faveur de l'économie circulaire.

Des déchets spécifiques aux filières maritimes y sont traités (sédiments de dragage des ports, transport maritime des déchets, la filière REP pour les bateaux hors d'usage, etc).

Le tableau suivant expose l'articulation entre le DSB et les nombreux documents de planification, précisant pour chacun le territoire couvert :

Documents	Lien de prise en compte ou de compatibilité	Territoire couvert
Plan de gestion des aires marines protégées - Parc naturel marin Martinique - RNN des îlets de Sainte-Anne - RNR du Prêcheur  - Parc national de la Guadeloupe  - RNN Saint-Martin - RNN Petite-Terre - Réserve naturelle de Saint-Barthélemy - Sanctuaire Agoa	Compatibilité	ZEE Martinique Rayon de 100m autour des îlets de Sainte-Anne RNR du Prêcheur ( <i>zone maritime le long du littoral du Prêcheur</i> )  PNG Guadeloupe ( <i>cœurs de parc en mer et aire maritime adjacente</i> ) RNN Saint-Martin RNN Petite-Terre (Guadeloupe) Réserve naturelle Saint-Barthélemy ZEE Antilles françaises
Schéma de mise en valeur de la mer		Martinique pour le SAR-SMVM 972, et le futur PADDMA Guadeloupe pour le SAR-SMVM 971
Schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM)		Martinique pour le SRDAM 972 Guadeloupe pour le SRDAM 971
Plans d'action RUP		Martinique pour le PA 972 Guadeloupe pour le PA 971 Saint-Martin pour le PA Saint-Martin
Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE)	Compatibilité pour les objectifs/actions exclusivement en mer (eaux côtières), prise en compte pour les autres	Eaux côtières de la Martinique pour le SDAGE 972 Eaux côtières de la Guadeloupe et Saint-Martin pour le SDAGE 971
Projet stratégique des Grands ports maritimes (GPM)		Périmètres et circonscriptions portuaires des GPM
Plan national d'actions pour les tortues marines		Guadeloupe, Saint-Martin et Martinique
Plans locaux IFRECOR		Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin, Saint-Barthélemy
Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE)	Prise en compte	Martinique pour le SRCAE 972 Guadeloupe pour le SRCAE 971
Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)		Martinique pour la PPE 972 Guadeloupe pour la PPE 971
Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)		Martinique pour le PRPGD 972 Guadeloupe pour la PRPGD 971

Tableau 2: Récapitulatif de la compatibilité des documents avec le DSB

Cette liste de documents est certainement non exhaustive. En particulier, il serait intéressant de se questionner sur l'impact des documents d'urbanisme sur le développement ou la protection des activités en mer : pourquoi ne pas parler d'urbanisme en mer ? Cette question se pose de manière pressante au vu des nombreux projets de plateformes en mer (restaurant ou hôtellerie flottante). Par ailleurs, le DSB a vocation à agir sur des activités et des aménagements maritimes mais aussi littorales. Le lien terre-mer est ainsi très prégnant. Ces sujets ne sont pas suffisamment mûrs localement pour être abordés dans ce document stratégique de bassin, mais ils pourront être interrogés et débattus dans les 6 ans à venir.

En tout état de cause, la diversité de ces documents et de leurs périmètres montre la nécessité (et la difficulté) d'installer le Document Stratégique de Bassin dans le paysage institutionnel antillais et l'importance d'élaborer pour la première fois un document à une échelle supra-territoriale.

Afin d'y parvenir les équipes du secrétariat du CMUBA (DM de Guadeloupe et de Martinique) ont multiplié les participations à des instances de travail et de concertation ; comités de l'eau et de la biodiversité, conseil d'administration du Parc national de la Guadeloupe, conseil de gestion du Parc Naturel Marin de la Martinique...

En outre, au-delà de ces impératifs réglementaires, le document et ses principes d'opposabilité ont été présentés et débattus au sein de nombreuses autres instances comme au sein du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de Guadeloupe. **L'ensemble des organismes concernés par la rédaction ou la révision des plans et documents détaillés ci-dessus sera saisi pour leur rappeler l'obligation de conformité ou de prise en compte du DSB.**

## Le contexte international

Au-delà de ces réglementations très locales, le bassin Antilles s'inscrit dans un contexte international incontournable de par sa situation géographique.

Pour mémoire, le bassin des Antilles françaises n'est un espace maritime ni continu ni homogène, et est entrecoupé d'îles voisines : la Dominique (située entre la Martinique et la Guadeloupe), Antigua-et-Barbuda, Montserrat et Saint-Kitts-et-Nevis (situés entre la Guadeloupe et les îles du nord). Le caractère archipélagique de la Guadeloupe est également à souligner puisqu'elle est constituée de Grande-Terre, Basse-Terre, Les Saintes, Petite Terre, La Désirade, et Marie-Galante ( Figure 1: ZEE du bassin maritime Antilles).

Les Antilles françaises s'inscrivent donc dans leur voisinage proche et sont adhérentes d'organisations régionales, telles que l'OECO (Organisation des États de la Caraïbe Orientale) et l'AEC (Association des États de la Caraïbe) en tant que membres associés.

Le bassin est couvert par des accords ou conventions au niveau régional, sur des thématiques telles que la sécurité en mer (avec le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetageaux Antilles et en Guyane - CROSS AG - sur 3 000 000 km<sup>2</sup>) ou la préservation de la ressource halieutique (COPACO, ICCAT).

Certes, les îles françaises et les pays voisins sont reliés par des échanges de personnes ou de biens par voie maritime mais, ces relations restent encore largement à développer compte tenu de la très forte dépendance de ces îles à la France métropolitaine.

Au titre des conventions internationales de protection de l'environnement, le bassin Antilles est couvert par :

- La **convention de Carthage**, qui vise la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes. Cette convention de mer régionale a été adoptée le 24 mars 1983, à Carthage (Colombie). Elle a été ratifiée par 25 pays dont la France. Cette convention a été suivie par l'adoption de 3 protocoles :
  - × le protocole relatif à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures,
  - × le protocole LBS (Land-Based Sources of marine pollutions) relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres,

x et enfin, le protocole relatif à la vie sauvage, SPAW (Specially Protected Areas and Wildlife), hébergé par la France au sein des Antilles françaises en Guadeloupe.

- La **convention de Ramsar**, qui vise la conservation et l'utilisation durable des zones humides. Ce traité international a été adopté le 2 février 1971 et est entré en vigueur en France le 1<sup>er</sup> octobre 1986. Au sein du bassin Antilles, le Grand-Cul-de-Sac-Marin en Guadeloupe, l'étang des salines en Martinique et les zones humides et marines de Saint-Martin sont couverts par cette convention.

Par ailleurs, les îles sont impliquées dans des programmes régionaux structurants comme le programme Carib-Coast, réseau caribéen de prévention des risques côtiers en lien avec le changement climatique piloté par le BRGM de Guadeloupe, et lancé officiellement fin 2018. Ce programme Interreg Caraïbes, a pour objectif de renforcer la capacité des territoires caribéens à gérer les risques et répondre aux aléas naturels. Quatre Etats sont parties prenantes du projet : la France donc, mais également Trinité-et-Tobago, la Jamaïque, et Porto Rico.

## Le processus d'élaboration

L'évaluation environnementale repose sur la prise en compte des enjeux environnementaux tout au long du processus d'élaboration du document, dans une démarche itérative.

Par conséquent, il convient de retracer ici l'ensemble des travaux et des acteurs associés :

- Dès les premiers mois de la démarche, la Commission permanente<sup>1</sup> du CMUBA a souhaité que l'élaboration du DSB conduise à une analyse plus fine des enjeux environnementaux, analyse rendue jusqu'ici difficile par le manque d'outils propres aux territoires ultra-marins

Par conséquent, une motion de la Commission Permanente en date du 18 mai 2017, portée en annexe 1, a permis la saisine de l'Agence française pour la biodiversité (AFB – aujourd'hui OFB) pour « la réalisation d'un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer l'impact des activités maritimes sur les écosystèmes marins d'outre-mer ». Suite à cette saisine, l'AFB a lancé des travaux très complets visant à **évaluer les interactions entre les activités maritimes et les écosystèmes marins d'outre-mer** (projet EPIMM : évaluation des pressions et impacts des activités s'exerçant sur le milieu marin).

La première étape de cette démarche avait pour objectif de déterminer les éventuelles pressions générées par les activités maritimes, hors pêche et aquaculture. Ce travail a été réalisé en 2018-2019 avec le soutien des bureaux d'études Impact Mer et Sub Surface, et a conduit à la description des pressions possiblement générées par chaque activité maritime existante en outre-mer ainsi qu'à une matrice de contribution des activités aux pressions.

Au-delà de ce travail bibliographique inédit, le CMUBA a souhaité aller plus loin et contextualiser cette évaluation à chaque île des Antilles françaises en hiérarchisant l'intensité des pressions exercées par les activités et en localisant leurs impacts connus sur le milieu marin.

Des ateliers ont donc été organisés sur chaque île concernée (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin) par le projet en novembre 2019. Ce travail de contextualisation est en cours de consolidation par l'OFB (ex-AFB).

L'annexe 2 est une présentation détaillée de ce projet.

- Pour l'élaboration de l'état des lieux du DSB, la commission DSB s'est reposée sur le **Conseil scientifique, technique et économique (CSTE)** du CMUBA

Ce large réseau d'experts est composé de socio-professionnels, de membres d'associations, de fédérations sportives ou bien de spécialistes en poste dans les services de l'État, dans ses établissements publics ou en collectivités territoriales, venant des 4 îles du bassin maritime.

La création de ce réseau a permis d'élargir le champ de compétences au-delà du cercle – déjà très complet – des membres du CMUBA. Ces experts, par leurs contributions, ont permis d'affiner l'état des lieux.

