

Assises de la MER[★] et du littoral



Contribution du bassin Antilles



MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ
AUX TRANSPORTS,
À LA MER
ET À LA PÊCHE



Le port de la Guadeloupe et le port de la Martinique présentent de notables différences. Le danger qui guette ces deux ports est celui d'une lutte fratricide dans un contexte où ils sont, par leur structure de coûts, clairement désavantagés par rapport aux autres ports de la Caraïbe.

Tandis que le premier bénéficie d'un dynamisme économique et d'un foncier portuaire plus vaste et multi-sites, avec une manutention plus compétitive, la facilité d'accès nautique du second rend moins coûteux les travaux portuaires, limitant les impacts environnementaux liés au dragage.

Tous deux ont une manutention au coût bien supérieur à la moyenne des ports caribéens. En revanche, tous deux offrent des conditions de sécurité et de sûreté supérieures.

La similitude de gouvernance entre les deux grands ports maritimes, établissements publics de l'État, celui de Guadeloupe et celui de Martinique, est de nature à faciliter les synergies par la complémentarité. Face à la compétition internationale, les GPM sont confrontés aux mêmes difficultés ; tandis que l'ouverture du troisième jeu d'écluses de Panama impactera fortement les flux de navires à l'échelle caribéenne.

★ **La crainte partagée** est de n'être que des ports « feedérisés » ; ce qui entraînerait des surcoûts directs et indirects au détriment des économies insulaires. L'allongement des trajets se traduirait par des besoins importants en stockage et par l'obligation, pour certaines marchandises périssables, d'importer par voie aérienne.

★ **L'espoir partagée** réside dans les perspectives qu'ouvre le redéploiement de la logistique induite par l'augmentation des tailles de navire pouvant transiter par le canal de Panama. Les ports de Guadeloupe et de Martinique ont par conséquent une carte à jouer : celle de devenir des hubs régionaux ne se limitant pas à la seule manutention de conteneurs, mais en offrant des services à valeur ajoutée, par exemple dans le groupage. La croissance continue de la croisière basée en Guadeloupe reste fragile et dépendante d'une part de la complémentarité intermodale (aérien-maritime) et, d'autre part, de l'implication des collectivités qui doivent valoriser un hinterland rendu plus attractif.



★ **L'effort national** devrait par conséquent porter prioritairement sur toute initiative de nature à renforcer cette complémentarité face à la concurrence des autres ports de la zone pour attirer vers eux plus de porte-conteneurs et plus de navires de croisières. Cette interportualité potentielle devrait se traduire par des aménagements spécifiques : tous les types de navires et tous les types de marchandises n'ont pas vocation à être accueillis au même endroit. Aussi, dans une approche globale du Bassin Antilles, la notion de ports secondaires gagnerait à se développer pour éviter que les GPM ne se concurrencent, nourrissant ainsi le jeu des grands armements au détriment de chaque place portuaire.

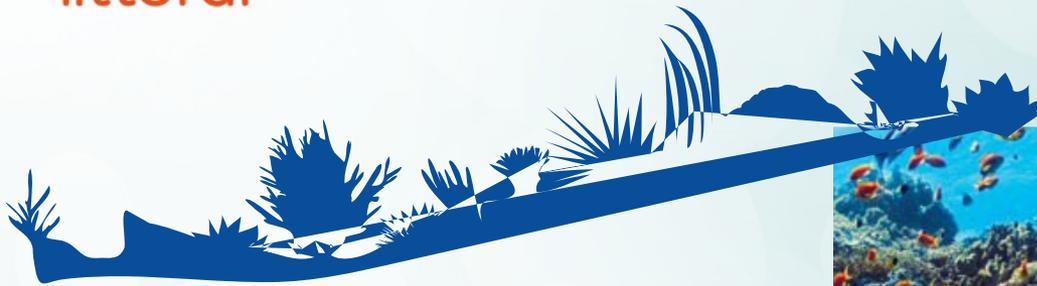
Les deux ports doivent donc dépasser leur statut de « porte d'entrée » des économies insulaires et s'impliquer d'avantage au cœur même de l'économie internationale pour aider à l'émergence de nouveaux trafics.



