



# **Exploiter le potentiel des Régions ultrapériphériques pour une croissance bleue durable**

Rapport final

**Ecrit par COGEA srl,  
en partenariat avec AND International, Fundación AZTI et  
Poseidon Aquatic Resources Management Ltd**  
*Septembre – 2017*



**EUROPEAN COMMISSION**

Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises (EASME)

Department A – COSME, H2020 SME and EMFF

Unit A3 – EMFF

*E-mail:* EASME-EMFF@ec.europa.eu

*European Commission  
B-1049 Brussels*

# **Exploiter le potentiel des Régions ultrapériphériques pour une croissance bleue durable**

Rapport final

***Europe Direct is a service to help you find answers  
to your questions about the European Union.***

**Freephone number (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

#### **LEGAL NOTICE**

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2017

ISBN 978-92-9202-267-9

doi: 10.2826/369609

© European Union, 2017

# Sommaire

|                                                                                                                |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Synthèse .....</b>                                                                                          | <b>1</b>  |
| Besoins et objectifs de l'étude .....                                                                          | 1         |
| Principaux résultats et conclusions par bassin maritime .....                                                  | 1         |
| Caraïbes-Amazone (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin, Guyane française) .....                                | 1         |
| Pêche et aquaculture .....                                                                                     | 2         |
| 1.1.1 Tourisme côtier .....                                                                                    | 3         |
| 1.1.2 Tourisme de croisière .....                                                                              | 4         |
| 1.1.3 Navigation .....                                                                                         | 4         |
| 1.1.4 Énergies marines renouvelables .....                                                                     | 5         |
| 1.1.5 Biotechnologie bleue .....                                                                               | 5         |
| Sud-Ouest de l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte) .....                                                        | 5         |
| Pêche et aquaculture .....                                                                                     | 6         |
| Tourisme côtier .....                                                                                          | 7         |
| Tourisme de croisière .....                                                                                    | 8         |
| Navigation .....                                                                                               | 8         |
| Énergies marines renouvelables .....                                                                           | 8         |
| Biotechnologie bleue .....                                                                                     | 9         |
| Macaronésie (les îles Canaries, Madère et les Açores) .....                                                    | 9         |
| Pêche et aquaculture .....                                                                                     | 10        |
| Tourisme côtier .....                                                                                          | 11        |
| Tourisme de croisière .....                                                                                    | 11        |
| Navigation .....                                                                                               | 12        |
| Énergies marines renouvelables .....                                                                           | 12        |
| Biotechnologie bleue .....                                                                                     | 13        |
| Conclusions générales de l'étude .....                                                                         | 13        |
| <b>Rapport .....</b>                                                                                           | <b>15</b> |
| 0 Rappel des tâches à réaliser .....                                                                           | 16        |
| 0.1 Objectifs et méthodes .....                                                                                | 16        |
| 0.2 Portée géographique de l'étude .....                                                                       | 16        |
| 0.3 Limites rencontrées et solutions adoptées .....                                                            | 17        |
| 0.4 Accent sur la disponibilité des données macroéconomiques: état des lieux et besoins .....                  | 17        |
| 1 Analyse et recommandations sur le potentiel de croissance bleue durable par bassin maritime et par RUP ..... | 20        |
| 1.1 Caraïbes - Amazonie .....                                                                                  | 21        |
| 1.1.1 Cartographie de la situation des différentes activités maritimes .....                                   | 21        |
| 1.1.2 Identification des activités maritimes les plus importantes .....                                        | 33        |

|       |                                                                                         |     |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.1.3 | Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire des meilleures pratiques .....    | 38  |
| 1.1.4 | Conclusions des principaux leviers et barrières de croissance.....                      | 47  |
| 1.1.5 | Résultats portant sur les activités à fort potentiel.....                               | 51  |
| 1.1.6 | Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation) ..... | 56  |
| 1.2   | Sud-ouest de l'océan Indien .....                                                       | 68  |
| 1.2.1 | Cartographie de la situation des différentes activités maritimes .....                  | 68  |
| 1.2.2 | Identification des activités maritimes les plus importantes .....                       | 78  |
| 1.2.3 | Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire des meilleures pratiques .....    | 81  |
| 1.2.4 | Résultats des principaux leviers et barrières de croissance .....                       | 87  |
| 1.2.5 | Résultats portant sur les activités à fort potentiel.....                               | 92  |
| 1.2.6 | Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation) ..... | 96  |
| 1.3   | Macaronésie.....                                                                        | 110 |
| 1.3.1 | Cartographie de la situation des différentes activités maritimes .....                  | 110 |
| 1.3.2 | Identification des activités maritimes les plus importantes .....                       | 121 |
| 1.3.3 | Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire de meilleurs pratiques .....      | 123 |
| 1.3.4 | Résultats des principaux leviers et barrières de croissance .....                       | 132 |
| 1.3.5 | Résultats portant sur les activités à fort potentiel.....                               | 137 |
| 1.3.6 | Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation) ..... | 142 |
| 2     | Remarques finales sur l'ensemble des Régions ultrapériphériques .....                   | 162 |

**Annexes (fournies en tant que documents séparés):**

Annexe 1 — Guadeloupe  
Annexe 2 — Martinique  
Annexe 3 — Saint-Martin  
Annexe 4 — Guyane  
Annexe 5 — Mayotte  
Annexe 6 — La Réunion

Annexe 7 — Les Açores  
Annexe 8 — Madère  
Annexe 9 — Les îles Canaries  
Annexe 10 — Caraïbes-Amazonie  
Annexe 11 — Océan Indien  
Annexe 12 — Macaronésie

## Synthèse

### Besoins et objectifs de l'étude

Cette étude vise à contribuer à la mise en œuvre de la Politique Maritime Intégrée dans les neuf Régions Ultrapériphériques (RUP) de l'Union Européenne (Guadeloupe, Guyane française, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint-Martin, Madère, les Açores et les îles Canaries) et leurs bassins maritimes (Caraïbes-Amazone, Sud-Ouest de l'océan Indien et Macaronésie). Son objectif principal est d'identifier les opportunités de croissance durable de l'économie bleue (croissance bleue) dans chacun des bassins, en couvrant quatre principaux domaines:

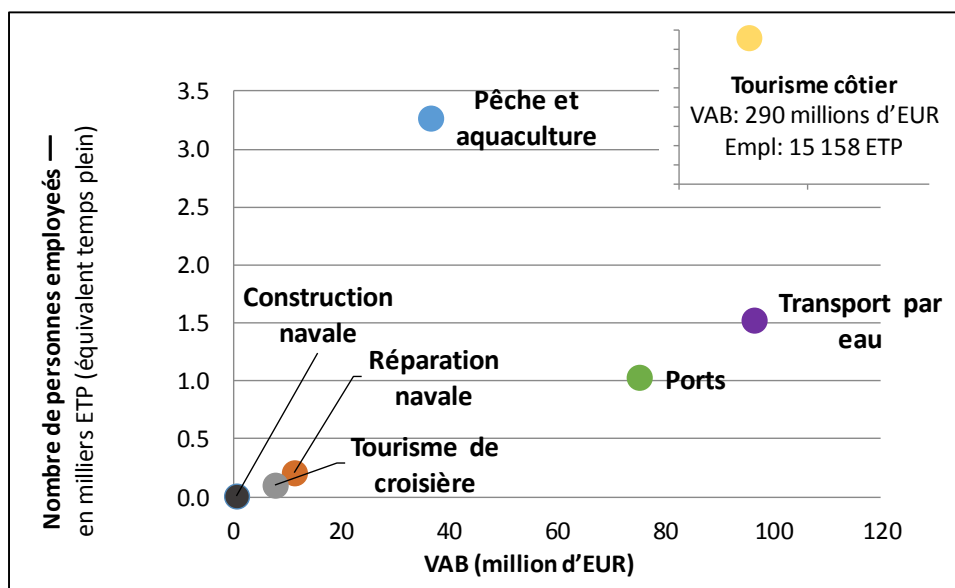
- **l'état des lieux**, qui décrit les aspects qualitatifs et quantitatifs de l'économie bleue des RUP et l'identification des projets phares pertinents;
- l'identification de **nouvelles activités maritimes** susceptibles de contribuer à la croissance bleue dans chacune des RUP;
- une **analyse des difficultés** en termes de compétences, d'infrastructures, de recherche et de données requises, et des recommandations d'actions appropriées (aux niveaux public et privé) susceptibles de combler ces difficultés; et
- l'identification d'éléments et d'analyses du **nouveau potentiel de croissance** qui devrait aider à comprendre le processus de développement économique et social dans le secteur maritime, y compris l'analyse des tendances de l'activité maritime, l'identification de stratégies pour améliorer la compétitivité des activités maritimes, et le renforcement du rôle des RUP dans le cadre général de coopération de l'UE dans le secteur maritime.

### Principaux résultats et conclusions par bassin maritime

#### ***Caraïbes-Amazone (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin, Guyane française)***

Les activités maritimes économiques contribuent de manière significative à l'économie globale des pays du bassin Caraïbes-Amazone. Parmi celles-ci, comme décrit dans la figure 1 ci-après, le **tourisme côtier**, le **tourisme de croisière**, la **navigation** (transport par eau et ports) et la **pêche et l'aquaculture** jouent un rôle majeur dans l'ensemble de l'économie caribéenne, car: (i) toutes ces activités ont été identifiées dans toutes les RUP, et (ii) elles représentent les activités maritimes les plus développées dans presque tous les territoires. Deux activités, actuellement en phase de pré-développement, présentent un potentiel de croissance considérable dans un avenir proche et pourraient créer d'importantes opportunités d'emploi et de valeur ajoutée pour l'économie du bassin maritime. Il s'agit des **énergies marines renouvelables** et de la **biotechnologie bleue**.

