



Les indicateurs du document stratégique de bassin maritime des Antilles

**Plaisance, croisière
et activités nautiques**
Bilan 2023

Liste des indicateurs

-  **Capacité d'accueil en plaisance**
-  **Mouillage collectif ou organisé**
-  **Mouillage forain**
-  **Collecte des eaux usées des bateaux de plaisance**
-  **Labellisation environnementale des ports de plaisance**
-  **Déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU)**

Contexte

Le bassin caribéen, un des premiers bassins au monde pour le nautisme

Les Antilles françaises évoluent dans un contexte très concurrentiel avec de nombreuses îles de la Caraïbe ayant investi dans des infrastructures de type marinas, ports de plaisance, et beaucoup de plaisanciers préfèrent d'autres itinéraires que les îles françaises pour naviguer (British & Virgin Islands, les Grenadines, etc.).

Un manque de capacité d'accueil

Néanmoins la fréquentation est en hausse régulière, et même s'il est difficile d'avoir des chiffres précis, il est admis que le bassin souffre d'un manque de capacités d'accueil (places au port, ZMEL, ports à sec) et d'offres nautiques en lien avec un manque de gestion dynamique des ports.

Un impact sur les milieux

Ce manque d'infrastructure se traduit notamment par une prédominance du mouillage forain dans les baies protégées, posant des problématiques d'accueil des plaisanciers et d'impact environnemental (gestion des déchets et eaux usées, ancrage sur fonds marins fragiles...).

En outre les ports et zones de mouillage organisé sont jusqu'à présent sous-équipés pour lutter contre les pollutions du milieu marin dues à la plaisance (eaux noires, eaux grises, eaux grasses, eaux de carénage et peintures antifouling).

Enfin le bassin souffre de l'augmentation du nombre de bateaux abandonnés ou hors d'usage (BHU), qui sont source de pollution et de dégradation des paysages.



Photo issue du séminaire mouillage 2022

Les objectifs du DSB

Pour répondre à ce contexte, le DSB s'est fixé plusieurs objectifs stratégiques (OS) : augmenter la capacité 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 (OS 6.1) ; prévenir les pollutions par les navires (OS 2.5) ; organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions (OS 2.6) ; assurer la transition écologique des activités maritimes (OS 2.7) et développer une filière de déconstruction des navires de plaisance à l'échelle du bassin (OS 6.8).



Capacité d'accueil en plaisance



OBJET

L'indicateur comptabilise la capacité d'accueil en plaisance hors zones de mouillage organisé. L'indicateur prend en compte le nombre de places à quai, sur bouées et à terre.

L'indicateur répond ainsi aux objectifs stratégiques 6.1 du DSB « 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 ».



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectif 6 « Bien vivre sur le littoral et recomposer le modèle d'attractivité des littoraux », accompagné de la mesure « Promouvoir des loisirs et des sports nautiques/subaquatiques ainsi qu'une plaisance de qualité, écologique, et créatrice d'emplois », dont notamment « Permettre le développement économique des ports de plaisance : par un accès raisonné/durable au foncier terrestre et à la mer, et en aidant les filières de déconstruction », et comme indicateur pré-identifié de suivi opérationnel « Capacité d'accueil des ports de plaisance ».

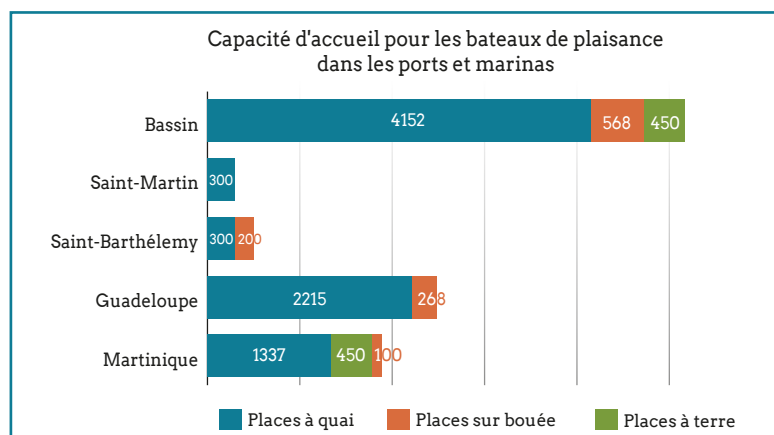


RÉSULTATS 2023

La capacité d'accueil est marquée par la présence des marinas du Marin et de Bas-du-Fort qui concentrent à elles seules 65 % de la capacité d'accueil de la Martinique pour la première et 55 % de celle de la Guadeloupe pour la seconde.