---

<sup>1</sup>La commission permanente avait été créée lors de la mise en place du CMUBA. Elle comptait une trentaine de membres issus des 6 collèges. Elle a finalement été supprimée lors de la plénière CMUBA du 6 février 2019 car la gouvernance du Conseil devenait trop complexe et inefficace. Les 2 instances de décision sont donc la commission DSB et le conseil plénier.

- Lors des trois séminaires de travail organisés en 2018-2019, la thématique « environnement marin » est la seule à avoir fait l'objet de 2 **tables rondes** successives tant les sujets étaient nombreux et les débats vifs et passionnés.

En outre, compte tenu de l'interconnexion de ce thème avec tous les autres, une précaution particulière a été portée pour assurer la participation de représentants du milieu dit « environnementaliste » à toutes les autres tables rondes. A titre d'exemple, une représentante du réseau Régular de protections des requins aux Antilles françaises et salariée de l'association Kap Natirel de protection de l'environnement et la biodiversité marine, a participé activement aux débats relatifs à la pêche et à l'aquaculture, ce qui a sensiblement permis d'enrichir les échanges. Ainsi, même si l'environnement marin est une thématique à part entière dans le DSB, il s'agit également d'un objectif transversal pris en compte dans chaque fiche thématique « filière ».

- Dans le cadre du Conseil maritime, une **commission thématique relative au nautisme** a été mise en place.

Cette commission est composée de 16 membres, dont la pluralité garantit des analyses et propositions durables. Ainsi, la première motion prise par cette commission, à l'initiative de ses membres et saluée par la grande majorité des membres du CMUBA, est adressée au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) pour demander à ce que les enjeux environnementaux soient pris en compte comme critère d'évaluation pour le permis plaisance côtier.

L'annexe 3 présente cette motion et le PV de la consultation écrite des membres. Une telle initiative s'inscrit parfaitement dans la stratégie de ce DSB Antilles et toute initiative similaire sera bien sûr encouragée et valorisée. Par ailleurs, cette commission a également lancé des travaux concrets pour la filière plaisance à l'échelle du bassin maritime Antilles comme la création d'un guide pour la mise en place de zones de mouillage et d'équipements légers. Elle s'est également penchée sur des dossiers comme la mise en place de la filière REP pour les bateaux hors d'usages et la résilience de la filière plaisance au risque cyclonique.

- Le **rapprochement des acteurs du monde maritime** aux sensibilités *a priori* opposées est l'une des grandes réussites du processus d'élaboration du DSB Antilles.

Les échanges ont été nombreux lors des journées de concertation organisées, le brassage des structures (État, entreprises, associations, etc) et des profils (acteurs économiques, environnementaux, scientifiques, etc) a réellement permis de tirer profit de l'intelligence collective. Le DSB devra être un outil qui pérennisera ce rapprochement d'acteurs du monde maritime.

A titre d'exemple, le CMUBA s'implique en tant que partenaire dans le projet TRAFIC (transport maritime, fréquentation portuaire et inégalités environnementales dans les Caraïbes), porté par l'Université de Bretagne occidentale dans le cadre de l'Observatoire Hommes-Milieus Port Caraïbe et soutenu localement par l'Union maritime et portuaire (UMEP).

Ce projet vise à étudier comment les ports français des Antilles se positionnent face aux pressions environnementales des circulations maritimes caribéennes. Ce projet, qui étudie donc trafic maritime et impact environnemental, réunit à la fois des acteurs portuaires (grands ports maritimes), environnementaux (AGOA, etc) et scientifiques (universitaires). Il permet d'inscrire le CMUBA dans un temps long. La lettre d'intérêt du CMUBA envers ce projet figure en annexe 4 et le projet scientifique est présenté en annexe 5.

### 3. Description de l'état initial de l'environnement et perspectives d'évolution

Le DSB Antilles a permis de dresser un état des lieux économique, social et environnemental du milieu maritime dans son annexe 1. Ce diagnostic présente l'ensemble des usages de l'espace marin et littoral, des interactions terre-mer et des activités économiques liées à la mer et à la valorisation du littoral. Les interactions des activités entre elles et avec le milieu marin sont également abordées et le travail qui consiste à analyser précisément leurs pressions et impacts est en cours de finalisation par l'OFB.

Il est à noter que la Directive Cadre Stratégique pour le Milieu Marin (DCSMM) ne s'applique pas hors métropole. Ainsi, contrairement aux DSF, il n'y a pas eu sur le bassin maritime Antilles de travaux d'élaboration des Plans d'Actions pour le Milieu Marin (PAMM) qui constituent en métropole le volet environnemental des DSF. Ce manque de connaissances sera en particulier comblé par l'étude réalisée par l'OFB pour évaluer l'impact des activités maritimes sur les écosystèmes marins (cf. paragraphe Le processus d'élaboration et annexe 2).

La description de l'état initial qui figure dans ce rapport est donc en grande partie une reprise des éléments du DSB pour la partie environnementale.

## Présentation générale du bassin des Antilles françaises et des pressions exercées

Les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone économique exclusive (ZEE) et le plateau continental au-delà des 200 milles du bassin Antilles s'étendent sur 151 000 km<sup>2</sup> (soit par comparaison 55 % plus grand que la mer territoriale et la ZEE de la mer Méditerranée).

Les 4 îles du bassin sont des territoires exigus et très peuplés (plus de 800 000 habitants) et comptent parmi les plus densément peuplés de France (de plus de 229 hab/km<sup>2</sup> en Guadeloupe à près de 700 hab/km<sup>2</sup> à Saint-Martin).

Les dynamiques démographiques sont toutefois sensiblement différentes et suivent 2 tendances distinctes :

- la Guadeloupe et la Martinique sont en déprise démographique forte (respectivement - 10 000 habitants et - 25 000 habitants entre 2006 et 2017, soit - 2,6 % et - 6,3 %), avec une population vieillissante,
- à l'inverse, Saint-Martin et Saint-Barthélemy voient leur population augmenter. Saint-Martin se distingue en outre par une population particulièrement jeune (35 % de sa population âgée de moins de 20 ans).

Pourtant, sur l'ensemble des territoires, les pressions augmentent, en particulier les pressions anthropiques.

L'urbanisation, très fragmentée et « fragmentante » (habitat diffus, réseau routier saturé...) fragilise les espèces et les habitats, alors que dans le même temps, le secteur agricole connaît une forte déprise. En Guadeloupe, alors que 15 % des logements sont vacants (record national), le rythme de construction de logements neufs par an atteint des sommets (4ème taux national avec 3 500 logements neufs par an).

Ces territoires insulaires sont extrêmement dépendants de l'extérieur et importent la quasi-totalité de leur énergie primaire, la majorité des consommations du secteur agroalimentaire et... quasiment 100 % de leurs déchets.

Ainsi la Guadeloupe émet davantage de gaz à effet de serre que Marseille et Lyon réunis avec 3 500 kteCO<sub>2</sub>/an vs 3 300 (pour plus de 3 fois moins d'habitants).

## 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, canyons sous marins, etc.), qui, lorsqu'ils sont en bon état, rendent de nombreux services écosystémiques (mitigation des risques, zones fonctionnelles halieutiques, puits de carbone, nourriture pour les populations, activités touristiques, etc.).

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

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

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

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

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

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

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

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

### Les politiques publiques pour la préservation de l'environnement marin

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

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

Par ailleurs, au-delà de ces cadres réglementaires, de **nombreuses initiatives, institutionnelles ou associatives** concourent à la préservation de l'environnement marin, tout en répondant également à d'autres grands objectifs du DSB, comme la nécessité de tourner davantage les populations antillaises vers la mer, et de tisser encore le lien culturel entre la mer et les peuples.

L'état des lieux de l'environnement marin a permis de dresser une matrice AFOM (Atouts, Forces, Opportunités, Menaces). Cette matrice AFOM est un outil d'aide permettant la transition entre l'état des lieux initial et la définition des enjeux et objectifs du DSB sur la thématique de l'environnement marin.

## La matrice Atouts – Forces – Opportunités – Menaces pour l'environnement marin

ATOUS	FAIBLESSES
<p>Originalité de la faune, présence d'espèces emblématiques =&gt; 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>Une qualité des eaux côtières dégradées (notamment par la chlordécone)</p> <p>Des capacités d'analyse (laboratoires) incomplètes</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>Une montée en puissance de l'OFB (ingénierie écologique au service des territoires) avec la perspective de partenariats locaux (sous forme par exemple d'Agences Régionales pour la Biodiversité)</p> <p>Des services de police coordonnés (COPOLEN, MIPE, MISEN) et des moyens de détection renouvelés aux Douanes et à la Marine nationale</p> <p>Un CROSS AG, centre opérationnel joignable H24 pour signaler les atteintes à l'environnement</p> <p>La mise en place d'une filière de déconstruction des navires de plaisance (Responsabilité élargie du propriétaire)</p> <p>Un état des lieux du SDAGE 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>Des 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>Des mouillages des navires de commerce et de plaisance non régulés dans certaines zones à enjeux (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>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>Des pratiques de pêche illégales et informelles importantes difficiles à combattre faute de moyens de contrôle suffisants (pêche de lambis juvéniles, pêche d'oursins blancs...)</p> <p>Une pêche de loisir, notamment sous-marine, peu régulée.</p>

## 4. Description et évaluation des effets notables du DSB sur l'environnement et la santé humaine et exposé des motifs

### Perspectives d'évolution sans mise en place d'actions conformes aux objectifs du DSB

En l'absence de mise en œuvre d'actions conformes aux orientations fixées par le DSB et tous les plans et programmes qui sont conformes à cette stratégie, les perspectives d'évolutions de l'environnement marin au sein du bassin Antilles sont particulièrement négatives.