**Figure 1 — Principales activités maritimes en Guadeloupe, Martinique et Guyane française**



Source: notre élaboration basée sur les données 2014 de l'INSEE - Institut national de la statistique et des études économiques. Pour des informations plus détaillées, voir les annexes; Aucune donnée n'était disponible pour Saint-Martin.

### Pêche et aquaculture

Le secteur de la pêche est une composante importante de l'économie bleue des territoires du bassin Caraïbes-Amazone étudiés dans cette étude. Il représente une source importante d'alimentation, d'emplois et d'échanges de devises, contribuant ainsi à la stabilité sociale et économique. En ce qui concerne l'aquaculture, une industrie aquacole en développement est basée principalement au Suriname, à Trinité-et-Tobago et en Martinique (15 sites aquacoles en Martinique en 2015) et dans une moindre mesure en Dominique, Sainte-Lucie et Guadeloupe (5 sites). Pour les autres territoires, l'aquaculture reste à un stade expérimental.

Pour ces activités, les mêmes difficultés ont été identifiées dans les quatre RUP, à savoir: manque de personnel ayant une formation de base et une capacité entrepreneuriale; infrastructures insuffisantes; flottes de pêche vieillissantes; espace maritime limité pour les projets d'aquaculture; connaissances scientifiques insuffisantes pour évaluer les stocks des ressources marines; difficulté d'accès au crédit (également liée à l'absence de garanties pour les crédits bancaires) et absence d'intérêt des investisseurs ou des banques pour le secteur de la pêche; manque de gouvernance, les pays de la région n'ayant pas formellement adopté de plans de gestion conjointe des pêches.

Plusieurs actions sont donc recommandées. Premièrement, des consultations publiques-privées pour analyser la faisabilité du renouvellement des flottes

#### Exemple de meilleures pratiques:

##### Projet relatif au grand écosystème marin des Caraïbes

L'objectif global du projet est d'aider les pays participants à améliorer la gestion durable de leurs ressources vivantes partagées suivant une approche de gestion écosystémique. La principale réalisation du projet est l'élaboration d'un programme d'action stratégique pour une gestion durable et l'adoption d'une vision commune des pays participant au projet concernant les interventions prioritaires, les réformes et les investissements. Les données de captures, de biologie, de pollution et socio-économiques ont été collectées et ont constitué la base scientifique de l'élaboration du programme d'actions. Par ailleurs, un cadre définissant le suivi régulier de l'avancement du projet a été développé.

Le projet est reproductible dans d'autres contextes où les ressources marines doivent être surveillées et évaluées.

devraient être lancées, impliquant à la fois des acteurs privés et publics. Étant donné que le renouvellement de la flotte n'est pas couvert par la politique commune de la pêche (PCP) de l'UE, d'autres sources de financement devraient être étudiées. Le renouvellement de la flotte devrait être lié à une amélioration des systèmes de garantie et des mécanismes fiscaux permettant de faciliter l'accès au crédit. En outre, la coopération régionale pour la gestion des ressources halieutiques devrait être renforcée, en améliorant les connaissances scientifiques et en encourageant la coopération entre les instituts de recherche et les administrations au niveau du bassin maritime. Des programmes de formation devraient également être développés dans le secteur, en fonction des besoins de formation spécifiques à chaque RUP. Former les pêcheurs à la diversification de leur activité - par exemple le pécaturisme - pourrait soutenir la rentabilité de l'activité dans son ensemble. Concernant l'aquaculture, des systèmes de garantie et des mécanismes fiscaux devraient être développés et mis à la disposition des porteurs de projets pour leur permettre d'investir dans le secteur. En outre, une analyse des besoins en infrastructures et en équipements doit être réalisée, en élaborant un plan stratégique pour les infrastructures des ports de pêche. Enfin, en ce qui concerne les connaissances sur les ressources marines, les capacités de recherche devraient être renforcées, en développant un suivi régulier des stocks et des captures et en assurant un soutien technique robuste et un transfert de connaissances aux pêcheurs.

#### **1.1.1 Tourisme côtier**

Le secteur touristique dans son ensemble, y compris les activités non maritimes, est un élément clé de l'économie de la plupart des pays du bassin Caraïbes-Amazone. Environ un quart de la population de ce bassin est directement ou indirectement employé dans ce secteur.

La principale difficulté concerne les ressources humaines et les connaissances, notamment un manque de compétences spécifiques et d'activités de recherche. Par conséquent, les capacités entrepreneuriales devraient être renforcées en établissant des liens entre l'industrie et les dispositifs de formation. Par ailleurs, des investissements sont également nécessaires pour améliorer les services dans les marinas et pour permettre aux hôtels d'atteindre les normes internationales.

Le cadre stratégique de tourisme durable des Caraïbes est une opportunité pour développer le tourisme et la coopération dans la région: il pourrait constituer une opportunité pour l'administration centrale, soutenue par les organisations touristiques et les autorités de gestion des parcs naturels, pour promouvoir des modèles d'écotourisme pouvant limiter l'impact du tourisme de masse sur l'environnement et d'harmoniser la fiscalité liée au tourisme.

Comme dans de nombreuses régions, le tourisme dans les RUP dépend de la qualité des infrastructures de transport et des liaisons aériennes. Les services dans les ports de plaisance et à terre sont généralement insuffisants, et les hôtels ne répondent souvent pas aux normes internationales. En outre, les ressources financières consacrées à la promotion des RUP de l'UE en tant que destination touristique ont diminué. Considérant que toutes les RUP de la région possèdent des atouts adéquats pour attirer les investissements privés (l'attractivité des zones côtières par exemple), il est suggéré de soutenir le secteur d'hébergement par ces investissements, en créant des conditions adéquates d'investissement (c'est-à-dire des procédures administratives simplifiées et de bonnes infrastructures).

Les synergies entre tourisme de croisière et le tourisme côtier devraient également être renforcées dans toute la région. À Saint-Martin particulièrement, un des facteurs de croissance concerne le développement, par la Collectivité de Saint-Martin, du schéma régional de développement et de planification des activités touristiques et son adoption pour la période 2013-2020.

### **1.1.2 Tourisme de croisière**

Avec environ 24 millions de passagers de croisière en 2014, le tourisme de croisière est la deuxième plus grande activité liée au tourisme dans le bassin maritime. En effet, à cette même année, la région des Caraïbes était la destination de croisière la plus visitée au monde. Il convient toutefois de noter que le tourisme de croisière contribue relativement peu aux économies locales. Les effets positifs indirects de l'activité sur les entreprises du secteur sont généralement plus importants que les effets directs positifs de l'activité elle-même, augmentant ainsi l'impact du tourisme de croisière sur les économies locales.

Le principal levier de croissance concerne les synergies pouvant être créées avec le tourisme côtier et les services portuaires. Toutefois, toutes les RUP du bassin maritime manquent d'une offre organisée pour les touristes de croisière à terre et certaines RUP ne disposent pas d'infrastructures adéquates pour accueillir les grands navires de croisière. De plus, l'accès aux centres-villes et autres zones touristiques est difficile et nécessite des investissements pour développer des liaisons de transport appropriées.

D'une manière générale, le développement d'une stratégie régionale de croisière conjointement entre les acteurs privés et publics pourrait répondre aux besoins locaux pour: (i) améliorer les conditions d'exploitation des compagnies de croisière, (ii) préconiser des normes environnementales plus strictes pour les croisières, en prenant en compte les capacités des ports en termes d'infrastructures, et (iv) augmenter les synergies entre l'industrie de croisière et le tourisme côtier dans chaque territoire. De plus, les investissements devraient être orientés vers l'amélioration de l'attractivité du front de mer dans les différents territoires.

Le développement de l'industrie des croisières profiterait aux entreprises impliquées dans d'autres activités sur les territoires (en particulier les services portuaires). Des synergies plus importantes entre le tourisme de croisière et le tourisme côtier augmenteraient également l'impact du tourisme de croisière sur ces territoires.

### **1.1.3 Navigation**

La nature insulaire de la plupart des territoires du bassin maritime se reflète dans l'importance des activités portuaires et des services maritimes pour le commerce et l'importation de produits manufacturés pour satisfaire la demande locale et les industries touristiques.

La principale difficulté identifiée concerne certaines pratiques de travail dépassées et qui se traduisent par des conditions de travail inefficaces et dangereuses dans certains ports de bassin maritime. De plus, certains ports (Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Grenade et Antigua et Barbuda) ont des conceptions de terminaux inefficaces, un espace limité pour le trafic de conteneurs et des structures de quai de fret obsolètes, ce qui limite considérablement l'efficacité opérationnelle et la capacité de chargement. Le manque de personnel qualifié est une difficulté préoccupante qui a des répercussions sur la sécurité maritime, la manutention du fret, la planification des navires et la gestion de la logistique.