Les possibilités et/ou projets d'augmenter la capacité d'accueil concernent notamment des ports ou marinas de moyenne importance (entre 100 et 350 unités), dans le cadre de programmes d'agrandissement ou de réhabilitation, à la condition que ceux-ci s'accompagnent d'une amélioration des performances environnementales.

Il convient également de noter la très faible capacité d'accueil à terre, avec seulement 450 places pour tout le bassin, uniquement en Martinique.



Sources : Gestionnaires de ports et marinas - Monographies des ports départementaux de Guadeloupe (2022) - Monographie maritime de la Martinique (2022)



© Marina de Bas-du-Fort



PERSPECTIVES

L'indicateur est opérationnel, même si les informations sont très dispersées.

Il pourrait néanmoins être amélioré grâce à une meilleure connaissance des petits ports mixtes.

Attractivité du bassin et pollutions



Mouillage collectif ou organisé



OBJET

L'indicateur porte sur le nombre et la superficie totale des zones de mouillage organisé (dont les ZMEL - zones de mouillage et d'équipements légers) et le nombre de mouillages fixes.

Ces zones ont pour but de rationaliser l'accueil et le stationnement des navires, sans avoir recours à la construction de ports en dur, et de limiter l'impact sur le milieu marin.

L'indicateur répond ainsi aux objectifs stratégiques 2.6 du DSB « Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions » et 6.1 « Augmenter les capacités d'accueil pour la plaisance et la grande plaisance sans porter atteinte au bon état écologique et aux paysages et en respectant l'identité des îles ».



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectif 6 « Bien vivre sur le littoral et recomposer le modèle d'attractivité des littoraux » avec comme mesure « Renforcer le mouillage à faible impact : ZMEL ».

Objectif 16 « Accompagner dans les Outre-mer le développement de l'économie bleue et valoriser une biodiversité préservée » avec comme mesure « Créer des capacités d'accueil de navires de plaisance à faible impact environnemental en dehors des espaces portuaires (ZMEL) ».



RÉSULTATS 2023 : UNE DYNAMIQUE DE CRÉATION DE ZONES DE MOUILLAGE ORGANISÉ À L'ÉPREUVE DE LA GESTION

Le nombre de zones de mouillage organisé se multiplie. On en compte 24 en 2023, dont pas moins de 11 autorisées depuis 2021. Citons pour la Martinique la ZMEL de la baie du Marin (98 mouillages), celle de Saint-Pierre (130 mouillages), pour la Guadeloupe la ZMO du Grand Cul-de-sac Marin (135 mouillages), et pour Saint-Martin la ZMEL de la baie de Marigot.

Mais réussir à avoir des zones de mouillage réellement opérationnelles reste un enjeu, comme le montre l'écart entre la courbe du nombre de mouillages autorisés et celle du nombre de mouillages installés et opérationnels. Plusieurs facteurs expliquent cet écart : les délais parfois longs de mise en place après autorisation, des dégradations ou encore des problèmes techniques sur les mouillages...