Le tableau ci-dessous en pointe les principales tendances, par enjeu :

<b>Principaux enjeux concernant l'environnement marin et littoral</b>	<b>Perspectives d'évolution sans mise en œuvre d'actions conformément aux objectifs fixés par le DSB Antilles</b>
Pollution	Maintien, voire augmentation du niveau de pollutions, qu'il s'agisse de pollutions diffuses, de macro-déchets (pollution plastique), ou de pollutions naturelles comme les échouements de sargasses, et qu'il s'agisse de pollutions venant d'activités à terre ou d'activités maritimes
Activités maritimes	Maintien, voire augmentation des conflits d'usages en mer entre activités Accentuation de l'impact environnemental des activités maritimes qui sont de plus en plus nombreuses et impactantes (cf. travail sur les pressions de l'OFB) Augmentation du trafic maritime et des pratiques peu respectueuses de l'environnement (multiplication des mouillages à l'ancre, non-respect de la faune marine, déversement non contrôlé des eaux grises et noires des navires de plaisance, carénage sauvage, etc)
Sensibilisation à l'environnement marin	Moindre conscience environnementale des acteurs du monde maritime et des populations du bassin maritime Pas d'action de sensibilisation envers les scolaires
Espèces et habitats	Accroissement de l'artificialisation du littoral et destruction de la mangrove Baisse de la biodiversité marine et disparition d'espèces aujourd'hui en danger critique Inefficacité des mesures de protection en mer
Financement	Pas de nouvelles formes de financement par des partenaires privés
Gouvernance	Absence de coordination entre acteurs et gestionnaires en mer Mise en place de politiques ou de mesures de gestion contradictoires selon les documents de planification et les échelles
Police	Augmentation de la délinquance environnementale (destruction d'habitats, pêche illégale, etc)
Changement climatique	Accroissement de la vulnérabilité des territoires face aux aléas climatiques Augmentation de la contribution du bassin au changement climatique
Connaissance	Progression limitée de la connaissance scientifique nécessaire pour la gestion de l'environnement marin : impossibilité d'anticiper des problématiques émergentes, mise en place de politiques qui ne prennent pas en compte certaines sensibilités des écosystèmes et qui pourraient donc être négatives

Tableau 3: Perspectives d'évolution des principaux enjeux de l'environnement marin sans mise en œuvre du DSB

Par conséquent, la non-mise en œuvre d'actions conformes aux objectifs du DSB Antilles contribuerait globalement à une dégradation de la qualité des masses d'eau côtière, à la dégradation de l'état de santé des écosystèmes marins et côtiers et à une plus grande vulnérabilité des territoires face aux risques naturels côtiers, déjà renforcés par le changement climatique.

## Perspectives d'évolution sans DSB

En l'absence de mise en œuvre du DSB, les perspectives d'évolutions de l'environnement marin au sein du bassin Antilles ne sont moins négatives qu'avec le scénario sans mise en œuvre d'actions conformes aux objectifs du DSB, puisque jusqu'à aujourd'hui et en l'absence de DSB certains objectifs sont déjà mis en œuvre via d'autres politiques publiques (loi sur l'eau, plan biodiversité, etc). Le DSB s'appuie d'ailleurs sur l'existant dans un souci de cohérence entre les différentes politiques publiques.

Cependant, en l'absence de mise en œuvre du DSB, les perspectives d'évolution sont les suivantes :

- absence d'actions globales et à l'échelle de plusieurs territoires des différentes filières de l'économie bleue pour tendre vers des pratiques respectueuses de l'environnement
- manque de politique environnementale et maritime cohérente sur le bassin maritime pouvant aboutir à des différenciations marquées
- absence de leviers (financiers, taille critique nécessaire, etc) pour la poursuite de la recherche sur l'environnement marin
- développement de projets en mer sans prise en compte d'objectifs environnementaux
- un manque de coordination (partage d'expériences et de pratiques, recherche, etc) entre les territoires du bassin maritime sur certaines problématiques environnementales partagées (gestion de la ressource halieutique, échouages massifs de sargasses, etc).

## Analyse des effets potentiels des objectifs du DSB

Le DSB est un document intégrateur qui vise, conformément à la stratégie nationale pour la mer et le littoral, la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée et durable. Il se veut donc être un document alliant développement économique et protection de l'environnement.

Ainsi, divers objectifs de développement économiques inscrit dans le DSB Antilles sont susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement et la santé humaine.

Le DSB Antilles se décline en dix thématiques, elles-mêmes déclinées en enjeux (entre 2 et 9 par thématique), eux-mêmes déclinés en objectifs (entre 4 et 28 par thématique). Le DSB contient ainsi un total de 133 objectifs pour lesquels des indicateurs de suivi ont été définis.

Ces thématiques étant toutes interconnectées, certains de ces objectifs se recoupent d'une thématique à l'autre et le nombre total d'objectifs est donc moindre. A titre d'exemples, l'objectif de développement des loisirs nautiques est commun aux thématiques « mer & société » et « plaisance, croisière et activités nautiques ». De même, un objectif comme « renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin » (thématique « mer & société ») se veut transversal et recoupe en réalité de nombreux autres objectifs, en particulier ceux des thématiques par filière, qui correspondent à des secteurs de cette économie bleue.

Dans le cadre de ce rapport environnemental, tous les objectifs du DSB ont été analysés afin d'évaluer leur impact potentiel sur l'environnement et la santé humaine, par rapport à l'état initial. Seuls les effets potentiellement significatifs ont été pris en compte : les travaux réalisés dans le cadre du projet EPIMM permettent quant à eux d'être parfaitement exhaustif (ainsi, les pressions exercées par les actions de secours et de sauvetage en mer ont pu être mises en évidence).

Le détail par objectif est présenté en annexe 5.

	Effet positif	Effet nul ou neutre	Effet négatif	Total
Coopération régionale maritime	2	1	2	5
Environnement marin	23	5	0	28
Formation aux métiers de la mer	1	11	2	14
Mer & société	3	5	3	11
Pêche & aquaculture	8	13	2	23
Plaisance, croisière & activités nautiques	4	7	4	15
Ports de commerce & réseaux maritimes	3	4	4	11
Recherche & innovation	0	12	1	13
Ressources marines	0	3	1	4
Risques	3	6	0	9
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>67</b>	<b>19</b>	<b>133</b>

Tableau 4: Effet potentiel des objectifs du DSB sur l'environnement

	Effet positif	Effet nul ou neutre	Effet négatif	Total
Coopération régionale maritime	0	5	0	5
Environnement marin	4	24	0	28
Formation aux métiers de la mer	0	14	0	14
Mer & société	3	8	0	11
Pêche & aquaculture	0	23	0	23
Plaisance, croisière & activités nautiques	3	12	0	15
Ports de commerce & réseaux maritimes	0	11	0	11
Recherche & innovation	0	13	0	13
Ressources marines	0	4	0	4
Risques	6	3	0	9
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>133</b>

Tableau 5: Effet potentiel des objectifs du DSB sur la santé

### Analyse et justification des objectifs avec un effet potentiel négatif sur l'environnement et la santé humaine

Les 19 objectifs ayant un effet potentiellement négatif sur l'environnement sont détaillés dans le tableau ci-dessous. **Aucun objectif n'a d'effet potentiel négatif sur la santé.**

Les impacts potentiels, ainsi que les raisons justifiant le choix de ces objectifs, sont également présentés : en général l'objectif a été malgré tout retenu car ses effets potentiellement négatifs peuvent être sensiblement réduits, mais surtout car ses retombées positives l'emportent *in fine*.

A titre d'exemple, les actions de coopération régionale peuvent avoir des effets négatifs à court terme, car elles induisent en général des déplacements – et donc des émissions de gaz à effet de serre – mais toute action menée à l'échelle régionale permettra de véritables avancées pour la préservation des écosystèmes caribéens.

Le tableau ci-dessous détaille la justification du choix des objectifs ayant un effet potentiel négatif sur l'environnement. Les pressions exercées par ces activités sont décrites très précisément dans le document réalisé par l'OFB (projet EPIMM).

Thématique	Enjeux	Objectifs	Impacts directs potentiels sur l'environnement	Justification du choix de l'objectif
<b>Objectifs liés à la croissance bleue</b>				
Mer & société	Métiers de la mer	Renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altération/destruction d'habitats et des espèces dans le cadre d'aménagement d'infrastructures (zones de mouillages, ports, etc)</li> <li>• Artificialisation</li> <li>• Dégradation de l'environnement naturel et dérangement d'espèces en phase d'exploitation</li> <li>• Émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques</li> <li>• Émissions sonores</li> <li>• Pollutions chimiques</li> <li>• etc</li> </ul>	<p>La croissance bleue est un des piliers de la politique maritime intégrée de l'Union européenne. L'Europe entend mobiliser le potentiel de croissance inexploité dans son économie bleue tout en assurant la préservation de la biodiversité et la protection de l'environnement.</p> <p>Cet objectif recoupe tous les autres objectifs puisqu'il concerne toutes les activités économiques maritimes : pêche, transport maritime, plaisance, nautisme, exploitation de ressources...</p>
Plaisance, croisière & activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Préserver le foncier côtier pour des activités liées à l'économie bleue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altération/destruction d'habitats et des espèces dans le cadre d'aménagement d'infrastructures</li> <li>• Artificialisation du littoral</li> <li>• Émissions sonores</li> <li>• Pollutions chimiques</li> <li>• Désoxygénation</li> </ul>	<p>La croissance bleue, par définition, porte sur des activités en mer et sur le littoral.</p> <p>Une très forte pression anthropique s'exerce sur la frange littorale, et de nombreuses activités ne peuvent s'exercer que sur ce secteur. L'objectif consiste certes à prioriser l'occupation du littoral vers des activités pour lesquelles cette proximité est indispensable, mais il ne prévoit pas de cesser toute activité sur le littoral.</p> <p>L'objectif commun et transversal reste toutefois de ne se tourner que vers des activités maritimes durables, plus propres et moins impactantes. Une attention particulière sera notamment portée lors de l'instruction des demandes d'autorisations d'occupations temporaires (AOT) du domaine public maritime et lors de la démarche de révision des SAR-SMVM.</p>