Une autre barrière importante à la croissance est financière. En effet, le financement public constitue la seule source de financement et semble ne pas couvrir tous les investissements requis. Néanmoins, grâce aux fonds publics, de la part de l'UE, tel que le fonds européen de développement régional (FEDER), des Conseils régionaux et de l'État français, d'importants investissements dans les infrastructures portuaires ont été réalisés dans les RUP étudiés (à l'exception de Saint-Martin). Par ailleurs, le plan stratégique relatif aux services de transport maritime pour le marché et l'économie uniques de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) pourrait également stimuler les transports maritimes en simplifiant les procédures administratives et en améliorant l'efficacité au niveau des bassins maritimes.

La coopération entre les administrations portuaires de la région pour le partage d'expériences et de savoir-faire pourrait également soutenir le développement de

l'activité, en réduisant la concurrence entre les ports et en développant des complémentarités en matière de spécialisation et de types de flux générés. En outre, l'efficacité des ports devrait être renforcée par des investissements conjoints entre les opérateurs portuaires et les entreprises privées. De plus, les opérateurs portuaires doivent abandonner les modèles logistiques classiques pour mettre en œuvre des applications technologiques et informatiques pour faire face à certains défis liés à l'augmentation de la taille des navires et à la sécurité.

#### **1.1.4 Énergies marines renouvelables**

Les énergies marines renouvelables dans le bassin sont à un stade de pré-développement. Cependant, les évaluations menées dans le cadre de la stratégie et de la feuille de route pour une énergie durable dans les Caraïbes (C-SERMS) indiquent un potentiel important pour l'énergie éolienne pour certains États membres de la CARICOM. D'autres études de faisabilité sur le potentiel des éoliennes offshore sont prévues dans les prochaines années, dans le cadre du C-SERMS. Elles porteront sur l'impact de tels projets sur la communauté, le coût et l'empreinte environnementale. Les actions futures dans les États de la CARICOM dépendront en grande partie des résultats de ces études.

Concernant les travaux en cours sur les énergies marines renouvelables dans le bassin, le manque de coopération entre les différents territoires entraîne une duplication substantielle des efforts de recherche. Pour cette raison, l'initiative des États membres de la CARICOM pour développer un cadre de coopération pour le partage et l'échange des meilleures pratiques et des sources d'investissement devrait être poursuivie et renforcée.

#### **1.1.5 Biotechnologie bleue**

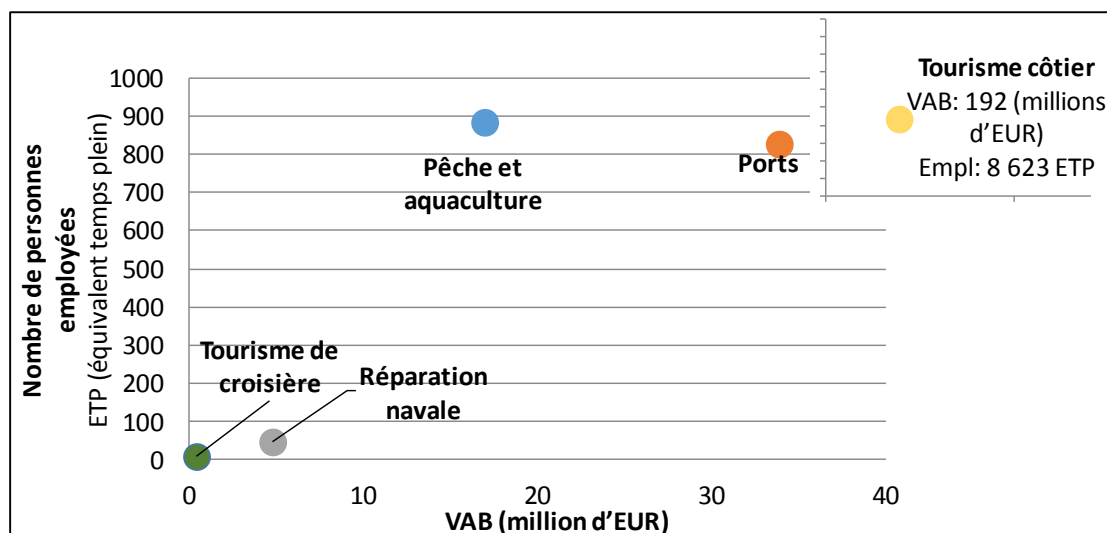
La biodiversité marine de la mer des Caraïbes - l'une des plus importantes au monde - représente une ressource abondante mais sous-utilisée. Alors que dans le passé, un nombre (limité) de médicaments a été développé à partir d'organismes trouvés dans les récifs coralliens, à savoir les médicaments antiviraux et un agent anticancéreux, il n'y a pas eu de développements récents. L'obstacle le plus important à la croissance concerne les capacités de recherche limitées et le manque d'opportunités de formation spécialisée dans le bassin.

La biotechnologie bleue dans le bassin est actuellement stagnante. En effet, peu d'acteurs sont actuellement impliqués dans la recherche et le développement (R&D), à savoir les universités, les instituts de recherche et quelques entreprises privées en Martinique et en Guadeloupe. La création d'installations régionales centralisées, telles que des centres de ressources biologiques, devrait être envisagée dans le bassin Caraïbes-Amazone. En outre, le développement de partenariats stratégiques et d'une collaboration internationale avec des universités et des entreprises pharmaceutiques locales et de l'UE pourrait offrir des opportunités de réaliser des gains stratégiques, scientifiques et économiques grâce aux ressources largement inexplorées de la région des Caraïbes. Pour encourager la recherche et le développement sur les bio-ressources dans les RUP, des appels à projets pour soutenir la R&D pourraient être lancés par les administrations locales et centrales.

#### ***Sud-Ouest de l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte)***

Dans le sud-ouest de l'océan Indien, le **tourisme côtier**, la **navigation** (transport maritime et ports) et la **pêche et l'aquaculture** jouent un rôle important dans l'économie locale globale. Ces activités ont été identifiées dans tous les pays, y compris les RUP, et elles ont un niveau de développement élevé dans presque tous les territoires. Ces activités présentent également un potentiel important en termes d'emplois et de valeur ajoutée. En outre, trois activités à un stade de pré-développement, montrent un potentiel de croissance dans l'avenir proche: le **tourisme de croisière**, les **énergies marines renouvelables** et la **biotechnologie bleue**.

**Figure 2 – Principales activités maritimes à La Réunion**



Source: notre élaboration sur la base des données brutes de 2012 extraite auprès de l'INSEE. Pour des informations plus détaillées, voir le chapitre 1 de l'annexe 6.

### **Pêche et aquaculture**

Concernant l'aquaculture marine dans le bassin maritime, l'ombrine est actuellement produite à Maurice. Ce poisson n'est plus produit à La Réunion (une éclosérie est toujours en activité avec un soutien public) et à Mayotte. Dans ce dernier cas, les autorités locales tentent d'étudier la possibilité de relancer la production en soutenant le recrutement d'un responsable local, mais la faisabilité financière de l'opération reste un défi, tout comme le manque général de techniciens locaux qualifiés.

Concernant la pêche, le bassin maritime constitue une zone importante pour la migration des thonidés, le bassin somalien au nord et le canal du Mozambique à l'ouest étant des zones de pêche importante. À La Réunion et à Mayotte, la pêche comprend des activités à la fois industrielles et artisanales ciblant les poissons pélagiques et les poissons des récifs. Une flotte de pêche de légine est également active à La Réunion, qui représente un point de débarquement du poisson capturé dans les Terres Australes Françaises. Les connaissances scientifiques sur l'état des stocks dans le bassin maritime, hormis les stocks de thon, doivent être améliorées. En outre, de nombreux pêcheurs manquent de compétences en gestion d'entreprises et la main-d'œuvre et la flotte de pêche vieillissent.

Une autre difficulté, identifiée spécifiquement à Mayotte, fait référence à la concurrence entre les navires qui respectent les normes de l'UE en matière de conditions de travail et de sécurité à bord et les bateaux qui ont une dérogation provisoire à l'obligation de se conformer à ces normes. Cette dernière flotte devrait (continuer à) être modernisée par les armateurs et s'aligner aux règles de sécurité de l'UE. Par ailleurs, les opérateurs de pêche locaux exigent également que les ressources halieutiques dans les eaux de Mayotte soient exclusivement capturées par les navires de pêche de l'UE en conformité avec la PCP.

Pour La Réunion, le risque que le secteur de la pêche industrielle disparaisse à moyen terme en raison des coûts d'exploitation plus élevés par rapport aux pays voisins pose un sérieux défi. Conjointement avec les autorités locales, les opérateurs locaux étudient les moyens à mettre en œuvre pour rester compétitifs en plus du soutien sectoriel actuel de l'UE à travers les programmes opérationnels des fonds structurels européens pour les régions ultrapériphériques. Par exemple, conscients des règles globales de la PCP interdisant les subventions publiques pour le renouvellement de la flotte, les opérateurs impliqués dans la pêche au thon à la palangre souhaitent étudier

des mécanismes publics financiers et fiscaux supplémentaires pour renouveler la flotte vieillissante.

Au niveau du bassin maritime, la gestion et la durabilité des pêcheries pourraient être améliorées grâce à une meilleure surveillance des stocks de poissons locaux (espèces thonières et non thonières et stocks chevauchants), dont la plupart sont encore inconnus. La mesure devrait être améliorée grâce à la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) pour les thonidés et à l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI) pour les espèces autres que les thonidés.