ZMEL de Terre-de-Haut © Les Saintes Multiservices

877 mouillages autorisés
répartis sur 20 secteurs

95 mouillages
3 secteurs



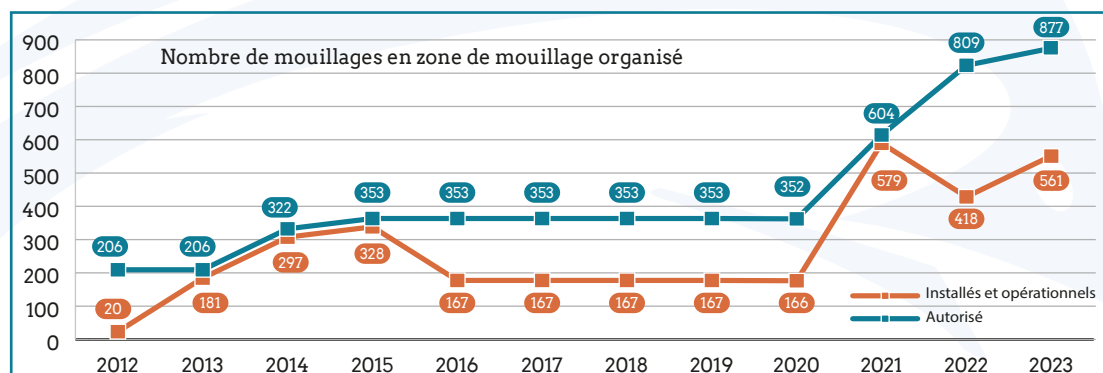
104 mouillages
3 secteurs



264 mouillages
8 secteurs



414 mouillages
6 secteurs



Sources : Directions de la mer - Gestionnaires d'aires marines protégées

Attractivité du bassin et pollutions



Mouillage forain



OBJET

Superficie des zones où le mouillage forain fait l'objet d'une interdiction totale ou partielle.

Le mouillage est qualifié de forain lorsqu'il est effectué avec le matériel qui se trouve à bord, dans la mesure où l'ancre est remontée à chaque mouvement du navire. Ces mouillages entraînent une dégradation des milieux sous-marins par fragmentation des herbiers à phanérogames et des coraux lors du blocage et de la remontée des ancres des navires. Il est donc nécessaire de réglementer, voire d'interdire ces mouillages dans les zones sensibles.

L'indicateur répond à l'objectif stratégique 2.6 du DSB « Organiser spatialement les occupations et activités en mer pour réduire les pressions ».



Herbe à tortue « *Thalassia testudinum* » © Simone Mège - PNG



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectifs 6 « Bien vivre sur le littoral et recomposer le modèle d'attractivité des littoraux » avec comme mesure « Renforcer le mouillage à faible impact : ZMEL », et 16 « Accompagner dans les Outre-mer le développement de l'économie bleue et valoriser une biodiversité préservée » avec comme mesure « Créer des capacités d'accueil de navires de plaisance à faible impact environnemental en dehors des espaces portuaires (ZMEL) ».



RÉSULTATS 2023 : UNE APPROCHE HÉTÉROGÈNE SUIVANT LES ILES

En Martinique, en dehors de l'interdiction générale de mouiller sur les récifs coralliens, l'interdiction du mouillage forain concerne plutôt des petits secteurs (11 en tout) tandis qu'en Guadeloupe il y a une interdiction générale du mouillage sur les herbiers. A Saint-Barthélemy et Saint-Martin, sauf exception, une interdiction générale du mouillage forain est associée à la réglementation des réserves naturelles.



Superficie des zones interdites au mouillage forain - Sources : Directions de la mer



PERSPECTIVES

En Martinique, l'observatoire des usages de loisirs du parc naturel marin doit permettre d'identifier les secteurs et/ou les périodes de l'année où la pratique du mouillage forain serait à réglementer.

En Guadeloupe se pose plutôt la question de la capacité des acteurs à faire respecter l'interdiction générale de mouillage sur les herbiers, et la mise en œuvre de l'arrêté du 18 décembre 2024 (qui prendra effet le 1er juin 2025) qui soumet à autorisation préalable le mouillage forain des navires de plus de 50 mètres.

Pour la Guadeloupe, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, un nouvel arrêté préfectoral d'octobre 2024 limite le mouillage forain au même endroit à une durée maximale de 72 heures.



Collecte des eaux usées des bateaux de plaisance



OBJET

L'indicateur porte à la fois sur le nombre et le pourcentage de ports et de zones de mouillage organisé offrant des services de collecte des résidus d'hydrocarbures et des eaux usées.