**Objectifs liés aux déplacements des populations et des biens au sein de la Caraïbe et donc à la notion de « coopération régionale »**

Coopération régionale	Organisation de la coopération	Identifier/créer des réseaux d'expertises caribéennes et les mobiliser en faveur d'actions de coopération dans le secteur maritime	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Émission de gaz à effet de serre</li> <li>• Dérangement d'espèces</li> <li>• Émissions sonores</li> <li>• Déchets solides</li> <li>• Contamination par éléments traces métalliques (ETM)</li> </ul>	<p>L'impact de ces déplacements est d'autant plus fort qu'ils sont en général réalisés en avion au sein de la Caraïbe (y compris pour des liaisons entre îles directement voisines, et souvent avec une escale à Miami). S'agissant des liaisons maritimes, c'est également la multiplication des échanges entre îles et donc d'une demande qui permettra la mise en place d'une véritable offre avec des liaisons maritimes régulières, qui seraient une source de pressions sur les milieux.</p> <p>Pourtant, cette coopération régionale doit être impérativement développée pour des questions « directement » environnementales d'abord, puisque toutes les îles partagent ce même bassin caribéen. Il est par exemple impossible de ne raisonner protection des cétacés qu'à l'échelle de quelques îles au sein de l'arc antillais. De même, les solutions face aux échouements des sargasses doivent évidemment être partagées et concertées.</p> <p>Par ailleurs, développer les liens économiques et humains (en termes de formation professionnelle par exemple) permettrait certainement de réduire la dépendance du bassin vis-à-vis de l'hexagone et donc de réduire les distances à parcourir.</p> <p>En tout état de cause, le développement des nouvelles technologies doit également permettre de multiplier les partages de connaissance, d'expérience et d'expertise, sans toutefois démultiplier les déplacements : cet élément sera à prendre en compte pour mesurer l'atteinte des objectifs.</p>
	Priorités de coopération	Mobiliser les outils de la coopération		
Formation aux métiers de la mer	Coopération régionale	Identifier l'offre et les besoins de formation de la Caraïbe		
		Adapter de manière ciblée l'offre de formation à l'échelle de la Caraïbe		

Objectifs liés au transport de marchandises			
Ports de commerce et réseaux maritimes	Compétitivité à l'international	Conforter sa position dans le marché international des flux de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques</li> <li>• Dérangement d'espèces et collisions potentielles</li> <li>• Émissions sonores</li> <li>• Déchets solides</li> <li>• Introduction ou propagation d'espèces non indigènes</li> <li>• Introduction de pathogènes</li> <li>• Pollutions chimiques</li> <li>• Etc.</li> </ul>
		Consolider les grands ports dans leur vocation de levier de développement des territoires	
	Performance économique	Mettre en place des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altération/destruction d'habitats et des espèces dans le cadre d'aménagement d'infrastructures (zones de mouillages, ports, etc)</li> <li>• Artificialisation</li> <li>• Dégradation de l'environnement naturel en phase d'exploitation</li> </ul>
		Maintenir et/ou augmenter la capacité de réparation navale dans les ports	
		<p>Les îles du bassin Antilles sont extrêmement dépendantes de l'extérieur et en particulier de l'hexagone, y compris pour le secteur de l'agro-alimentaire.</p> <p>Le trafic maritime reste donc très élevé et il génère un grand nombre de pressions, soit par les navires en eux-mêmes, soit au niveau des ports de commerce.</p> <p>Compte tenu du modèle économique des Antilles françaises, cette dépendance à l'extérieur ne semble pas tendre à la baisse : il s'agira donc non pas de favoriser l'augmentation du transport maritime qui pourrait se faire au détriment d'un développement endogène des territoires, mais plutôt d'agir en faveur d'activités de transport et portuaires les plus durables possibles.</p> <p>Aussi, le DSB contient 3 objectifs dédiés à cette performance environnementale : « Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports du bassin et des transports/réseaux », « Adapter les ports et les transports maritimes au changement climatique » et « Atténuer les effets du changement climatique ».</p> <p>Le durcissement des réglementations internationales, européennes et nationales, permet d'accélérer cette mutation. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, selon la nouvelle réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'ensemble de la flotte mondiale de navires doit réduire ses émissions d'oxydes de soufre (Sox).</p> <p>Enfin le DSB fixe des objectifs visant à réduire la dépendance des îles vis-à-vis de l'extérieur pour les produits de la mer.</p>	

Objectifs liés à l'augmentation des prises en produits de la mer				
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Redéployer en partie les pêcheries vers le large	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la pression de la pêche sur les espèces halieutiques pélagiques</li> </ul>	<p>Le plateau continental concentre la majeure partie des pollutions et des pressions, en particulier celles liées à la pêche. À l'inverse, la ressource disponible en pélagique est peu impactée. Il existe donc un vrai levier de croissance sur la pêche au large, qui permettrait d'accroître la part locale des poissons consommés – et donc de contribuer à la réduction des importations – et de diminuer la pression sur le plateau continental.</p> <p>Toutefois, ces espèces pélagiques sont peu connues et leur stock n'a jamais fait l'objet d'études.</p> <p>Dans le cas particulier de la Martinique et la Guadeloupe où les zones côtières sont polluées par la chlordécone, le report de la pêche vers le large contribue à diminuer l'exposition de la population à la chlordécone.</p> <p>NB : D'autres objectifs de cette thématique « pêche et aquaculture » sont spécifiquement dédiés à la nécessité de « promouvoir les pratiques de pêche durable » ou encore de « protéger la ressource halieutique et préserver les milieux » (enjeu : gestion de la ressource)</p>
	Aquaculture	Développer l'aquaculture en respectant la résilience du milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque de pollution du milieu marin</li> <li>Risque d'introduction d'espèce exogène</li> <li>Risque d'introduction de pathogène</li> </ul>	<p>Malgré le fait que développer l'aquaculture soit un des axes de la SNML, ces installations peuvent susciter des inquiétudes, en particulier pour leur impact sur les écosystèmes.</p> <p>Pourtant, leur impact potentiel dépend des sites d'implantation : ainsi, l'impact d'une ferme aquacole en fond de baie, proche de la mangrove et avec une courantologie faible, n'exercera pas du tout les mêmes pressions qu'une ferme en mer ouverte. A titre d'exemple, la seule ferme aquacole en activité de Guadeloupe étant située à proximité des espaces maritimes du Parc national de la Guadeloupe (PNG), elle fait régulièrement l'objet de contrôles inopinés des équipes du PNG : chacune de ces visites confirme que l'impact sur le milieu est très limité.</p>

				Par ailleurs, afin de limiter les risques d'introduction d'espèces non endogènes, les cultures marines d'espèces exogènes ne seront pas autorisées.
<b>Objectifs liés à l'augmentation des activités de loisirs nautiques et de plaisance</b>				
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Développer les pratiques sportives pour le plus grand nombre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altération/destruction d'habitats et des espèces dans le cadre d'aménagement d'infrastructures (zones de mouillages, ports, etc) : abrasion de sub-surface, tassement, etc.</li> <li>• Artificialisation</li> <li>• Dégradation de l'environnement naturel et dérangement d'espèces en phase d'exploitation</li> <li>• Émissions sonores</li> <li>• etc</li> </ul> <p>(→ le projet EPIMM recense précisément les pressions exercées par chaque type d'activité)</p>	<p>Les Antilles françaises sont au cœur du bassin caribéen, très réputé pour sa navigation de plaisance et pour ses activités nautiques, aquatiques et subaquatiques. Ces activités sont sans conteste des produits d'appel pour les touristes, de plus en plus nombreux, conformément aux volontés politiques locales d'accroître le nombre de visiteurs annuels : il s'agira donc d'être très attentif à la capacité de charge des territoires.</p> <p>La notion de « politique maritime intégrée » prend tout son sens avec ces activités qu'il convient d'encadrer, de réguler et de contrôler afin qu'elles soient sans tarder les moins impactantes que possibles, tout en contribuant au développement économique et en permettant aux populations de se tourner vers la mer.</p> <p>Aussi ces objectifs de développement des loisirs nautiques sont étroitement associés à ceux de « performance environnementale », avec notamment la nécessité de « réduire l'impact des infrastructures et des équipements d'accueil (ports, zones de mouillages) ».</p>
		Renforcer les événements nautiques sportifs		
Plaisance, croisière & activités nautiques	Attractivité du bassin	Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance, sans porter atteinte au bon état écologique et aux paysages et en respectant l'identité des îles		
		Conforter l'attractivité nautique du bassin pour les touristes		
	Se tourner vers la mer	Développer les sports nautiques comme filières de diversification touristiques		

Objectifs liés à l'exploitation des ressources en mer				
Recherche	Application / valorisation de la recherche	Valoriser économiquement les ressources		
Ressources marines	Valorisation économique	Favoriser l'innovation et la mise en place d'entreprises d'exploitation durable des ressources marines	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altération/destruction d'habitats et des espèces dans le cadre d'aménagement d'infrastructures (zones de mouillages, ports, etc)</li> <li>• Artificialisation</li> <li>• Dégradation de l'environnement naturel en phase d'exploitation</li> <li>• Impact paysager</li> <li>• Émissions de gaz à effet de serre</li> <li>• Émissions sonores</li> </ul>	<p>L'exploitation des ressources marines est une filière économique à fort potentiel pour le bassin maritime, pouvant contribuer non seulement au développement de son économie mais également à son indépendance énergétique.</p> <p>Même s'ils ont un certain impact environnemental, des projets d'énergie marine renouvelable pourraient émerger et ainsi contribuer à l'autonomie énergétique des territoires. Toutefois, aucun de ces projets n'est réalisable à court terme au sein des Antilles françaises.</p> <p>Les projets économiques relatifs à l'exploitation des ressources marines pourraient davantage reposer sur des activités sensiblement plus impactantes comme l'extraction de granulats.</p>

## 5. Mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables du document sur l'environnement

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Elle s'applique aux projets et aux plans et programmes soumis à évaluation environnementale et donc à ce DSB.