### **Tourisme côtier**

Le tourisme est une activité économique clé tant aux Seychelles qu'à Maurice, et dans une moindre mesure à Madagascar et à La Réunion, alors qu'elle est marginale aux Comores et à Mayotte. À La Réunion, l'offre touristique est large en raison des paysages variés qui rendent l'île adaptée aux activités terrestres, comme la randonnée, mais aussi aux activités côtières et maritimes. Pour Mayotte, le secteur est marginal mais fait actuellement l'objet d'actions de développement du tourisme de croisière et d'écotourisme (toute la zone économique exclusive est une aire marine protégée).

Cependant, le tourisme côtier est entravé dans les deux RUP par le manque de logements de qualité répondant aux attentes des touristes internationaux, particulièrement à Mayotte où les services d'hébergement sont centralisés dans les grandes villes. Le manque d'une main-d'œuvre suffisamment qualifiée, possédant des connaissances de base en langues étrangères et les coûts élevés pour se rendre à ces destinations constituent des barrières à la croissance du tourisme dans les deux RUP. De plus, au cours de ces dernières années, plusieurs attaques de requins sur des surfeurs et des touristes ont eu lieu, décourageant ainsi les touristes à se rendre à La Réunion.

Néanmoins, les facteurs de croissance importants concernent la biodiversité exceptionnelle du bassin qui, dans le cas de Mayotte, est protégée par une aire marine protégée. Par conséquent, le développement de formes d'écotourisme, activées par les administrations locales (par exemple le Comité Départemental du Tourisme de Mayotte) et les acteurs privés, pourraient représenter des modèles exemplaires pour sauvegarder cette ressource naturelle en ciblant le tourisme haut de gamme et en limitant l'impact du tourisme de masse sur l'environnement local. En outre, en plus de l'anglais et du français, le personnel du secteur devrait être formé pour acquérir des compétences de base en chinois et en russe, car ce sont les langues de la plupart des touristes étrangers qui visitent le bassin maritime.

Enfin, La Réunion est une zone de transit, de reproduction et de mise bas pour les baleines. Ainsi, la création d'un sanctuaire de baleine peut représenter une nouvelle activité de tourisme. Cette action devrait être coordonnée par les pouvoirs publics et impliquer les acteurs privés.

#### **Exemple de meilleures pratiques:**

##### **Conférence régionale sur la croissance bleue**

En décembre 2016, la Commission de l'Océan Indien (COI) en partenariat avec la Réunion (France) a organisé une conférence régionale sur la croissance bleue dont l'objectif est de développer la coopération régionale dans tous les secteurs maritimes. Plusieurs recommandations ont été élaborées dans le cadre de cette conférence, notamment:

- le renforcement de la coopération entre la COI et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique;
- le soutien du projet "route des baleines" et autres actions visant à développer l'écotourisme;
- le soutien de l'échange de données, d'expertise et de leçons apprises dans les domaines de l'énergie renouvelable et la gestion des écosystèmes;
- le renforcement des activités portuaires pour soutenir le développement des activités maritimes, notamment en répondant à la demande croissante de tourisme de croisière dans le bassin maritime;
- les améliorations continues de la connectivité régionale du transport aérien et maritime.

L'activité est considérée comme une étape importante car elle a déclenché une cascade d'initiatives européennes et françaises en faveur de l'économie bleue de la région.

## **Tourisme de croisière**

Au niveau du bassin maritime, le tourisme de croisière international est présent, il permet la réalisation de tours du bassin et des connexions d'îles reliant les Seychelles, Maurice, La Réunion, Mayotte et Madagascar. Compte tenu de cette interdépendance, il est recommandé d'adopter une approche intégrée pour développer le secteur dans la région. Il est également important d'améliorer la filière du tourisme de croisière dans son ensemble, à partir du développement des compétences du personnel jusqu'à la mise en place de meilleures offres touristiques à terre au service des croisiéristes. Dans ce contexte, et afin de mieux intégrer le tourisme de croisière au tourisme côtier, la variété des paysages et l'abondance de la biodiversité locale pourraient être exploitées pour proposer des forfaits compétitifs aux touristes de croisière lors de leurs escales. En outre, l'entretien et la modernisation des infrastructures portuaires et des quais ne doivent pas être négligés, car ceux-ci ne sont pas gérés de manière adéquate dans la majeure partie du bassin maritime. Ces mesures devraient être activées par la CIO et soutenues par les associations nationales de tourisme et les autorités portuaires par l'intermédiaire d'une organisation régionale qui les représente (par exemple, par le biais de la *Cruise Indian Ocean Association* et de l'*Indian Ocean Port Association*).

## **Navigation**

La région du sud-ouest de l'océan Indien occupe une position stratégique le long des principales routes de fret maritime entre l'Asie et l'Afrique. Le transport maritime est également un secteur clé dans le bassin, où la connectivité est essentielle entre les îles, avec d'autres nations insulaires et avec des pays continentaux. Dans ce contexte, la principale difficulté identifiée concerne le manque de développement de transport maritime à courte distance dans le bassin qui entrave les échanges faciles entre les pays de la région.

Une difficulté à Mayotte concerne le renouvellement de générations limité au sein du secteur et les difficultés à faire venir des formateurs non-résidents pour former le personnel: Mayotte est devenue une région ultrapériphérique de l'UE que récemment et l'entrée est soumise à des exigences strictes de visa. Un autre obstacle à Mayotte concerne l'absence de certification - conformément au Code international de sécurité des navires et des installations portuaires - du port de Longoni, ce qui entrave le développement du transport maritime international. À La Réunion, une difficulté identifiée concerne la faible disponibilité de spécialistes locaux pour comprendre et évaluer les impacts environnementaux des ports tropicaux. Cette situation est aggravée par le fait que les réglementations nationales ne sont pas adaptées à l'environnement tropical: La Réunion présente par exemple des concentrations élevées de nickel dans ses sols, plus élevées qu'en métropole, mais jugées «acceptables» par les autorités compétentes en charge de l'évaluation des risques pour la santé. Ces difficultés ralentissent l'approbation des expansions portuaires ou la mise à niveau durant les étapes d'évaluation de l'impact sur l'environnement.

## **Énergies marines renouvelables**

L'ensemble des territoires du bassin maritime sont largement dépendants de l'importation d'hydrocarbures pour la production d'électricité. Ainsi, le développement des énergies solaire photovoltaïque et éolienne, y compris d'énergie éolienne marine, a été d'un intérêt majeur pour ces territoires. En outre, la climatisation à l'eau de mer est en cours de développement à La Réunion et présente un potentiel à Mayotte. Cependant, deux difficultés principales ont été identifiées: le manque de personnel local qualifié et le manque de technologie adaptée aux conditions cycloniques. Pour développer des technologies plus adaptées, il est nécessaire de collecter davantage de données en mer en identifiant des sites pour développer des projets pilotes et assurer le développement de la capacité de production. La R&D est déjà soutenue par la Commission de l'Océan Indien (COI) et le Laboratoire de l'atmosphère et des cyclones (LACY) déjà présent à La Réunion. Ainsi, l'île occupe une bonne position pour devenir un pôle expérimental de la recherche. En prévision du développement rapide des

technologies d'énergies marines renouvelables à l'échelle internationale, et malgré plusieurs échecs des projets pilotes, les autorités publiques devraient essayer d'attirer les investisseurs privés (pour les projets de R&D dans un premier temps). Cette tâche devrait être réalisée idéalement en collaboration avec le cluster d'EMR à La Réunion (Temergie).

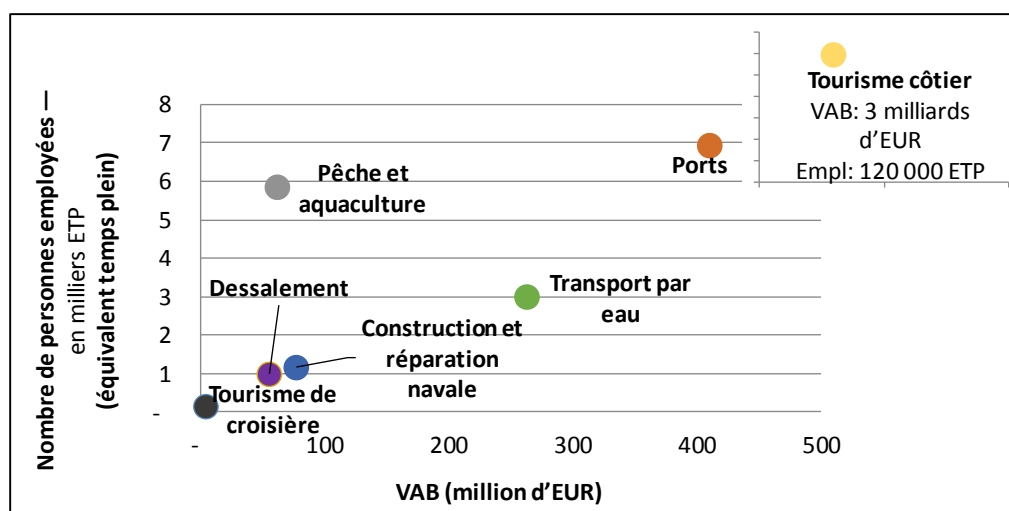
### Biotechnologie bleue

Au sein du bassin maritime, le secteur a été identifié à La Réunion, où opère la plateforme de recherche en biotechnologie et innovation, le Cyclotron Réunion Océan Indien (CYROI). Cependant, le secteur est encore à un stade de recherche et développement. L'analyse des difficultés a révélé l'absence d'un outil robuste de transfert et de partage de connaissances, d'informations et d'idées innovantes entre les différents acteurs de la chaîne de production (production de matières premières, R&D, production industrielle). Des organisations régionales impliquées dans le secteur existent déjà, mais leur intégration dans un pôle de recherche maritime devrait être étudié, sur la base de propositions du Conseil régional de La Réunion. En outre, la collaboration avec le secteur privé devrait être améliorée, compte tenu de son accès éventuel aux fonds de l'UE et de la COI et de sa capacité à attirer des investissements privés. À cet égard, le fait que le bassin maritime ne bénéficie pas directement des possibilités de financement public de la biotechnologie bleue constitue un sérieux obstacle. Par conséquent, les autorités locales et la COI devraient rechercher un soutien au-delà du FEDER, par exemple auprès des banques de développement telles que la Banque mondiale.