★ **Au plan local**, les GPM s'accordent de façon consensuelle autour de l'objectif consistant à valoriser leurs atouts pour certains trafics inter-îles (notamment passagers) et pour le développement du transport maritime de proximité, pour désengorger le trafic routier.

La Guadeloupe se distingue par son caractère archipélagique qui nécessite une réflexion sur la continuité territoriale par voie maritime, afin de donner aux armateurs locaux une réelle perspective d'activité tout en assurant une desserte des îles compatible avec les souhaits de la population.





Au-delà des spécificités de chaque île, le besoin en protection renforcée du milieu marin, du fait de sa fragilité, est mis en relief. La pression exercée sur la frange littorale et sur les ressources halieutiques, les pollutions, principalement d'origine tellurique, l'émergence d'espèces exotiques envahissantes (poisson lion) appellent une réaction énergique des pouvoirs publics selon différentes réponses préconisées dans des termes identiques.

La Martinique se distingue des autres espaces du fait de l'absence d'aires marines protégées. Cependant, plusieurs projets y sont en cours, dont la création d'un parc naturel marin . Elle suppose une concertation avec l'ensemble des usagers.

La création d'un observatoire régional de la mer, lieu d'échanges entre scientifiques et socio professionnels s'inscrit parmi les outils dont il conviendrait de se pourvoir.

A cela doit s'ajouter un renforcement des contrôles réglementaires, ce qui suppose une augmentation des moyens nautiques de surveillance et de contrôle, y compris au-delà des eaux territoriales, et qui couvriraient l'ensemble de la zone économique exclusive.

Ce contrôle doit pouvoir aussi s'exercer au titre de la police de l'eau pour éviter la pollution de la mer par des déversements de substances nocives.

La protection de la biodiversité passe aussi par la coopération caribéenne, laquelle n'en est qu'à ses débuts.



Source d'emplois et de croissance, le développement du nautisme sous toutes ses formes doit pouvoir trouver un cadre approprié respectueux de l'environnement et des spécificités locales.

Cela exige **une concertation permanente** entre ministères au niveau central (mer, tourisme, environnement, emplois, éducation nationale, jeunesse et sports, aménagement du territoire...), et, au niveau local, entre leurs services déconcentrés avec les collectivités locales dont les agglomérations de commune.

Il convient de clarifier les différents statuts qui entrent en concurrence et pénalisent notamment le développement harmonieux de transport ponctuel de passagers dans le cadre de promenade en mer.

Les professionnels du nautisme s'accordent pour défendre un dispositif de **défiscalisation** s'appliquant à leur investissement (renouvellement de flottes proposées à la location ou au charter, équipements des aires de carénage et chantiers de réparation) afin de mieux résister à la concurrence extérieure.

Une réflexion s'impose par ailleurs concernant les obstacles fiscaux ou parafiscaux au développement de la plaisance de grandes unités basées en permanence dans les îles françaises.

En effet, la capacité d'accueil offerte dans les ports de plaisance des îles françaises peut les rendre très attractifs pour les plaisanciers qui ne trouvent plus de place dans les ports saturés d'Europe continentale.

L'accent est mis sur les efforts attendus de la part de l'État pour adapter la réglementation afin que les Collectivités d'outre mer de St-Martin et de St-Barthélemy puissent pleinement exercer leurs nouvelles compétences ; notamment en matière d'immatriculation de navires.

A cette prise en considération au niveau national des facteurs conditionnant le développement du nautisme, doivent s'ajouter des orientations régionales :

Il conviendrait de **mettre en réseau les différents ports de plaisance des Antilles françaises**, pour mieux capter la clientèle étrangère navigant dans la Caraïbe ou en provenance d'Europe ou des États Unis. Les différences entre les îles constituent une force si, à leur attrait purement maritime, s'intègrent leurs atouts touristiques et les infrastructures ou services (santé, sécurité, dessertes maritimes ou aériennes, hôtellerie-restauration...).

Il conviendrait aussi d'harmoniser entre la Martinique et la Guadeloupe, la fiscalité appliquée aux services en s'alignant sur le régime le plus favorable.