Comme évoqué plus haut, chaque objectif du DSB Antilles a été défini précisément pour mesurer sa durabilité : la rédaction du document, et toutes les précautions prises à chaque étape de son élaboration (cf. Le processus d'élaboration), ont permis une première étape d'évitement en amont, aussi appelé « évitement lors du choix d'opportunité ».

Lorsque ces objectifs ne pouvaient pas être écartés, leur inscription au DSB a nécessité une sémantique précise pour les ajuster au plus près de ce qui est attendu par la majorité des acteurs, et pour les inscrire dans une logique d'une politique maritime intégrée et durable :

- sur la nécessité de réduire d'abord, le principe de « **faire mieux au lieu de faire plus** » a été immédiatement soulevé par les membres du Conseil maritime et a prévalu tout au long de l'élaboration du document. Il s'agira par exemple non pas de multiplier les infrastructures portuaires mais plutôt d'adapter les infrastructures existantes en les dotant d'équipements permettant de faire face aux défis du développement durable ;
- sur la nécessité de compenser enfin, l'analyse et l'exposé des motifs du chapitre 4 ont permis de mettre en perspective chaque objectif ayant un impact potentiellement négatif sur l'environnement. Ainsi, chacun de ces objectifs peut être mis en regard d'un ou plusieurs autres objectifs qui viendront compenser son impact potentiellement négatif. En outre, toutes les thématiques filières sont indissociables des enjeux de performance environnementale et de changement climatique. Tous les objectifs relatifs à l'environnement marin sont transversaux et s'appliquent in fine à toutes les activités maritimes qui pourraient s'exercer en mer.  
Ainsi, toutes les actions relatives aux transports de marchandises et de personnes doivent conduire à privilégier des modes de transports propres, mais également à privilégier des actions qui permettraient *in fine* d'aller vers une plus grande autosuffisance – alimentaire en particulier – des îles du bassin.  
Autre exemple : le développement d'activités de loisirs nautiques doit être l'occasion de sensibiliser le plus grand nombre, et en particulier les jeunes publics, à la richesse et à la sensibilité des écosystèmes marins. Les activités dites d'écotourisme, avec un impact limité sur l'environnement, devront être privilégiées.

En tout état de cause, il est utile de rappeler que, le DSB ne comportant pas de plan d'action, ce sont les projets de travaux, ouvrages ou autres aménagements en mer qui devront d'une part se conformer à l'ensemble des orientations du DSB, et d'autre part bien sûr respecter la séquence « éviter, réduire et compenser » (ERC) dans le cadre des procédures administratives d'autorisation.

Cette séquence dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, et englobe l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...).

## **6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement.**

Tout au long de l'élaboration du DSB, et dès la définition des premiers objectifs, des indicateurs ont été associés à chacun d'eux comme le prévoit le code de l'environnement pour les documents stratégiques de façade (article R219-1-7).

La mise en place d'indicateurs pose donc des jalons importants pour définir les modalités d'évaluation de la mise en œuvre de ce document stratégique.

Pourtant, cet exercice est particulièrement délicat : les travaux d'élaboration de l'état des lieux du DSB ont mis en évidence le manque de données maritimes, qu'elles soient environnementales ou économiques, et de manière encore plus sensible, le manque de données harmonisées entre les territoires au sein du bassin. Recueillir ces données est donc en soi un véritable défi. Ainsi l'annexe « indicateurs » est un premier travail qui sera évolutif si d'autres indicateurs plus pertinents et plus facilement disponibles sont mis en évidence. Le secrétariat du CMUBA doit lancer sans tarder – avec l'appui des membres du CMUBA et de son CSTE – un travail d'état initial de ces indicateurs.

Ces indicateurs répondent à un double enjeu : évaluer la mise en œuvre du DSB, mais également contribuer à l'amélioration de la connaissance collective du milieu maritime.
---

En tout état de cause, la dynamique créée par la mise en place du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles et par l'élaboration du DSB Antilles doit être maintenue, voire amplifiée : le suivi des objectifs fixés devra être assuré régulièrement durant les 6 années de validité du DSB.

Ainsi un point d'étape sera réalisé annuellement à l'occasion d'une séance plénière et à la lumière – en partie – du niveau d'atteinte des indicateurs.

## **ANNEXE 1**

### **motion de la Commission Permanente du CMUBA**

en date du 18 mai 2017, valant saisine de l'Agence française pour la biodiversité pour « la réalisation d'un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer l'impact des activités maritimes sur les écosystèmes marins d'outre-mer »



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE  
ET DE LA MER

Direction de la Mer de la Guadeloupe

Direction de la Mer de la Martinique

Le 18 MAI 2017

Nos réf. : N° 2017 -  
Affaire suivie par : Oriane Raulet  
Tél. : 05 90 41 95 59  
E-mail : oriane.raulet@developpement-durable.gouv.fr

Le Secrétariat du Conseil maritime ultramarin du  
bassin Antilles (CMUBA)

à

Monsieur le directeur général de l'Agence française  
pour la biodiversité

N° 94

**Objet : motion de la Commission permanente du Conseil Maritime Ultramarin du Bassin Antilles pour solliciter l'appui de l'Agence française pour la Biodiversité**

Monsieur le directeur général,

La commission permanente du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles, qui réunit les 4 îles françaises de la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy, s'est réunie le 30 mars 2017 à Fort-de-France.

Lors de cette rencontre, les travaux réalisés depuis le début de l'année 2016 pour l'élaboration du document stratégique de bassin (DSB), en particulier sur son premier élément dit de « situation de l'existant », ont été présentés. Ainsi, le travail de spatialisation des usages, mené avec l'appui du Cerema pour ce qui concerne les données existantes, et à compléter au cours des prochains mois par un programme local d'acquisition de données complémentaires, a été validé dans ses grandes lignes par les membres de la commission permanente. Les premiers résultats seront présentés en séance plénière à l'automne.

Toutefois, ce travail de diagnostic ne saurait être complet sans une analyse plus fine des enjeux environnementaux, rendue aujourd'hui difficile par le manque d'outils propres aux territoires ultramarins.

Aussi, en tant que secrétaires du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles et au nom des membres de la commission permanente, sollicitons-nous l'appui de l'Agence française pour la biodiversité pour la réalisation d'un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer l'impact des activités maritimes sur les écosystèmes marins d'outre-mer.

M. Christophe AUBEL  
Directeur général  
Agence française pour la biodiversité  
"Le Nadar" Hall C  
5, square Félix Nadar  
94300 Vincennes

Horaires de réception : 8h00-12h00  
Tél. : 05 90 41 95 50 – fax : 05 90 41 95 31  
BP 2466 – 22 rue Ferdinand FOREST  
97085 JARRY cedex

Une telle démarche avait été initiée par l'Agence des aires marines protégées en 2013 et cet outil viendrait aujourd'hui alimenter très utilement les travaux réalisés dans le cadre du document stratégique de bassin.

Nous vous prions, Monsieur le directeur général, de bien vouloir agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

L'administrateur en chef  
des établissements Guillaume FERRIER,  
direction de la Mer de la Guadeloupe

Michel PELTIER  
Directeur de la mer

## **ANNEXE 2**

**présentation du projet EPIMM  
et premiers résultats**

*(cf. pj en version dématérialisée uniquement)*

## **ANNEXE 3**

### **motion du CMUBA**

en date du 13 mai 2020, sur proposition de la commission nautisme pour l'intégration d'un module  
« environnement marin » au permis plaisance côtier

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction de la Mer de la Guadeloupe

Direction de la Mer de la Martinique

Le 13 MAI 2020

Affaire suivie par :  
Jean-Baptiste Maisonnave – 06 96 22 06 49  
Oriane Raulet – 06 90 34 55 72

Le Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles  
(CMUBA)

à

M. le chef de la mission de la navigation de  
plaisance et des loisirs nautiques  
Direction des affaires maritimes

Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver en pièce jointe une motion du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA), proposée par sa commission nautisme et relative à une demande d'évolution du permis côtier pour tenir compte des enjeux environnementaux.

Le Directeur de la Mer  
de la Guadeloupe

~~L'administrateur en chef des affaires maritimes~~  
~~JEAN-LUC VAILLON,~~  
Directeur de la Mer de la Guadeloupe

Le Directeur de la Mer  
de la Martinique

Le Directeur de la mer

Nicolas LE BIANIC



## **Motion du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA) relative au permis côtier**

### **Sur proposition de la commission spécialisée « nautisme » du CMUBA**

Dans le cadre du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles, une commission thématique dédiée au nautisme a été mise en place en 2018. Cette commission réunit des acteurs institutionnels, des socio-professionnels et des élus des 4 territoires du bassin Antilles (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin, Saint-Barthélemy).

Outre une contribution à l'élaboration du Document stratégique de bassin (DSB), cette commission se mobilise sur des sujets communs au bassin pour la mise en œuvre d'une plaisance durable aux Antilles.