### Macaronésie (les îles Canaries, Madère et les Açores)

Dans le bassin maritime de la Macaronésie, les activités économiques maritimes contribuent de manière significative à l'économie locale. Parmi ces activités, le **tourisme côtier**, le **tourisme de croisière**, la **navigation** (le transport maritime et les ports) et la **pêche et l'aquaculture** jouent un rôle majeur dans l'économie globale de la Macaronésie. Deux activités sont en cours de développement et montrent un potentiel de croissance remarquable pour l'avenir proche en matière de création d'emplois et de valeur ajoutée: les énergies marines renouvelables et la biotechnologie bleue.

Figure 3 — Principales activités maritimes dans les îles Canaries, Madère et les Açores



Source: notre élaboration sur des données 2014 de l'Instituto Nacional de Estadística (INE), l'Instituto Canario de Estadística (ISTAC) et le Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) pour les îles Canaries et de l'Instituto Nacional de Estadística (INE) pour les Açores et Madère. Pour la construction navale et la réparation, il s'agit des données 2013. Pour plus de détails, voir le chapitre 1 de l'annexe 12.

## Pêche et aquaculture

La pêche commerciale maritime a une longue tradition dans le bassin maritime de la **Macaronésie**. L'activité est caractérisée par la prédominance d'activités artisanales. Cependant, comme dans d'autres bassins, en Macaronésie, le secteur fait face à plusieurs défis relatifs au renouvellement de générations et au manque de compétences. De plus, dans toutes les RUP du bassin, le secteur est caractérisé par un accès limité au financement et un manque d'investissement. Enfin, l'absence de dispositif efficace de suivi, de contrôle et de surveillance des activités de pêche rend difficile l'éradication de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

Pour les trois RUP, l'analyse a mis en évidence trois difficultés spécifiques: d'abord, dans les îles Canaries, le secteur fait face à des coûts de transport élevés liés à l'éloignement des îles et cela dépend fortement du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP); à Madère, le manque de connaissances scientifiques, particulièrement sur l'état des stocks de poissons et sur les caractéristiques de la flotte, la taille et l'âge des navires représentent des défis pour le développement du secteur; dans les Açores, les principaux défis concernent le manque d'installations pour traiter et stocker le poisson (hormis le thon), les criées et les lieux de débarquement obsolètes, et l'inadéquation des mécanismes de contrôle existants, en particulier pour la surveillance de la pêche récréative. Concernant ce dernier, le nombre élevé de permis de loisirs, dans les Canaries par exemple, rend les activités de contrôle difficiles. De plus, certaines des captures de la pêche récréative peuvent être commercialisées en dehors des canaux formels de commercialisation et arriver aux consommateurs finaux (elles peuvent par exemple être vendue directement à des restaurants et des hôtels). D'autres types de captures illégales peuvent pénétrer les marchés, tels que les captures de la pêche professionnelle avec des engins de pêche interdits ou dans des zones de pêche interdites. Les captures non déclarées nuisent à l'évaluation des stocks, tandis que les activités illégales constituent une concurrence déloyale pour les opérateurs déclarés.

Dans l'ensemble du bassin maritime, il est essentiel de renforcer la coordination avec les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), à savoir la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) et le Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE) en matière de suivi et de surveillance afin de limiter la pêche INN. Il est également important de développer la planification spatiale maritime (PSM) dans le bassin car plusieurs activités maritimes sont menées dans un même espace limité. En outre, la question du renouvellement de la flotte devrait être résolue, ainsi que le manque de compétences en gestion d'entreprise qui empêche les pêcheurs de diversifier leurs activités. Dans les îles Canaries, la durabilité de l'exploitation des espèces d'eau profonde pourrait être étudiée, et des synergies avec le tourisme (par exemple le pècatourisme) pourraient être mises en place à Madère.

Concernant l'aquaculture, les eaux des archipels offrent de bonnes conditions pour le développement de cette activité en raison de bonnes températures tout au long de l'année. Cependant, des difficultés ont été identifiées concernant l'approbation du plan de gestion de l'aquaculture dans les îles Canaries (PROAC) et des obstacles administratifs à l'octroi des licences. Il s'agit d'un défi majeur pour le développement de l'activité à Madère. Une autre barrière a été identifiée et concerne le traitement des maladies des poissons en

### Exemple de meilleures pratiques:

#### «*Marca Açores*»

La «*Marca Açores*» est une marque visant à promouvoir et valoriser les produits fabriqués dans les Açores sur les marchés nationaux et étrangers. En outre, en investissant dans les différents secteurs, elle vise à accroître la visibilité et la notoriété des produits et des services au niveau international, favorisant ainsi l'expansion de l'économie basée sur l'exportation.

La «*Marca Açores*» a été attribuée à environ 1.500 produits alimentaires, des services, des établissements et de l'artisanat, entraînant une augmentation significative des ventes de biens et services.

Cette démarche s'est révélée innovante et a obtenu de bons résultats, elle se poursuivra donc à l'avenir. L'association d'un produit ou d'un service à une marque locale est transférable et reproductible dans d'autres contextes.

raison du coût et des délais de l'importation des médicaments vétérinaires.

Des leviers de croissance significatifs ont également été identifiés: dans les Açores, les opérateurs pourraient tirer parti de la «Marca Açores» pour commercialiser des produits de la mer issus de la pêche ou produits localement, et de la «procédure d'autorisation accélérée» pour soutenir les investissements dans les activités aquacoles. En outre, dans les îles Canaries, il existe plusieurs espèces ayant un grand potentiel pour une utilisation future en aquaculture. Ainsi, pour soutenir le secteur d'aquaculture, il est recommandé d'optimiser la réglementation d'octroi de licences afin de faciliter les investissements et d'améliorer l'accès aux médicaments vétérinaires, grâce à des contrats avec des fournisseurs par exemple.

### **Tourisme côtier**

Le tourisme, qui va au-delà du tourisme côtier car il comprend de nombreuses activités non maritimes, a prouvé son potentiel tout autour du bassin maritime, où il s'agit d'une activité bien établie. Dans les îles Canaries et à Madère en particulier, elle représente une part importante de l'économie locale et de l'emploi. Profitant de l'environnement marin et des ressources de la culture côtière des îles, le tourisme côtier en particulier pourrait être élargi en offrant plus d'activités nautiques (par exemple la plaisance), l'observation des baleines et des oiseaux, le pécaturisme ou la gastronomie marine.

D'autres difficultés ont été identifiées et concernent à la fois les ressources humaines et l'infrastructure touristique. En effet, le manque de coopération entre l'industrie et le système éducatif est à l'origine du manque de qualification du personnel. En outre, le secteur de l'hébergement est lourdement endetté; et un manque d'infrastructure a été observé, notamment un manque de places d'amarrage dans les marinas, particulièrement pour les plus grands yachts. De plus, satisfaire les demandes croissantes en énergie, en eau potable et en évacuation des déchets résultant du développement du tourisme pose de nouveaux défis aux autorités locales et aux autorités de gestion portuaire.

Pour combler ces difficultés, des écoles de formation professionnelle, telles que l'école de la mer dans les Açores, pourraient organiser des formations professionnelles en continu, spécifiquement adaptées à l'économie bleue. Il est également essentiel que les autorités locales assurent un équilibre entre le développement de nouvelles activités touristiques et la création d'installations nécessaires d'une part, et la protection de l'environnement et de ses ressources d'autre part. Le développement des activités d'écotourisme est un bon exemple. Compte tenu de sa large couverture géographique, le cluster maritime de Macaronésie est bien placé pour mettre en place cette initiative.

D'autre part, la géographie et l'environnement des îles du bassin constituent des facteurs importants pour la croissance du secteur. En effet, concernant les Açores, leur emplacement en fait une escale idéale pour les yachts effectuant les traversées transatlantiques. Par ailleurs, outre les nouvelles attractions culturelles qui se développent dans la région, l'environnement marin dans les îles Canaries représente un élément d'attraction des visiteurs.