D'autres éléments conditionnent cette source de croissance :

- **des équipements adaptés** : ports de plaisance exemplaires (respectueux des normes environnementales en particulier) où l'interface ville/port est conçue intelligemment ; ports à secs, zones de mouillage ;

- **des conditions suffisantes pour prévenir les conflits d'usage**. A cet égard, les outils d'aménagement du territoire sont essentiels (schéma de mise en valeur de la mer), de façon à mieux gérer l'interface terre/mer ; dès lors que chaque activité, dont la pêche et l'aquaculture, ainsi que les sports nautiques ont « droit de cité ». Pour cela plans de balisage et zones de mouillage organisés figurent parmi les réponses à une cohabitation intelligente entre activités.



Doit trouver aussi sa place dans des **instances de concertation** un dialogue serein entre professionnels de la mer et organisations de sports nautiques.

- une **affirmation de l'autorité portuaire** dans les ports dont la vocation première est d'accueillir les navires de pêche, mais où d'autres navires peuvent faire escale ;

- une **harmonisation des procédures administratives, dites de clearance**, entre les ports de plaisance, pour faciliter les escales.

- **une valorisation du patrimoine maritime** sous toutes ses formes : la pratique de la voile de tradition, mais aussi les biens culturels maritimes qui se doivent d'être autant protégés que connus et valorisés (épaves archéologiques sous-marines), et cela en relation avec le Ministère de la culture (Département de la recherche archéologique sous-marine et subaquatique - DRASSM) ; Une attention particulière est accordée à **l'accueil des mégayachts**, accueil dont la qualité varie d'une île à une autre. Capter une part de ce marché dans la Caraïbe suppose des infrastructures adaptées, une qualité de service d'excellence dans les ports et les chantiers de réparation, une valorisation du patrimoine touristique et environnementale, un hébergement adéquat, une desserte aérienne satisfaisante reliant les îles aux grands pays, et une maîtrise de la langue anglaise.

Renforcer l'événementiel enfin s'avère indispensable pour que certaines manifestations nautiques puissent avoir des retombées plus grandes (courses transatlantiques ou courses caribéennes).

Risques littoraux et gestion du trait de côtes

Le maintien du trait de côtes suppose un suivi plus attentif, notamment sur des secteurs sensibles, ainsi qu'une signalisation.

L'impact de l'urbanisation, voire de l'utilisation de carrières, conduit communes et citoyens à se concerter en permanence pour une meilleure définition de l'occupation des sols et l'utilisation de la frange côtière terrestre.



Pêche maritime

Pour une pêche durable et responsable, tel est l'objectif partagé des Antilles françaises dans un contexte caribéen dont la ressource n'est pas inépuisable.

Les COM de St-Barthélémy et de St-Martin sont attentives au travail de délimitation de la ZEE engagé par le ministère des affaires étrangères.

Dans le domaine des pêches, les points de convergence relèvent de deux axes :

★ La production :

Le renouvellement d'une flotte de navires coûteuse et inadaptée est une préoccupation majeure. Il est attendu des aides, notamment de l'Europe, pour faciliter les entrées en flotte de navires sûrs, économes et écologiques.

Mieux connaître l'effort de pêche par une amélioration de la collecte de données s'avère indispensable pour prévoir l'évolution des stocks, et ainsi contribuer au renouvellement de la ressource côtière très sollicitée, et à une meilleure gestion de la ressource au large ou en eau profonde.

Améliorer la sélectivité des engins de pêche s'inscrit parmi les progrès à accomplir pour pérenniser la ressource.

Apporter des réponses pérennes à la situation connue du fait de la contamination de certaines zones par la chlrodécone constitue une attente forte, en particulier en Martinique. Ces réponses relèvent pour partie de l'observation et de la recherche (méthodes de décontamination).



Pêche maritime

Participer aux instances régionales caribéennes de gestion de la ressource, en s'appuyant sur le Fonds de coopération régional, le programme INTERREG Caraïbe ou tout autre programme dont le FEAMP prenant le relais du FEP.