On distingue les eaux noires qui sont les eaux des toilettes à bord des bateaux, les eaux grises qui contiennent des produits chimiques issus des pratiques de vie à bord des navires (vaisselle, douche, lessive, nettoyage) et les eaux grasses, ou eaux de fond de cale, qui contiennent des hydrocarbures et des métaux lourds.

L'indicateur correspond aux objectifs stratégiques 2.5 du DSB « Prévenir les pollutions par les navires » et « 6.14 - Réduire l'impact des infrastructures et des équipements d'accueil (ports, zones de mouillages) »



Barge multiservice de la Marina du Bas-du-Fort © Roberto Birrus



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectif 12 « Accélérer la contribution des ports à la décarbonation de l'économie et des transports, promouvoir leur performance environnementale et garantir leurs activités au service des territoires », avec comme mesure « Améliorer le traitement des polluants et des déchets portuaires ».



RÉSULTATS 2023 : UNE APPROCHE HÉTÉROGÈNE SUIVANT LES ILES

Hormis les marinas du Marin (Martinique), de Bas-du-Fort et de Rivière Sens (Guadeloupe), de Fort Louis (Saint-Martin), aucun autre port de plaisance, ou port mixte, n'est équipé de système de récupération des eaux noires et grises. Cependant, des projets d'équipement existent, notamment en Martinique avec les ports de l'Etang Z'Abricots, la marina de la Pointe du Bout et Port Cohé qui ont cet objectif à court terme.

Le niveau de récupération des eaux grasses est en revanche meilleur avec un peu plus de 50 % des ports qui sont équipés de points de collecte d'huiles usagées.



Nombre de ports et zones de mouillages / Nombre de ports et zones de mouillage équipés pour la collecte des eaux usées /
Nombre de ports et zones de mouillage équipés pour la récupération des huiles usagées

Sources : Monographies des ports départementaux de Guadeloupe (2022) - Office de l'eau Martinique « Étude des systèmes de récupération des eaux grises et des eaux noires dans les ports et les marinas de plaisance de Martinique », 2022.



PERSPECTIVES

Les grands ports et marinas étant pour la plupart équipés, le résultat est différent si on s'intéresse au nombre de places de bateaux ayant accès aux différents services. Dans ce cas ce sont 61 % des bateaux qui ont accès à un service de collecte des eaux usées et 80 % qui ont accès à un service de collecte des eaux grasses (huiles usagées). Mais la question de l'opérationnalité des dispositifs mis en place et de la réelle utilisation des services par les plaisanciers serait à expertiser.



Labellisation environnementale des ports de plaisance



OBJET

L'indicateur vise le pourcentage de ports faisant l'objet d'une labellisation environnementale (« Pavillon bleu » ; « Ports propres » et « Ports propres actifs en biodiversité »).

Décerné annuellement, le **Pavillon Bleu** est basé sur des critères liés à l'eau et à l'assainissement (Récupération et traitement des eaux usées ; des eaux de cales ; des eaux usées des aires de carénage...), à la biodiversité et la gestion du milieu naturel (Disposer d'un inventaire de la biodiversité locale...).

La certification **Ports Propres** suppose un diagnostic environnemental, la lutte contre les pollutions chroniques (ouvrages de traitement des eaux de carénages, des eaux usées...) ; les pollutions accidentelles, des mesures pour l'économie d'eau et d'énergie... Elle est délivrée pour 3 ans.

Pour obtenir la certification **Ports Propres actifs en biodiversité**, il faut d'abord être certifié Ports Propres, et s'engager ensuite dans des actions en faveur de biodiversité locale (nurseries pour poissons, implantation d'habitats naturels sur ouvrages de protections, etc.).

L'indicateur répond à l'objectif stratégique 2.7 du DSB « Assurer la transition écologique des activités maritimes ».



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectif 6 « Bien vivre sur le littoral et recomposer le modèle d'attractivité des littoraux » avec comme mesure « labellisation des ports propres » et comme indicateur de suivi le nombre de ports de plaisance labellisés « port propre ».