### **Tourisme de croisière**

Le tourisme de croisière joue un rôle majeur dans les trois RUP du bassin maritime, en contribuant à compenser les cycles saisonniers du tourisme côtier. Alors que les touristes côtiers passent des jours voire des semaines, les touristes de croisière font de courts séjours. Leur nombre est toutefois significatif (par exemple, dans les îles Canaries, le nombre de touristes de croisière était de 2,2 millions en 2015, soit environ 16% du nombre total des touristes). Cependant, un des défis, parmi d'autres, fait référence à l'amélioration des services «urbains» tels que l'accessibilité des villes à partir des ports, les transports publics, l'accessibilité des zones publiques par les personnes âgées, la sécurité et la propreté des lieux publics, les offres culturelles et les services touristiques courts (circuits organisés) qui peuvent être proposés aux

visiteurs d'un jour. En particulier dans les Açores, destination d'escale pour le repositionnement semestriel des navires de croisière entre la Méditerranée et les Caraïbes, cette activité est trop concentrée sur les îles principales. Ainsi des «micro croisières» qui durent un ou deux jours avec des navires à moteur de petite à moyenne taille ou des voiliers, peuvent être envisagées. De plus, les opérateurs de croisières devraient collaborer avec les agences de voyage locales, afin de proposer aux croisiéristes de prolonger la durée des escales et de participer à des activités complémentaires. Des initiatives privées, telles que *Association Cruises in the Atlantic Islands* qui réunit plusieurs parties prenantes pertinentes, pourraient représenter des facteurs stimulant la mise en place de tels projets.

### **Navigation**

La position stratégique de la Macaronésie dans l'océan Atlantique présente des avantages pour le développement du transport de fret maritime, tandis que la fragmentation du territoire fait des ferries le principal moyen de transport de passagers.

En matière de difficultés pour le développement de l'activité de navigation, à Madère et dans les Açores, un manque de personnel disposant des compétences requises en logistique et en gestion et une faible fréquence de liaisons par ferry entre les îles ont été identifiés. Le cluster maritime de Macaronésie pourrait représenter une opportunité pour améliorer la formation dans la région en soutenant l'apprentissage mutuel. De plus, les compagnies de ferry pourraient profiter des opportunités d'investissement dans le cadre des fonds européens (par exemple le FEDER) pour agrandir leur flotte afin d'accueillir davantage de passagers. Dans les îles Canaries, la situation est presque inversée, car cette RUP dispose d'un personnel hautement qualifié, bien qu'un renouvellement des générations soit nécessaire. En outre, un manque d'instruments financiers et une forte dépendance du secteur aux investissements du FEDER ont également été identifiés.

D'autres part, de nombreux leviers de croissance ont été identifiés dans le bassin. En effet, les Açores disposent d'une infrastructure adéquate pour la distribution de gaz naturel liquéfié (GNL), une alternative plus écologique au carburant utilisé actuellement par les navires. Notre recommandation est de développer les capacités locales pour le déplacement et l'entreposage des marchandises et de moderniser les installations de soutage de GNL, étant donné que les navires propulsés au GNL ont besoin d'un ravitaillement plus fréquent. Les Açores pourraient alors devenir un «hub de transport» dans l'Atlantique. Cependant, les investisseurs privés ne sont pas intéressés par les investissements dans ce domaine en raison d'une législation restrictive pour les concessions de gestion portuaire. Par conséquent, de nouveaux modèles de gestion portuaire devraient être évalués pour attirer des investissements privés en vue de moderniser les infrastructures portuaires.

À Madère, les principaux leviers sont (i) le programme d'investissements pour la réorganisation des infrastructures portuaires afin d'éviter les conflits entre les différentes activités maritimes, et (ii) le renforcement de l'efficacité et la modernisation des ports, en accordant des concessions aux investisseurs privés pour la gestion portuaire. Cependant, la mise en place de nouvelles infrastructures devra prendre en considération les conditions climatiques futures et la dynamique de la mer et des vagues. Dans les îles Canaries, les principaux leviers concernent les investissements réalisés dans les ports, tels que la construction d'un nouveau quai et des installations de stockage de céréales et d'autres produits alimentaires dans le port de Las Palmas, fournissant ainsi des services aux exportateurs sud-américains. D'autres investissements, en faveur des activités de croisière, ont également été réalisés et concernent, entre autres, l'agrandissement du quai de Puerto del Rosario.

### **Énergies marines renouvelables**

Comme dans les autres bassins maritimes où les territoires dépendent des combustibles importés, en Macaronésie un intérêt stratégique pour les énergies

renouvelables existe. Cependant, le secteur est encore en phase de pré-développement, avec un seul projet pilote d'une centrale à énergie houlomotrice basé dans les Açores. Dans les îles Canaries, le gouvernement régional finance la plateforme océanique des îles Canaries (PLOCAN), qui a le potentiel de devenir une référence mondiale en tant que plate-forme pour le développement et les expérimentations de technologies marines.

Outre les conditions climatiques défavorables dans le bassin, la principale barrière à la croissance de ce secteur concerne le potentiel limité à court terme pour devenir une source d'énergie effective. Cela n'attire pas les investisseurs privés. Ainsi, pour développer davantage les énergies bleues, les autorités régionales devraient, en coopération avec les acteurs privés et les instituts de recherche, résoudre les problèmes de R&D et de financement et améliorer les possibilités de formation.

### **Biotechnologie bleue**

Dans le bassin maritime, cette activité a été identifiée seulement dans les RUP. En effet, la production de microalgues a lieu dans les îles Canaries et, dans une moindre mesure, à Madère. Cette activité, qui constitue une composante du secteur de l'aquaculture, est considérée comme la base d'une future activité de biotechnologie bleue. En outre, une entreprise à Madère investit dans la production d'extraits naturels à partir de macroalgues marines. D'une manière générale, le secteur manque d'attractivité pour les investisseurs en raison des coûts de transport élevés et de la présence d'acteurs déjà établis en Chine et aux États-Unis (Hawaï) contre lesquels il est complexe et coûteux d'entrer en concurrence. D'autre part, notamment dans les îles Canaries, des ingénieurs industriels et des techniciens en aquaculture sont disponibles sur le territoire. De plus, les installations de dessalement fournissent la saumure, matière de base nécessaire au processus de production. Cela pourraient représenter un levier de croissance pour le développement du secteur. Ainsi, nous recommandons le développement d'infrastructures de production pour développer la valeur de la production existante d'algues. Le financement, actuellement assuré par la *Sociedad para el Desarrollo de Canarias* (SODECAN), devrait être diversifié.

### **Conclusions générales de l'étude**

Le secteur public est la «pierre angulaire» du développement de l'économie bleue, non seulement en termes de soutien financier, mais aussi de vision holistique et d'organisation de l'économie maritime dans chaque RUP. Évidemment, les processus décisionnels ne peuvent pas être efficaces sans une bonne connaissance des secteurs, ce qui n'est pas le cas pour ces territoires. En effet, les difficultés dans les connaissances sont importantes même pour le secteur du tourisme et de la pêche (évaluations des stocks), ainsi que pour les indicateurs socio-économiques. Par conséquent, la première étape à mettre en œuvre consisterait à **mettre en place des systèmes de collecte et de gestion de données robustes et réguliers**, en mettant en place par exemple des observatoires dédiés pour identifier et quantifier la dimension maritime de toutes les RUP et pour définir les stratégies destinées au développement de leur potentiel bleu. De plus, concernant les données économiques, la disponibilité de **statistiques structurelles sur les entreprises** NACE niveau 4 (au moins) **devrait être assurée** par les instituts nationaux de statistiques et EUROSTAT, afin de permettre un suivi efficace de l'économie bleue des RUP.

D'autres difficultés concernent la disponibilité limitée de personnel qualifié et formé et l'absence de liens entre les systèmes éducatifs et les entreprises impliquées dans l'économie bleue dans les RUP. Cela entrave, non seulement, la création d'une formation adaptée aux besoins des secteurs, mais réduit également l'attractivité du secteur maritime pour les jeunes, limitant ainsi le renouvellement des générations. Par conséquent, **un rôle plus proactif de l'industrie dans les systèmes éducatifs devrait être encouragé** dans toutes les RUP. Des fonds structurels sont disponibles pour soutenir l'amélioration des compétences professionnelles, y compris pour les économies bleues des RUP.

Deux besoins ont été identifiés dans le secteur de la pêche de toutes les RUP: l'identification de nouvelles sources de financement pour soutenir le renouvellement des flottes et l'amélioration de l'attractivité de l'activité pour les jeunes pour favoriser le renouvellement des générations. Considérant que les politiques existantes de l'UE ne couvrent pas le renouvellement de la flotte, les autorités publiques locales devraient lancer des consultations entre le secteur et les autorités nationales pour identifier les actions possibles et les fonds alternatifs. Concernant le renouvellement des générations, des campagnes de promotion devraient être lancées par les autorités publiques locales pour communiquer autour des opportunités offertes par le secteur. Par ailleurs, la formation des pêcheurs en tant qu'entrepreneurs pourrait leur permettre de diversifier leurs activités.

Le tourisme côtier joue un rôle central dans l'économie bleue de toutes les RUP, en générant le plus grand impact socio-économique et en affichant toujours une certaine croissance. Son potentiel pourrait être amélioré par les autorités publiques locales en développant une vision holistique du développement du secteur et en renforçant les synergies avec d'autres activités maritimes (par exemple le pécaturisme) et avec d'autres territoires dans les mêmes bassins maritimes. L'augmentation des flux de touristes impliquera une demande croissante de biens et d'énergie. Il est essentiel de moderniser les installations maritimes et portuaires, de commercialiser les produits locaux de la mer auprès des touristes et d'investir dans les énergies renouvelables. L'exploitation du potentiel du tourisme côtier dépend des investissements des entreprises privées dans toutes les RUP.