★ La valorisation et la commercialisation

Appliquer le mécanisme européen de compensation des surcoûts (Posei) ;
Améliorer la traçabilité des produits de la mer ;
Accompagner les efforts de diversification ou de reconversion partielle ou totale, pour pallier les difficultés de certains professionnels ;
Renforcer l'organisation de la filière par la création d'une interprofession associant les secteurs de la grande distribution, de la transformation et de la restauration ;
Consolider la filière en encourageant le regroupement des pêcheurs, en particulier pour les espèces pélagiques ;
Valoriser les produits de la mer par la transformation et par une meilleure organisation de la vente.
Telles sont les différentes initiatives souhaitables aux Antilles.



Aquaculture

Face à la concurrence des produits d'importation frais et surgelés, les entreprises d'élevages marins recherchent à réduire le coût.

Sont préconisées les orientations suivantes :

Offrir un cadre juridique et fiscal attractif aux candidats à l'installation ;

Sécuriser leurs investissements ;

Harmoniser les règles entre les différentes régions et COM ;

Mobiliser la recherche pour la maîtrise des techniques d'élevages d'espèces endogènes dans le cadre d'une stratégie nationale de développement de l'aquaculture outremer.

De plus, la profession souhaite être soutenue dans la recherche et le développement d'une aquaculture multitrophique. Enfin, pour s'émanciper des produits d'importation et surmonter l'obstacle de la taille critique, il convient d'aider à la création d'une entreprise produisant des aliments pour les fermes aquacoles.





En plus des exonérations existantes Outre-mer en matière de charges sociales, les **différents dispositifs d'aides à l'emploi mériteraient des adaptations au secteur maritime**, en particulier pêche et élevages marins.

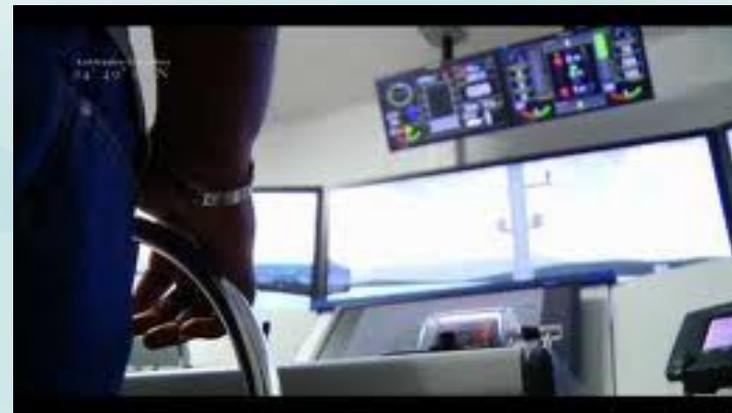
L'adéquation entre offres d'emplois et formation exige la mise en place de formations nouvelles (le cas du nautisme et de la réparation navale ou du démantèlement).

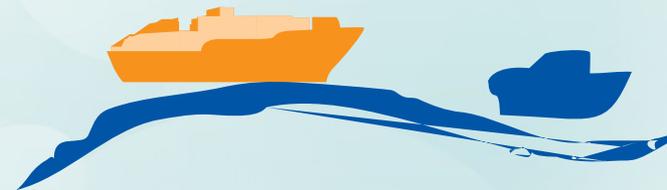
Concernant les qualifications professionnelles maritimes (les marins), les organismes dispensant les formations correspondantes respectent les normes OMI ; ce qui constitue un atout dans l'arc Caraïbe. L'offre de formation est diversifiée et correspond peu ou prou aux attentes des entreprises. Ceci étant, des améliorations sont souhaitées :

- un budget pluriannuel permettant de proposer un calendrier renouvelable de formations ;
- une augmentation des aides publiques pour les organismes agréés, notamment en faveur de l'entretien des bâtiments ;
- une meilleure communication à l'échelle antillaise et caribéenne sur l'existence des structures de formation aux Antilles, qui puisse être relayée par l'éducation nationale et nos ambassades ;
- une mise en réseau avec d'autres partenaires dans la Caraïbe ou entre les îles françaises.