À ce titre, des gestionnaires d'Aires marines protégées, dont le Parc national de la Guadeloupe, ont appelé l'attention des membres du CMUBA sur les pratiques malheureusement fréquentes des titulaires du permis côtier de plaisance dans les eaux des Antilles. Les titulaires du permis obtenu dans l'hexagone ou aux Antilles manquent de connaissances et génèrent de nombreuses problématiques et atteintes à l'environnement (notamment vitesse excessive, difficulté de perception de la bande littorale des 300 m, destruction de récifs coralliens et d'herbiers par des mouillages à l'ancre intempestifs, beachage sur des coraux et herbiers, rejets des eaux usées en secteurs particulièrement sensibles, approche inadaptée de la faune marine sauvage, notamment les tortues et mammifères marins, etc). En effet, le permis option côtière ne tient pas compte des enjeux environnementaux, pourtant forts dans notre bassin.

Aussi, le Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles appelle votre attention sur la possibilité que le permis option côtière puisse comporter un volet environnemental afin de sensibiliser les candidats à la fragilité des écosystèmes.

Cette évolution constituerait un pas de plus dans la sensibilisation du plus grand nombre aux bonnes pratiques éco-responsables et à la nécessaire préservation des espaces naturels et protégés marins.

\*\*\*

## **ANNEXE 4**

### **lettre d'intérêt du CMUBA**

en date du 18 mars 2019, sur le projet TRAFIC (TRANsport maritime, Fréquentation portuaire et Inégalités environnementales dans les Caraïbes) porté par l'Observatoire Hommes-Milieus (OHM) Port Caraïbe



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction de la Mer de la Guadeloupe

Direction de la Mer de la Martinique

Le 18/03/2019

Affaire suivie par :  
Oriane RAULET (DM Guadeloupe)  
et Jean-Baptiste MAISONNAVE (DM Martinique)  
Tél. 0590 41 95 59 // 0596 60 79 87

Monsieur,

Vous avez appelé notre attention sur les travaux que vous menez dans le cadre de l'Observatoire Hommes-Milieux (OHM) Port Caraïbe et en particulier sur un projet de recherche que vous souhaitez présenter à l'appel à projets 2019 de la Fondation de France dont le thème est « les futurs des mondes du littoral et de la mer ».

Votre projet, intitulé TRAFIC pour « TRANsports maritimes, Fréquentations portuaires et Inégalités environnementales dans les Caraïbes » comportera deux axes : d'une part « circulations et environnements maritimes » et d'autre part « fréquentations et vulnérabilités portuaires ». Ce second volet permettra notamment d'interroger la question de la vulnérabilité portuaire au regard des enjeux environnementaux.

Nous vous confirmons tout l'intérêt que nous portons à cette étude qui, par son caractère novateur, permettra d'aborder avec une entrée environnementale la question des flux maritimes au sein de l'arc antillais.

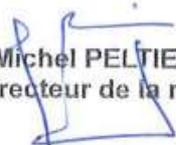
Ces travaux viendront utilement alimenter la démarche d'élaboration d'un Document stratégique de bassin (DSB) à l'échelle du bassin des Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Barthélemy, Saint-Martin), réalisé dans le cadre du Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles (CMUBA) et dont nous assurons le secrétariat. Alors que l'état des lieux de ce DSB est en cours de finalisation, le sujet « ports et réseaux maritimes » a d'ores et déjà été identifié comme l'un des principaux enjeux du bassin.

Nous souhaitons donc que nos services puissent être associés à vos travaux de recherche afin notamment d'assurer le lien entre votre étude et l'élaboration du DSB, qui mobilise de très nombreux acteurs locaux du milieu maritime et du milieu portuaire non seulement sur les 4 îles des Antilles françaises mais également au-delà puisque le volet coopération est incontournable de notre démarche.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, notre salutation distinguée.

M. Eric FOULQUIER  
Porteur du projet TRAFIC  
Directeur Adjoint de l'Observatoire Hommes-Milieux Port Caraïbes

~~L'administrateur en chef des affaires maritimes:  
Jean-Luc VASLIN,  
Directeur de la Mer de la Guadeloupe~~

  
Michel PELTIER  
Directeur de la mer

Horaires de réception : 8h00-12h00  
Tél. : 05 90 41 95 50 – fax : 05 90 41 95 31  
BP 2466 – 22 rue Ferdinand FOREST  
97085 JARRY cedex

## **ANNEXE 5**

### **note de présentation**

du projet TRAFIC (TRANsport maritime, Fréquentation portuaire et Inégalités  
environnementales dans les Caraïbes) porté par l'Observatoire Hommes-Milieus (OHM) Port Caraïbe

*(cf. pj en version dématérialisée uniquement)*

## **ANNEXE 6**

**tableau des objectifs du DSB**  
ayant des effets potentiellement négatifs ou positifs

**Objectifs du DSBM Antilles et leurs effets potentiels sur la SANTE**

THEMATIQUE	ENJEU	Objectif	Effet potentiellement positif sur...	Sans effet ou effet neutre	Effet potentiellement négatif sur...
Coopération régionale maritime	Organisation de la coopération	Apporter aux acteurs institutionnels et économiques une meilleure connaissance des outils et des travaux sur la coopération		Santé	
Coopération régionale maritime	Organisation de la coopération	Identifier/créer des réseaux d'expertises caribéennes et les mobiliser en faveur d'actions de coopération dans le secteur maritime		Santé	
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Faire converger les politiques et les réglementations au sein de la Caraïbe et en garantir le respect		Santé	
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Monter prioritairement des opérations de coopération à l'échelle de la Caraïbe sur : - la gestion durable de la ressource halieutique - les échouements massifs de sargasses		Santé	
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Mobiliser les outils de la coopération		Santé	
Environnement marin	Pollutions	Gérer la pollution par la chlordécone	Santé		
Environnement marin	Pollutions	Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses	Santé		
Environnement marin	Pollutions	Réduire la pollution plastique		Santé	
Environnement marin	Pollutions	Améliorer la qualité des eaux côtières/atteindre les objectifs des SDAGE	Santé		
Environnement marin	Pollutions	Prévenir les pollutions par les navires	Santé		
Environnement marin	Activités maritimes	Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions		Santé	
Environnement marin	Activités maritimes	Assurer la transition écologique des activités maritimes		Santé	
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Développer la conscience environnementale chez les plus jeunes		Santé	
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Sensibiliser les pratiquants de loisirs nautiques à l'environnement marin		Santé	
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Sensibiliser les décideurs à la nécessaire reconquête du milieu marin		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Renforcer les mesures de gestion et de protection au sein des AMP existantes		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Protéger et reconquérir les zones humides / mangroves et récifs coralliens		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Restaurer les habitats marins		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Lutter contre les espèces invasives		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Préserver le domaine public maritime naturel		Santé	
Environnement marin	Espèces et des habitats	Préserver les espèces marines à statut		Santé	
Environnement marin	Financement	Trouver des modes de financement innovants		Santé	
Environnement marin	Gouvernance	Renforcer la qualité de gouvernance des AMP (moyens, réseau des AMP, etc)		Santé	
Environnement marin	Gouvernance	Améliorer la gouvernance sur le littoral		Santé	
Environnement marin	Gouvernance	S'appuyer sur les comités de l'eau et de la biodiversité (CEB) pour agir en faveur de la biodiversité marine		Santé	
Environnement marin	Gouvernance	Mettre en œuvre les actions prévues pour réduire les pollutions d'origine terrestre		Santé	
Environnement marin	Police	Renforcer la police contre la délinquance environnementale		Santé	
Environnement marin	Réchauffement climatique	S'adapter pour faire face contre le réchauffement climatique		Santé	
Environnement marin	Connaissance	Améliorer la connaissance de la biodiversité marine		Santé	
Environnement marin	Connaissance	Améliorer la connaissance sur les pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires et les espèces, ainsi qu'en écotoxicologie des principaux polluants		Santé	
Environnement marin	Connaissance	Mener des actions de recherche sur le lien terre/mer et les impacts des modifications du climat		Santé	
Environnement marin	Connaissance	Améliorer de la connaissance pour la restauration écologique des milieux (génie écologique)		Santé	
Environnement marin	Connaissance	Mieux connaître l'état des masses d'eau hauturières		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Identifier l'offre de formation existante		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Identifier les besoins spécifiques des différentes filières maritimes en tenant compte des gisements d'emplois locaux et durables		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Améliorer l'attractivité des centres de formation du bassin		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Développer l'offre de formation continue		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Développer la transmission des savoirs au sein des entreprises		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Moderniser les outils de formation existants pour optimiser l'offre de formation à l'échelle du bassin et accompagner de manière continue les évolutions numériques, technologiques et de dématérialisation		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Intégrer les enjeux de durabilité et d'environnement marin dans tous les parcours de formation		Santé	

Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Maintenir, développer et adapter les compétences des formateurs		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Valoriser et communiquer sur les métiers de la mer		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Promouvoir l'offre de formation existante au sein du bassin		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Faciliter l'accès aux formations		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Favoriser l'inclusion maritime		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Coopération régionale	Identifier l'offre et les besoins de formation de la Caraïbe		Santé	
Formation aux métiers de la mer	Coopération régionale	Adapter de manière ciblée l'offre de formation à l'échelle de la Caraïbe		Santé	
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Développer une conscience environnementale marine chez les plus jeunes		Santé	
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Ancrer cette sensibilité environnementale dans l'ensemble de la population		Santé	
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Restaurer les habitats marins via des projets citoyens et scolaires		Santé	
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Valoriser le patrimoine culturel et l'histoire maritime du bassin		Santé	
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Développer les pratiques sportives pour le plus grand nombre	Santé		
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Renforcer les événements nautiques sportifs	Santé		
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Consolider la pratique des activités traditionnelles	Santé		
Mer & société	Métiers de la mer	Renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin		Santé	
Mer & société	Métiers de la mer	Employer les populations locales pour exercer les métiers de la mer		Santé	
Mer & société	Gouvernance	Former les décideurs aux enjeux maritimes		Santé	
Mer & société	Région Caraïbe	Affirmer le rôle de la mer comme colonne vertébrale du bassin Antilles		Santé	
Pêche & aquaculture	Connaissance	Améliorer les connaissances scientifiques sur les espèces biologiques et leurs milieux		Santé	
Pêche & aquaculture	Connaissance	Renforcer les connaissances sur les ressources halieutiques et sur le suivi de la pêche (technique, sociale et économique)		Santé	
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Encadrer l'activité de pêche		Santé	
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Protéger la ressource halieutique et préserver les milieux		Santé	
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Redéployer en partie les pêcheries vers le large		Santé	
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Renforcer les contrôles		Santé	
Pêche & aquaculture	Une main d'œuvre qualifiée	Favoriser le renouvellement des générations		Santé	
Pêche & aquaculture	Une main d'œuvre qualifiée	Assurer la formation des marins-pêcheurs		Santé	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Professionnaliser les entreprises		Santé	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Réduire la fracture numérique au sein de la filière		Santé	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Mieux valoriser les produits de la mer		Santé	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Mettre en place et gérer des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels		Santé	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Assurer une organisation collective de la filière		Santé	
Pêche & aquaculture	Pêche de loisir	Évaluer la pêche de loisir		Santé	
Pêche & aquaculture	Pêche de loisir	Favoriser le développement d'une pêche maritime de loisir durable		Santé	
Pêche & aquaculture	Gouvernance	Améliorer la gouvernance (partagée et partenariales)		Santé	
Pêche & aquaculture	Gouvernance	Mieux reconnaître les spécificités des RUP		Santé	
Pêche & aquaculture	Performance environnementale	Promouvoir les pratiques de pêche durable		Santé	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Développer l'aquaculture en respectant la résilience du milieu (apports en intrants, etc)		Santé	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Améliorer le taux d'octroi d'aides aux aquaculteurs		Santé	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Assurer un appui et des outils techniques aux entreprises aquacoles		Santé	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Diversifier l'aquaculture en espèces locales		Santé	
Pêche & aquaculture	Changement climatique	Anticiper les effets du changement climatique		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance sans porter atteinte au bon état écologique et aux paysages et en respectant l'identité des îles		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Conforter l'attractivité nautique du bassin pour les touristes		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Définir et valoriser un positionnement stratégique « Nautisme et Antilles françaises »		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Renforcer la complémentarité des ports de plaisance à l'échelle du bassin		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Améliorer la résilience de la filière nautique aux cyclones et aux crises sanitaires		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Renforcer un dispositif fiscal adapté compte tenu de la situation du bassin		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Maintenir l'expertise technique des professionnels du nautisme		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Développer une filière de déconstruction des navires de plaisance à l'échelle du bassin		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Préserver le foncier côtier pour des activités liées à l'économie bleue		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Sensibiliser les décideurs au nautisme		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer les sports nautiques comme filières de diversification touristique	Santé		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer la pratique des activités traditionnelles (yoles, gommiers, aviron, bwa flo...)	Santé		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer la pratique de la natation et de la plongée	Santé		

Plaisance, croisière et activités nautiques	Performance environnementale	Réduire l'impact des infrastructures et des équipements d'accueil (ports, zones de mouillages)		Santé	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Performance environnementale	Accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs prestations		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Gouvernance	Renforcer une stratégie de développement concertée des ports et définir des stratégies communes (le hub « Martinique-Guadeloupe »)		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Gouvernance	Renforcer les partenariats État / Collectivités et le secteur privé et ainsi le rôle des grands ports au service du développement territorial		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Compétitivité à l'international	Conforter sa position dans le marché international des flux de marchandises		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Compétitivité à l'international	Consolider les grands ports dans leur vocation de porte d'entrée de l'Europe		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Améliorer la fluidité et l'efficacité de la chaîne logistique au sein du Marché Unique Antillais (MUA)		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Mettre en place des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Maintenir et/ou augmenter la capacité de réparation navale dans les ports		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Développer l'intelligence économique		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports du bassin maritime et des transports/réseaux		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Adapter les ports et les transports maritimes au changement climatique		Santé	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Atténuer les effets du changement climatique		Santé	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Développer les structures et outils de transfert		Santé	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Mieux connaître les travaux de recherche et les valoriser à des fins d'innovation		Santé	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Valoriser économiquement les ressources		Santé	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	S'orienter vers des outils innovants		Santé	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Renforcer les moyens humains et financiers dédiés à la recherche		Santé	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Améliorer la cohésion des acteurs en structurant la recherche et l'innovation maritimes / marines à l'échelle du bassin		Santé	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Développer et adapter les filières de formation aux besoins		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Améliorer la connaissance de la biodiversité marine et des pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires (mangroves, herbiers, récifs coralliens) et les espèces		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Améliorer la connaissance pour une meilleure gestion des ressources halieutiques		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Identifier les ressources minérales et énergétiques pour une exploitation durable		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements de sargasses...)		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Développer la recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales		Santé	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Soutenir les actions de recherche sur les dépollutions et décontaminations		Santé	
Ressources marines	Connaissance	Identifier les ressources minérales, biologiques et énergétiques pour une exploitation durable		Santé	
Ressources marines	Connaissance	Capitaliser la connaissance à l'échelle du bassin à partir des expériences déjà menées		Santé	
Ressources marines	Valorisation économique	Favoriser l'innovation et la mise en place d'entreprises d'exploitation durable des ressources marines		Santé	
Ressources marines	Sensibilisation	Communiquer auprès du grand public autour des objectifs du Grenelle de l'environnement et de la mer		Santé	
Risques	Connaissance	Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements massifs de sargasses...)		Santé	
Risques	Action publique	Coordonner l'action publique grâce à la mise en place de plans d'actions relatifs à la prévention des risques		Santé	
Risques	Action publique	Sensibiliser le grand public et prévenir les accidents		Santé	
Risques	Action publique	Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses	Santé		
Risques	Sécurité maritime	Assurer la sécurité des biens et des personnes en circulation dans le bassin	Santé		
Risques	Sécurité maritime	Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes	Santé		
Risques	Sécurité maritime	Améliorer la sécurité dans la bande côtière	Santé		
Risques	Sécurité sanitaire	Assurer la sécurité des personnes à terre et en mer en cas de pandémie	Santé		
Risques	Sécurité sanitaire	Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes en cas de pandémie	Santé		
			<b>16</b>	<b>117</b>	<b>0</b>

## Objectifs du DSBM Antilles et leurs effets potentiels sur l'ENVIRONNEMENT

THEMATIQUE	ENJEU	Objectif	Effet potentiellement positif sur...	Sans effet ou effet neutre	Effet potentiellement négatif sur...
Coopération régionale maritime	Organisation de la coopération	Apporter aux acteurs institutionnels et économiques une meilleure connaissance des outils et des travaux sur la coopération		Env	
Coopération régionale maritime	Organisation de la coopération	Identifier/créer des réseaux d'expertises caribéennes et les mobiliser en faveur d'actions de coopération dans le secteur maritime			Env
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Faire converger les politiques et les réglementations au sein de la Caraïbe et en garantir le respect	Env		
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Monter prioritairement des opérations de coopération à l'échelle de la Caraïbe sur : - la gestion durable de la ressource halieutique - les échouements massifs de sargasses	Env		
Coopération régionale maritime	Priorités de coopération	Mobiliser les outils de la coopération			Env
Environnement marin	Pollutions	Gérer la pollution par la chlordécone	Env		
Environnement marin	Pollutions	Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses	Env		
Environnement marin	Pollutions	Réduire la pollution plastique	Env		
Environnement marin	Pollutions	Améliorer la qualité des eaux côtières/atteindre les objectifs des SDAGE	Env		
Environnement marin	Pollutions	Prévenir les pollutions par les navires	Env		
Environnement marin	Activités maritimes	Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions	Env		
Environnement marin	Activités maritimes	Assurer la transition écologique des activités maritimes	Env		
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Développer la conscience environnementale chez les plus jeunes	Env		
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Sensibiliser les pratiquants de loisirs nautiques à l'environnement marin	Env		
Environnement marin	Sensibilisation à l'environnement marin	Sensibiliser les décideurs à la nécessaire reconquête du milieu marin	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Renforcer les mesures de gestion et de protection au sein des AMP existantes	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Protéger et reconquérir les zones humides / mangroves et récifs coralliens	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Restaurer les habitats marins	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Lutter contre les espèces invasives	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Préserver le domaine public maritime naturel	Env		
Environnement marin	Espèces et des habitats	Préserver les espèces marines à statut	Env		
Environnement marin	Financement	Trouver des modes de financement innovants	Env		
Environnement marin	Gouvernance	Renforcer la qualité de gouvernance des AMP (moyens, réseau des AMP, etc)	Env		
Environnement marin	Gouvernance	Améliorer la gouvernance sur le littoral	Env		
Environnement marin	Gouvernance	S'appuyer sur les comités de l'eau et de la biodiversité (CEB) pour agir en faveur de la biodiversité marine	Env		
Environnement marin	Gouvernance	Mettre en œuvre les actions prévues pour réduire les pollutions d'origine terrestre	Env		
Environnement marin	Police	Renforcer la police contre la délinquance environnementale	Env		
Environnement marin	Réchauffement climatique	S'adapter pour faire face contre le réchauffement climatique	Env		
Environnement marin	Connaissance	Améliorer la connaissance de la biodiversité marine		Env	
Environnement marin	Connaissance	Améliorer la connaissance sur les pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires et les espèces, ainsi qu'en écotoxicologie des principaux polluants		Env	
Environnement marin	Connaissance	Mener des actions de recherche sur le lien terre/mer et les impacts des modifications du climat		Env	
Environnement marin	Connaissance	Améliorer de la connaissance pour la restauration écologique des milieux (génie écologique)		Env	
Environnement marin	Connaissance	Mieux connaître l'état des masses d'eau hauturières		Env	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Identifier l'offre de formation existante		Env	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Identifier les besoins spécifiques des différentes filières maritimes en tenant compte des gisements d'emplois locaux et durables		Env	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Améliorer l'attractivité des centres de formation du bassin		Env	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Développer l'offre de formation continue		Env	
Formation aux métiers de la mer	Offre de formation	Développer la transmission des savoirs au sein des entreprises		Env	
Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Moderniser les outils de formation existants pour optimiser l'offre de formation à l'échelle du bassin et accompagner de manière continue les évolutions numériques, technologiques et de dématérialisation		Env	
Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Intégrer les enjeux de durabilité et d'environnement marin dans tous les parcours de formation	Env		