RÉSULTATS 2023 : UN SEUL PORT LABELLISÉ

La marina du Marin (Martinique) est le seul port des Antilles françaises à être labellisé (Pavillon bleu), et ce, pour la 18e année consécutive (en 2024) mais plusieurs autres sont engagés dans des démarches d'amélioration de leurs performances environnementales. Le contrat de la Grande Baie Martinique 2021-2026 s'est quant à lui fixé pour objectif l'obtention de la certification « Ports Propres » pour les ports de l'Étang Z'Abricots, la marina de la Pointe du Bout et Port Cohé.

En Guadeloupe, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy aucun port n'a de label ou de certification, néanmoins, la marina du Bas-du-Fort, après avoir été labellisée Pavillon Bleu en 2016 et 2017, investit de nouveau dans des actions d'amélioration de ses performances environnementales comme il a été vu avec l'acquisition en de la barge de collecte des eaux usées, des eaux de cale et le ramassage des poubelles à bord.



Sources : Gestionnaires de ports de plaisance – Association Teragir (gestionnaire du Pavillon bleu) – Union des ports de plaisance PACA (créateur de la Norme ISO 18725 et opérateur du site Internet « ports-propres.org »)



PERSPECTIVES

L'indicateur est pleinement opérationnel mais il n'apparaît pas pertinent de le calculer sur la base de tous les ports de plaisance comptabilisés, car bon nombre d'entre eux sont des petits ports mixtes qui n'ont probablement pas la capacité de porter de telles démarches.



Déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage



OBJET

L'indicateur comptabilise le nombre de bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU) déconstruits dans le cadre de l'APER (association pour la plaisance éco-responsable). Cet éco-organisme est responsable d'organiser et de gérer la filière de déconstruction et de recyclage des bateaux de plaisance en fin de vie en sélectionnant des prestataires pour chaque territoire.

Il répond à l'objectif stratégique 2.5 du DSB « Prévenir les pollutions par les navires ».



LIEN AVEC LA STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL 2024 - 2030

Objectif 12 « Accélérer la contribution des ports à la décarbonation de l'économie et des transports, promouvoir leur performance environnementale et garantir leurs activités au service des territoires », et la mesure « Pérenniser le modèle économique de la filière de déconstruction des navires en fin de vie ».



RÉSULTATS 2023 : UNE FILIÈRE QUI SE MET EN PLACE

Un premier centre de déconstruction a ouvert en Martinique en 2020, suivi d'un deuxième en Guadeloupe en 2024, et bientôt d'un troisième à Saint-Martin. Le nombre de bateaux déconstruits ne concerne donc, pour l'instant, que la Martinique

Centres de déconstruction des bateaux

1 centre en cours d'agrément (2024)

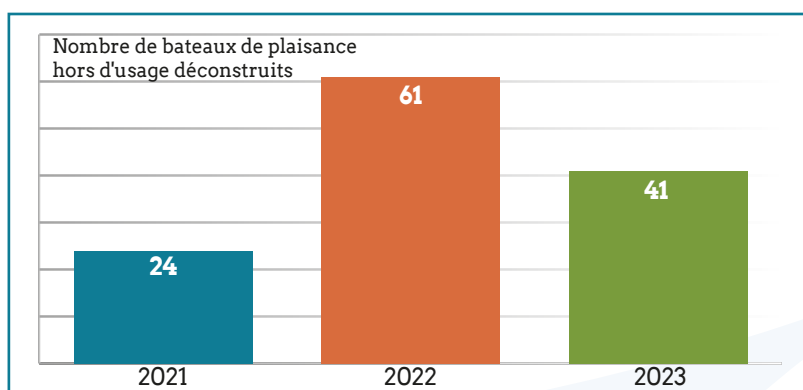


1 centre opérationnel (2024)

1 centre opérationnel (depuis 2020)



126 bateaux déconstruits depuis 2021



Nombre de bateaux déconstruits annuellement depuis 2021 - Source : APER (association pour la plaisance éco-responsable)



© Metaldom