En résumé, au niveau national, en matière de formation, les attentes sont les suivantes :

- développement de brevets de techniciens supérieurs (BTS) dans le secteur maritime pourrait utilement compléter l'offre de formation existante (commerciaux dans le secteur du nautisme notamment).
- une délocalisation du jury de VAE maritime aux Antilles pourrait favoriser le processus de qualification professionnelle de ces marins.
- élargir réglementairement la possibilité d'activité de « Pescatourisme » aux marins-pêcheurs titulaires du certificat d'aptitude de commandement à la petite pêche (premier titre de commandement à la pêche) sous conditions, de formation complémentaire éventuelle (CGO et formation médicale) et de restriction de fréquentation de zone.
- augmenter la dotation annuelle des organismes agréés.





L'**activité de construction navale est de dimension artisanale** (construction de pontons ou de petits navires en aluminium ; petits navires de pêche ou de tradition).

L'effort paraît plus devoir être porté sur **la réparation navale**, considérant les infrastructures ou équipements existants dans les îles.

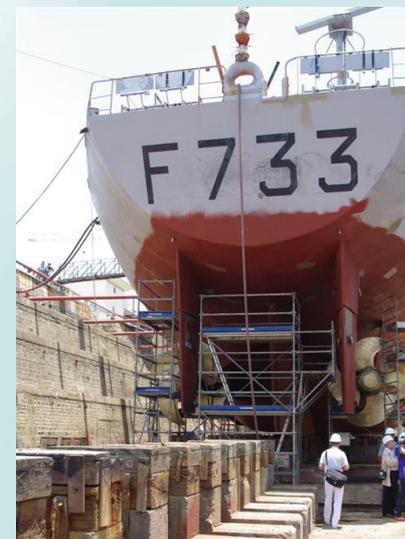
Le maintien du dispositif de défiscalisation pour consolider les investissements dans cette activité s'avère nécessaire.

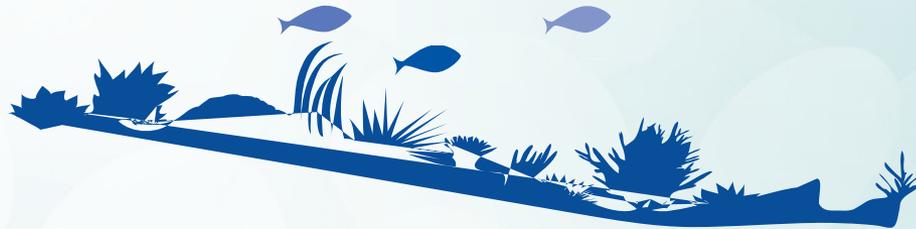
Quant au **démantèlement de navires**, le constat est partagé : en raison de faits de négligence ou des cyclones, les épaves se multiplient sur les côtes, dont certaines parties se transforment en véritables cimetières à bateaux. Aucun financement n'est prévu pour leur enlèvement après dépollution.

Sous un autre angle, cette présence est de nature à fonder la **création d'une filière dédiée au recyclage**. Plus avancé en Martinique qu'en Guadeloupe, cet espoir devrait être appuyé par les pouvoirs publics à l'échelon national comme à l'échelon régional. Il le devrait d'autant plus qu'il constituerait une double opportunité, celle de contribuer à améliorer l'environnement marin, et celle de créer des emplois en couplant l'activité de démantèlement à celle d'une formation qualifiante. A moyens termes, si cette filière, aidée pour son lancement par des contributions publiques, prend racine, la caraïbe représenterait un véritable marché, puisque toutes les îles sont confrontées à cette même problématique.



© Olivier LATTUJA





Dans cette thématique se dégagent quatre axes majeurs :

- ★ la **valorisation des compétences locales** et la nécessité de se diversifier : les centres de recherche de haut niveau méritent un soutien des pouvoirs publics plus affirmé, en particulier l'UAG au fort potentiel de recherche avec ses laboratoires, l'IFREMER, l'IRD, le PRAM...
- ★ un **encouragement à la recherche sur les risques naturels** (climat, sismologie, courantologie et conséquences du réchauffement sur la biodiversité, les coraux...)
- ★ **s'appuyer sur le Conseil scientifique et technique (CST)** , dont la vocation est de rassembler tous les organismes de recherche.
- ★ **mettre à profit la reconnaissance de la mer des Caraïbes par les Nations Unis, en tant que zone spéciale** dans une perspective de développement durable.