Alors que le tourisme côtier pourrait être considéré comme le «principal levier» du développement de l'économie bleue dans les RUP, l'analyse montre que, malgré l'existence de certains points communs, chaque bassin maritime et **chaque RUP a ses spécificités** qui doivent être traitées à travers des interventions publiques et privées spécifiques. Les conclusions détaillées et les recommandations que nous avons identifiées dans chaque bassin maritime pour le développement de chaque secteur d'activité de l'économie bleue sont présentées dans le chapitre 2 «Remarques finales sur l'ensemble des Régions ultrapériphériques».

Enfin, il convient de mentionner le **rôle clé des RUP dans le cadre de coopération internationale de l'UE**. Dans le contexte de l'Alliance de recherche de l'océan Atlantique, de l'agenda de la Commission européenne pour la gouvernance internationale des océans et de la politique européenne de voisinage, les RUP peuvent jouer un rôle clé puisqu'elles représentent l'UE dans le monde où elles peuvent agir comme des avant-postes pour rationaliser de nouveaux domaines de coopération internationale. En effet, les RUP permettent à l'UE de participer activement aux cadres de coopération internationale loin de ses frontières continentales et peuvent donc jouer le rôle de «promoteurs» des politiques de croissance bleue de l'UE dans des contextes externes. Elles peuvent également diffuser les meilleures pratiques dans leurs bassins maritimes respectifs et partager leurs expériences avec les pays voisins. À titre d'exemple, la PLOCAN dans les îles Canaries participe aux actions de soutien et de coordination financées par l'UE, dans le cadre de l'Alliance de recherche de l'océan Atlantique. L'objectif de cette initiative est de soutenir la Commission dans les négociations avec les États-Unis et le Canada sur la coopération transatlantique en matière de recherche. Le secrétariat de l'Alliance est en mesure de fournir des connaissances et des expériences de recherche par le biais de ses partenaires dans des activités de la croissance bleue telles que l'aquaculture, la biotechnologie et les énergies renouvelables et de soutenir des actions telles que le partage de l'accès aux infrastructures. Ainsi, cela peut contribuer directement à la croissance bleue dans les îles Canaries en canalisant l'expertise des partenaires. Cela a également des effets positifs pour les autres régions en raison des solides réseaux de collaboration dans le bassin maritime.

# Rapport

## 0 Rappel des tâches à réaliser

L'étude «Exploiter le potentiel des régions ultrapériphériques pour une croissance bleue durable» a été exécutée au sein du contrat-cadre «Appui à la mise en œuvre de la politique maritime intégrée de l'UE» — MARE/2012/07 Réf. ARES (2016) 1756824. Ce rapport final constitue le livrable final de l'étude, il présente les résultats de toutes les tâches.

Cette étude a été réalisée par COGEA srl, en partenariat avec AND International, Poseidon Ltd et AZTI Tecnalia.

### 0.1 Objectifs et méthodes

Il est utile de rappeler ici les quatre objectifs spécifiques retenus pour cette étude, à savoir:

- la fourniture d'un **état des lieux** qualitatif et quantitatif de l'économie bleue des Régions ultrapériphériques (RUP), y compris l'identification des projets phares;
- l'identification de **possibles nouvelles activités maritimes** qui pourraient contribuer à exploiter le potentiel de la croissance bleue des RUP;
- **l'analyse des difficultés** pour définir les interventions politiques; et
- la compréhension des processus de développement économique et social sur les secteurs maritimes et l'analyse des tendances des activités maritimes, l'identification des **nouveaux potentiels de croissance** basés sur des activités maritimes inexploitées et le renforcement des RUP dans le cadre global de coopération de l'UE dans le secteur maritime.

Compte tenu de ces objectifs, pour chaque RUP et chaque bassin maritime, les **activités maritimes ont été cartographiées** selon la méthode résumée ci-dessous et **quantifiées** en termes (i) de valeur ajoutée brute (VAB), (ii) d'emplois et (iii) de chiffre d'affaires, en indiquant le taux de croissance annuel composé (TCAC) <sup>(1)</sup> pour chacun d'eux. En ce qui concerne l'utilisation de ces indicateurs et la méthode générale utilisée dans cette étude, il convient de noter que:

- la méthode globale utilisée pour définir les activités maritimes et pour le calcul de ces indicateurs est basée sur l'étude de la Commission européenne dans l'objectif de «**Mise en place d'un cadre de traitement et d'analyse des données économiques maritimes en Europe**» <sup>(2)</sup>, qui définit les méthodes clés pour identifier et mesurer l'économie bleue dans l'UE;
- la **méthode** a été **adaptée aux spécificités des économies bleues des RUP** en s'assurant de sa **reproductibilité**. Ceci signifie que la méthode appliquée peut être réutilisée pour l'évaluation de l'économie bleue d'une RUP autant de fois que nécessaire <sup>(3)</sup>; et
- les variables utilisées (VAB, emplois et chiffres d'affaires) ont été sélectionnées car il s'agit d'**indicateurs socio-économiques spécifiques**, en effet la VAB suit l'impact économique d'une activité, l'emploi indique l'impact social et le chiffre d'affaires exprime l'état de santé d'une entreprise.

Ce rapport final fournit **des résultats** pour toutes les tâches de l'étude, en couvrant tout d'abord le bassin maritime puis les RUP dans ce même bassin.

### 0.2 Portée géographique de l'étude

Cette étude repose sur l'analyse des neuf RUP au sein de trois bassins maritimes. Les RUP sont: la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Martin, la Guyane, La Réunion, Mayotte,

---

<sup>(1)</sup> Indicateur utilisé pour appréhender la tendance d'une série historique de données.

<sup>(2)</sup> «Establishment of a framework for processing and analysing maritime economic data in Europe» [Note de la rédaction - NDLR: rapport de l'étude sur le site de l'Office des publications de l'UE: <https://publications.europa.eu/fr> - numéro international normalisé des livres (n° ISBN): 978-92-9202-244-0]

<sup>(3)</sup> Voir paragraphe (§) 0.3 pour d'éventuelles exceptions.

les îles Canaries, Madère et les Açores. Les bassins maritimes et leurs compositions sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 1 — Composition des bassins maritimes analysés dans cette étude**

| Bassin maritime  | RUP de l'UE                                                                                       | Territoires et pays d'outre-mer                                                                             | Pays indépendants                                                                                                                                                                         |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caraïbes-Amazone | Guyane (la); (France - FR)<br>Guadeloupe (la); (FR)<br>Martinique (la); (FR)<br>Saint-Martin (FR) | Anguilla (Britannique)<br>Montserrat (Britannique)<br>Saint-Barthélemy (FR)<br>Sint-Maarten (Pays-Bas - NL) | État de l'Amapa (Brésil)<br>Antigua-et-Barbuda<br>Barbade (la)<br>Dominique (la)<br>Grenade (la)<br>Sainte-Lucie<br>Saint-Vincent-et-les-Grenadines<br>Suriname (le)<br>Trinité-et-Tobago |
| Macaronésie      | Les Açores; Portugal - PT)<br>Les Îles Canaries ; Espagne - ES)<br>Madère (PT)                    |                                                                                                             | Cap-Vert (le)                                                                                                                                                                             |
| Océan Indien     | La Réunion (FR)<br>Mayotte (FR)                                                                   | TAAF — Terres australes et antarctiques françaises (FR)                                                     | Comores (les)<br>Seychelles (les)<br>Madagascar<br>Maurice                                                                                                                                |

### 0.3 Limites rencontrées et solutions adoptées

La principale limite rencontrée dans cette étude porte sur la disponibilité de données socio-économiques brutes (valeur ajoutée brute, emplois et chiffre d'affaires) et d'études et d'analyses sur les activités maritimes. Alors que, pour certaines RUP, l'économie bleue a été cartographiée et les informations sont disponibles (par exemple les RUP de Macaronésie); pour beaucoup d'autres, les informations sont très limitées ou non mises à jour (voir le paragraphe suivant pour plus de détails). Pour cette raison, une mesure d'atténuation en deux étapes a été adoptée :

- 1) une analyse approfondie de la disponibilité de données sur les sites en ligne des instituts de statistiques nationaux et locaux;
- 2) si l'option 1) ne fournissait pas d'informations utiles, compte tenu de la taille limitée des économies des RUP, et surtout de leurs économies maritimes, des données quantitatives ont été collectées au moyen d'entretiens menés auprès des acteurs concernés (par exemple les chambres de Commerce ou les administrations locales) ou estimées par nos experts, comme indiqué en détail dans le chapitre 1 de chaque annexe.

En ce qui concerne la disponibilité des données, un autre problème systémique a été rencontré: la confidentialité des données. La taille réduite de certaines activités maritimes n'a pas rendu possible la divulgation de données économiques ou d'emplois, puisque ces activités sont [ou ont été] menées par un nombre restreint de sociétés et dans certains cas, par une seule entreprise. Dans ces circonstances, des informations qualitatives sont fournies par nos consultants, en collectant des informations pertinentes, lorsqu'elles sont disponibles, directement sur le terrain.