Formation aux métiers de la mer	Qualité de la formation	Maintenir, développer et adapter les compétences des formateurs		Env	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Valoriser et communiquer sur les métiers de la mer		Env	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Promouvoir l'offre de formation existante au sein du bassin		Env	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Faciliter l'accès aux formations		Env	
Formation aux métiers de la mer	Sensibilisation	Favoriser l'inclusion maritime		Env	
Formation aux métiers de la mer	Coopération régionale	Identifier l'offre et les besoins de formation de la Caraïbe			Env
Formation aux métiers de la mer	Coopération régionale	Adapter de manière ciblée l'offre de formation à l'échelle de la Caraïbe			Env
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Développer une conscience environnementale marine chez les plus jeunes	Env		
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Ancrer cette sensibilité environnementale dans l'ensemble de la population	Env		
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Restaurer les habitats marins via des projets citoyens et scolaires	Env		
Mer & société	Sensibilisation à la mer	Valoriser le patrimoine culturel et l'histoire maritime du bassin		Env	
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Développer les pratiques sportives pour le plus grand nombre			Env
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Renforcer les événements nautiques sportifs			Env
Mer & société	Pratique des activités nautiques	Consolider la pratique des activités traditionnelles		Env	
Mer & société	Métiers de la mer	Renforcer le poids de l'économie bleue dans l'économie du bassin			Env
Mer & société	Métiers de la mer	Employer les populations locales pour exercer les métiers de la mer		Env	
Mer & société	Gouvernance	Former les décideurs aux enjeux maritimes		Env	
Mer & société	Région Caraïbe	Affirmer le rôle de la mer comme colonne vertébrale du bassin Antilles		Env	
Pêche & aquaculture	Connaissance	Améliorer les connaissances scientifiques sur les espèces biologiques et leurs milieux		Env	
Pêche & aquaculture	Connaissance	Renforcer les connaissances sur les ressources halieutiques et sur le suivi de la pêche (technique, sociale et économique)		Env	
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Encadrer l'activité de pêche	Env		
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Protéger la ressource halieutique et préserver les milieux	Env		
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Redéployer en partie les pêcheries vers le large			Env
Pêche & aquaculture	Gestion de la ressource	Renforcer les contrôles	Env		
Pêche & aquaculture	Une main d'œuvre qualifiée	Favoriser le renouvellement des générations		Env	
Pêche & aquaculture	Une main d'œuvre qualifiée	Assurer la formation des marins-pêcheurs	Env		
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Professionnaliser les entreprises		Env	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Réduire la fracture numérique au sein de la filière		Env	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Mieux valoriser les produits de la mer		Env	
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Mettre en place et gérer des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels	Env		
Pêche & aquaculture	Structuration des filières	Assurer une organisation collective de la filière		Env	
Pêche & aquaculture	Pêche de loisir	Évaluer la pêche de loisir		Env	
Pêche & aquaculture	Pêche de loisir	Favoriser le développement d'une pêche maritime de loisir durable	Env		
Pêche & aquaculture	Gouvernance	Améliorer la gouvernance (partagée et partenariales)		Env	
Pêche & aquaculture	Gouvernance	Mieux reconnaître les spécificités des RUP		Env	
Pêche & aquaculture	Performance environnementale	Promouvoir les pratiques de pêche durable	Env		
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Développer l'aquaculture en respectant la résilience du milieu (apports en intrants, etc)			Env
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Améliorer le taux d'octroi d'aides aux aquaculteurs		Env	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Assurer un appui et des outils techniques aux entreprises aquacoles		Env	
Pêche & aquaculture	Aquaculture	Diversifier l'aquaculture en espèces locales		Env	
Pêche & aquaculture	Changement climatique	Anticiper les effets du changement climatique	Env		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance sans porter atteinte au bon état écologique et aux paysages et en respectant l'identité des îles			Env
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Conforter l'attractivité nautique du bassin pour les touristes			Env
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Définir et valoriser un positionnement stratégique « Nautisme et Antilles françaises »		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Renforcer la complémentarité des ports de plaisance à l'échelle du bassin		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Attractivité du bassin	Améliorer la résilience de la filière nautique aux cyclones et aux crises sanitaires	Env		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Renforcer un dispositif fiscal adapté compte tenu de la situation du bassin		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Maintenir l'expertise technique des professionnels du nautisme		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Développer une filière de déconstruction des navires de plaisance à l'échelle du bassin	Env		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Compétitivité des entreprises du nautisme	Préserver le foncier côtier pour des activités liées à l'économie bleue			Env
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Sensibiliser les décideurs au nautisme		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer les sports nautiques comme filières de diversification touristique			Env
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer la pratique des activités traditionnelles (yoles, gommiers, aviron, bwa flo...)		Env	
Plaisance, croisière et activités nautiques	Se tourner vers la mer	Développer la pratique de la natation et de la plongée		Env	

Plaisance, croisière et activités nautiques	Performance environnementale	Réduire l'impact des infrastructures et des équipements d'accueil (ports, zones de mouillages)	Env		
Plaisance, croisière et activités nautiques	Performance environnementale	Accompagner les acteurs dans l'évolution de leurs prestations	Env		
Port de commerce et réseaux maritimes	Gouvernance	Renforcer une stratégie de développement concertée des ports et définir des stratégies communes (le hub « Martinique-Guadeloupe »)		Env	
Port de commerce et réseaux maritimes	Gouvernance	Renforcer les partenariats État / Collectivités et le secteur privé et ainsi le rôle des grands ports au service du développement territorial		Env	
Port de commerce et réseaux maritimes	Compétitivité à l'international	Conforter sa position dans le marché international des flux de marchandises			Env
Port de commerce et réseaux maritimes	Compétitivité à l'international	Consolider les grands ports dans leur vocation de porte d'entrée de l'Europe			Env
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Améliorer la fluidité et l'efficacité de la chaîne logistique au sein du Marché Unique Antillais (MUA)		Env	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Mettre en place des équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels			Env
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Maintenir et/ou augmenter la capacité de réparation navale dans les ports			Env
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance économique	Développer l'intelligence économique		Env	
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Accompagner la transition énergétique et écologique de tous les ports du bassin maritime et des transports/réseaux	Env		
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Adapter les ports et les transports maritimes au changement climatique	Env		
Port de commerce et réseaux maritimes	Performance environnementale et changement climatique	Atténuer les effets du changement climatique	Env		
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Développer les structures et outils de transfert		Env	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Mieux connaître les travaux de recherche et les valoriser à des fins d'innovation		Env	
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	Valoriser économiquement les ressources			Env
Recherche et innovation	Application / valorisation de la recherche	S'orienter vers des outils innovants		Env	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Renforcer les moyens humains et financiers dédiés à la recherche		Env	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Améliorer la cohésion des acteurs en structurant la recherche et l'innovation maritimes / marines à l'échelle du bassin		Env	
Recherche et innovation	Gouvernance et moyens de la recherche	Développer et adapter les filières de formation aux besoins		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Améliorer la connaissance de la biodiversité marine et des pressions qui s'exercent sur les milieux littoraux insulaires (mangroves, herbiers, récifs coralliens) et les espèces		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Améliorer la connaissance pour une meilleure gestion des ressources halieutiques		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Identifier les ressources minérales et énergétiques pour une exploitation durable		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements de sargasses...)		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Développer la recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales		Env	
Recherche et innovation	Objets prioritaires de recherche et d'innovation	Soutenir les actions de recherche sur les dépollutions et décontaminations		Env	
Ressources marines	Connaissance	Identifier les ressources minérales, biologiques et énergétiques pour une exploitation durable		Env	
Ressources marines	Connaissance	Capitaliser la connaissance à l'échelle du bassin à partir des expériences déjà menées		Env	
Ressources marines	Valorisation économique	Favoriser l'innovation et la mise en place d'entreprises d'exploitation durable des ressources marines			Env
Ressources marines	Sensibilisation	Communiquer auprès du grand public autour des objectifs du Grenelle de l'environnement et de la mer		Env	
Risques	Connaissance	Connaître et prévoir les risques naturels côtiers (érosion, trait de côte, submersion marine, tsunami, échouements massifs de sargasses...)		Env	
Risques	Action publique	Coordonner l'action publique grâce à la mise en place de plans d'actions relatifs à la prévention des risques		Env	
Risques	Action publique	Sensibiliser le grand public et prévenir les accidents	Env		
Risques	Action publique	Lutter contre les échouements massifs d'algues sargasses	Env		
Risques	Sécurité maritime	Assurer la sécurité des biens et des personnes en circulation dans le bassin		Env	
Risques	Sécurité maritime	Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes		Env	
Risques	Sécurité maritime	Améliorer la sécurité dans la bande côtière	Env		
Risques	Sécurité sanitaire	Assurer la sécurité des personnes à terre et en mer en cas de pandémie		Env	
Risques	Sécurité sanitaire	Mener des actions de prévention des risques dans les ports et dans les transports maritimes en cas de pandémie		Env	
			<b>47</b>	<b>67</b>	<b>19</b>