La génération nouvelle des programmes européens aura à cœur de prendre en considération ces aspects. Parmi eux, le programme INTERREG Caraïbes s'avère devoir rester un outils privilégié pour faciliter les échanges intercaraïbes de chercheurs et d'étudiants, et pour consolider les réseaux. Ainsi pourra être contourné l'obstacle que constitue la taille critique des structures d'observations, de connaissance du milieu marin et de recherche, par une mutualisation des données. Au niveau local, les pouvoirs publics s'attacheront à accompagner les projets liés à des domaines nouveaux à forts enjeux culturels, économiques et sociaux : énergie thermique des mers, ressources minérales, biologie et biotechnologie marine, archéologie sous-marine en relation avec le DRASSM (application de la convention de 2001).

★ La protection sociale des gens de mer

Dans le cadre des relations de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), régime spécial de sécurité sociale des marins, avec ses bénéficiaires des départements d'outre-mer, la principale difficulté concerne la récente mise en place d'un accueil par une plate-forme téléphonique.



Compte tenu du décalage horaire entre les départements d'outre-mer et l'hexagone, les administrés rencontrent des difficultés pour joindre la plate-forme d'accueil de l'ENIM.

Proposition : une cellule spécifique aux horaires adaptés au sein de la plate-forme d'accueil téléphonique de l'ENIM pourrait être mise en place en vue d'assurer l'accueil téléphonique des bénéficiaires des départements d'outre-mer dans des conditions satisfaisantes.

D'un point de vue général et sans préjudice du principe du maintien d'un accueil physique au sein des services de l'État en charge de la Mer, le développement de services en ligne et notamment de modalités de télédéclarations, est une évolution plébiscitée par la grande majorité des armements.

★ La sécurité maritime

Chacun aura rapidement fait le lien entre l'économie maritime et la sécurité en mer. La sécurité maritime s'inscrit parmi les facteurs conditionnant la « croissance bleue » dans la Caraïbe. Elle est l'affaire de tous, de celle des gens de mer, et naturellement des pouvoirs publics. Chaque année, dans la zone de compétence du CROSS Antilles Guyane, 1600 à 1700 personnes sont assistées, majoritairement des plaisanciers. En 2012, nous avons déploré 40 morts ou disparus, des baigneurs sur la frange littorale, mais aussi et surtout des ressortissants des îles voisines.





De ces échanges il en est ressorti plusieurs recommandations dont les principales sont les suivantes :

Au cœur de cet objectif que constitue l'amélioration de la sécurité maritime, se situent les **actions de prévention**. Ces actions peuvent revêtir différentes formes :

Les actions de formation et de sensibilisation :

- auprès des navigateurs : rappeler l'impérieuse nécessité d'avoir un **navire conforme, entretenu et équipé**, notamment de **VHF, Gilet de sauvetage, balise de détresse..**

Un savoir minimum est requis pour prendre la mer en toute connaissance de cause :

- auprès des loueurs, qui à leur tour, sensibiliseront leur clientèle ;
 - auprès des usagers, notamment lors de campagnes dédiées à la sécurité des loisirs nautiques ;
- Le maintien d'un service de pilotage de qualité ;



La **mise en place de plans de balisage**, dans les zones les plus fréquentées, et la surveillance de la baignade, sont des pistes d'amélioration auxquelles les maires sont ou seront sensibles, ainsi que les associations sportives ou les organisateurs de manifestations nautiques.

Dans l'arc antillais, le **renforcement de la coopération** est un élément clé. Avec l'appui de notre réseau d'ambassades, en particulier notre ambassade à Sainte-Lucie, compétente dans les États membres de l'Organisation des États de la Caraïbe, la coopération bilatérale et la coopération multilatérale doivent apporter des réponses à la fragilité de l'organisation des administrations concernées ou de la formation de leurs agents. Les échanges avec les autorités néerlandaises et américaines en particulier doivent être réguliers.

L'adhésion au mémorandum d'entente du contrôle par l'État du port de la Caraïbe, dit **Caribbean MoU**, est très attendue, non seulement par les autorités de part et d'autres, mais aussi par les opérateurs privés. Elle aura trois conséquences principales :

- un rapprochement des normes de sécurité des navires battant pavillon d'un État voisin des normes appliquées par l'Organisation maritime internationale ;
- une possibilité d'exclure de nos ports, sur la base des normes du C MoU, les petits cargos ou navires à passagers qui ne sont pas conformes aux normes caribéennes appliquées dans leur propre pays et dont plusieurs sont venus s'échouer ou ont sombré au large de nos côtes ;

La recherche de financements, notamment auprès de l'OMI, pour des actions de renforcement des capacités administratives et de formation continue des personnels responsables de la sécurité maritime.

Les risques de pollution par hydrocarbures liés à la navigation commerciale ne sont pas inexistant, considérant le trafic maritime en provenance ou à destination des pays consommateurs ou producteurs de pétrole.

En la matière, une implication plus forte de la France dans la **coopération dans la Caraïbe en matière de prévention et de lutte contre la pollution** se traduit par une multiplication des échanges et des conventions de partenariat, lorsqu'il s'agit d'apporter une réponse adaptée à un sinistre éventuel.

Dans ce contexte, il est important de souligner la nécessaire implication des collectivités locales dans les dispositifs de lutte contre les pollutions maritimes et la nécessité d'étendre les formations organisées sur le modèle de la Guadeloupe.

Lorsque les circonstances l'imposent, l'autorité maritime doit opter pour un **lieu de refuge** selon différents critères.

Dans les Antilles françaises, il serait aussi nécessaire de renforcer la prévention de ces mêmes risques en surveillant mieux nos côtes, et par conséquent en augmentant notre capacité d'anticipation d'un accident éventuel, par l'installation **de radars**.

Enfin, l'augmentation de la taille des navires, qu'il s'agisse de porte conteneurs ou de navires de croisières appelle une organisation conséquente pour la mise en œuvre de plans de secours maritime de grande ampleur. Ce à quoi incite une récente circulaire du Secrétaire Général de la mer. Dans une pareille hypothèse, les moyens d'un seul territoire ne pourraient suffire. D'où la nécessité de connaître les moyens mobilisables autour de nous.

Cet enjeu de développement de la coopération régionale à l'adresse de nos partenaires caribéens les plus proches, est au cœur des préoccupations de l'Etat car il constitue le seul levier d'optimisation de notre dispositif de lutte, que celui-ci concerne des pollutions par hydrocarbures ou l'assistance à des navires en difficulté.

En résumé, les attentes sont les suivantes :

A l'échelon national :

- un soutien au renforcement de la coopération caribéenne, par une implication forte de notre réseau d'ambassades dans la Région en liaison avec notre Représentation permanente à l'OMI et les services de la Direction de la mer de la Martinique (CROSS Antilles Guyane et CSN Antilles Guyane) ;
- un appui de l'OMI aux Etats de la Caraïbe pour des actions de formation et de renforcement de leurs capacités administratives ;





- l'installation de radars de surveillance des côtes ;
- la reconnaissance du code Small Caribbean Vessel (SCV) dans la réglementation nationale ;
- une réflexion commune concernant les conséquences à tirer des délégations de pouvoir dont bénéficie Madame la préfète de la Guadeloupe en matière de sécurité maritime pour la Guadeloupe, Saint Martin et Saint-Barthélemy ;
- une réflexion complémentaire concernant l'allocation des moyens aéro-maritimes au sein de la zone maritime Antilles au regard de l'activité opérationnelle observée semble également nécessaire.

A l'échelon local :

- un renforcement des actions de sensibilisation et de formation des marins professionnels ou non, à la sécurité maritime par exemple dans le cadre des formations délivrées par les directions de la mer ;
- une action pilotée par les préfets de Guadeloupe et Martinique engagée auprès des maires en matière de sécurité dans la bande des 300 mètres ;
- des actions de formation des personnels des mairies en charge des volets infra-polmar et des collectivités souhaitant mobiliser leurs efforts dans le cas d'une pollution maritime ;

- une amélioration de la coordination interministérielle pour mieux impliquer, dans le rapprochement avec les États voisins, les services concernés par le sauvetage, la prévention et la lutte contre les pollutions par hydrocarbures, et notamment les Directions de la mer ;
- dans nos ports, des contrôles de l'État du port des navires se référant aux règles caribéennes.