### 0.4 Accent sur la disponibilité des données macroéconomiques: état des lieux et besoins

Aux fins de la compilation de cette analyse, les données de VAB, d'emplois et de chiffres d'affaires au niveau du code NACE <sup>(4)</sup> à 4 chiffres ont été utilisées, en

<sup>(4)</sup> L'acronyme NACE désigne la «nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne» soit la classification des activités économiques en vigueur dans

conformité également avec l'étude de la Commission européenne sur la «Mise en place d'un cadre pour traiter et analyser les données économiques maritimes en Europe» <sup>(2)</sup>.

Pour certaines RUP, à savoir Mayotte et Saint-Martin, il n'était pas possible de quantifier la taille de l'économie bleue, mais exclusivement d'identifier et de qualifier l'existence des activités maritimes. Pour les Açores, Madère et les îles Canaries, ces données étaient disponibles pour presque tous les codes NACE; pour les RUP françaises, ces données n'étaient disponibles que pour l'emploi pour presque tous les codes NACE à 4 chiffres. Dans de tels cas, des estimations de VAB et de chiffre d'affaires ont été réalisées, issues des données d'emplois et d'informations recueillies au cours de travaux sur le terrain, à travers les entretiens réalisés auprès des parties prenantes.

Dans le but de compiler l'analyse au niveau des bassins maritimes, il s'est avéré encore plus difficile d'étudier les données pour les territoires non européens, notamment en considérant que les données collectées par ces pays n'appliquent pas les mêmes règles de classement ou les mêmes normes statistiques. Dans ces territoires, les activités maritimes étaient classées et définies d'une manière différente. Par exemple, les activités «transport maritime» et «ports» étaient déclarées dans l'activité «navigation», cela a également été utilisé dans le présent rapport, pour une meilleure lecture et une meilleure compréhension des résultats.

Cependant, dans tous les cas où les données n'étaient pas disponibles pour les pays non-UE, nous avons identifié l'existence et le niveau de développement de chaque activité maritime pour chaque territoire appartenant au bassin maritime, en qualifiant — plutôt qu'en quantifiant — la taille de l'économie bleue dans ce contexte spécifique. Il a été possible de quantifier l'économie maritime uniquement au Cap-Vert en faisant usage des données de la *Banco de Cabo Verde*.

À l'exception de la Macaronésie, où seuls des manques de données limités dans les statistiques structurelles sur les entreprises ont été identifiés pour certaines activités, principalement en raison de questions de confidentialité, la faiblesse de données concerne principalement les RUP françaises, pour lesquelles les données économiques sur les activités maritimes sont manquantes sur une base régulière (par exemple sur une base annuelle) ou ne sont pas assez robustes pour analyser quantitativement les tendances dans les différents secteurs maritimes.

La méthodologie adoptée pour cette étude reposait sur l'hypothèse de base selon laquelle les données sont disponibles au niveau territorial NUTS 2 pour chaque code NACE à 4 chiffres. La reproductibilité de cet exercice s'appuie donc sur le fait que ces données sont existantes, recueillies par pays et basées sur une méthode standard commune, telle que définie par le règlement (UE) n° 250/2009 de la Commission européenne.

Le manque de données requiert nécessairement l'analyse d'experts et la collecte de données au moyen d'entretiens, qui peuvent s'avérer insoutenables à long terme.

Pour cette raison, en particulier en référence à des données économiques sur le secteur maritime, **la disponibilité des statistiques structurelles sur les entreprises au niveau du code NACE à 4 chiffres — et de préférence à un niveau plus détaillé <sup>(5)</sup> — devrait être assurée par les instituts de statistiques nationaux** et par EUROSTAT, afin de permettre un suivi efficace et durable de l'économie bleue des RUP.

Au-delà des données socio-économiques, l'analyse a également mis en évidence un manque général de données spécifiques à chaque activité maritime.

---

l'Union européenne (UE). Pour plus de détails, voir le lien:

<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:NACE/fr>.

<sup>(5)</sup> Pour distinguer les activités maritimes et non-maritimes agrégées dans un code NACE similaire à quatre chiffres (par exemple, pour le tourisme et l'extraction du sel).

Par exemple, dans certaines RUP, les données de captures sur la **pêche** sont des estimations et ne tiennent pas compte des activités informelles <sup>(6)</sup>. Des données sur les ressources, à savoir sur l'état des stocks, ne sont fondamentalement pas disponibles dans toutes les RUP, à l'exception de quelques espèces d'intérêt pour l'UE suivies dans le Règlement de contrôle et analysées au sein des Organisations régionales de la gestion de pêche (ORGP). Ce manque de données de suivi des stocks a été observé dans tous les bassins maritimes. Comme l'a démontré l'étude, corroboré par certains intervenants, l'absence de données sur le secteur de la pêche pourrait être surmonté en créant des **observatoires régionaux de pêches**, dont le but pourrait être non seulement de suivre les stocks mais aussi d'améliorer la connaissance du secteur <sup>(7)</sup>.

D'autres secteurs où des manques de données sont très importants, compte tenu de leur importance pour toutes les RUP, sont le **tourisme côtier et le tourisme de croisière**. Les données manquantes concernent le nombre de croisiéristes (soit les touristes de navire de croisière) visitant, s'arrêtant, initiant ou terminant une croisière à un port; les dépenses des croisiéristes à terre; les frais de port; etc. En ce qui concerne le tourisme côtier, les dépenses des touristes dans chaque région constituent une donnée utile pour suivre l'efficacité et l'attractivité de l'offre touristique. Dans ce cas aussi, la création d'**observatoires régionaux du tourisme** pourrait soutenir l'activation de sondages et de collecte de données réguliers dans le secteur dans le but de suivre les tendances touristiques et d'appuyer les processus décisionnels <sup>(8)</sup>.

---

<sup>(6)</sup> Des activités informelles sont menées par des embarcations artisanales qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité de l'UE ou qui ne déclarent pas leurs captures.

<sup>(7)</sup> Pour plus de détails, veuillez voir la section **Error! Reference source not found.** de ce Rapport et le chapitre 4 de l'annexe 3.

<sup>(8)</sup> Pour plus de détails, veuillez voir la section 1.6.1.2 de ce rapport et le chapitre 13 de l'annexe 3.

## **1 Analyse et recommandations sur le potentiel de croissance bleue durable par bassin maritime et par RUP**

## 1.1 Caraïbes - Amazonie

La région est surtout connue pour son climat chaud et tropical, sa culture insulaire et sa forte biodiversité. Le bassin Caraïbes-Amazone est en effet considérée comme une zone importante pour la biodiversité. Cette ressource naturelle, si elle est bien gérée, a le potentiel de contribuer à la prospérité partagée et à la réduction de la pauvreté dans le bassin <sup>(9)</sup>. Cependant, les pays du bassin Caraïbes-Amazone font face à plusieurs défis. Ces défis comprennent notamment le changement climatique qui menace les zones de grande importance pour la biodiversité et les activités économiques et les moyens de subsistance localement importants. En effet, la plupart des territoires du bassin Caraïbes-Amazone présentent des caractéristiques qui les rendent particulièrement vulnérables aux effets du changement climatique, tels que l'élévation du niveau de la mer et les événements météorologiques extrêmes <sup>(10)</sup>. Par ailleurs, les pays du bassin Caraïbes-Amazone partagent un certain nombre de défis économiques qui constituent des obstacles majeurs à leur croissance et à leur développement. Des stratégies locales et régionales ont été mises en place au niveau du bassin pour faire face à certains de ces défis mais des efforts supplémentaires devraient être consentis pour soulever les autres défis et pour libérer le potentiel de développement de ces territoires.

### 1.1.1 Cartographie de la situation des différentes activités maritimes

Dans les paragraphes ci-après, les principaux résultats sont présentés pour chaque activité maritime (des activités les plus traditionnelles aux activités les plus novatrices) au niveau du bassin maritime et de chaque RUP.

En outre, les principales organisations et acteurs opérant dans le secteur maritime sont également présentés. Les informations détaillées de la cartographie des activités maritimes, des principales stratégies et des intervenants pour le bassin Caraïbes-Amazone sont indiquées en annexes 1, 2, 3, 4 et 10, dans les chapitres suivants:

- chapitre 1: état des lieux des activités maritimes;
- chapitre 5: liste des pouvoirs publics;
- chapitre 6: liste des stratégies maritimes;
- chapitre 7: liste des parties prenantes.

#### 1.1.1.1 Pêche et aquaculture

Le secteur de la pêche dans les territoires du bassin **Caraïbes-Amazone** est une composante importante de l'économie bleue et représente une source importante d'alimentation, d'emplois et d'échanges de devises, contribuant ainsi à la stabilité sociale et économique. Il convient toutefois de noter que la pêche maritime domine dans l'ensemble du secteur, alors que la pêche continentale et l'aquaculture apportent des contributions mineures, et sont même absentes dans certains territoires.

La pêche dans le bassin **Caraïbes-Amazone** est principalement concentrée au **Suriname** et à **Trinité-et-Tobago**, avec des flottes industrielles et semi-industrielles. Pour la plupart des territoires de la région, y compris dans les RUP, l'activité de la pêche est essentiellement de petite échelle et artisanale, utilisant des engins, des méthodes et des navires traditionnels.

L'un des rôles les plus importants de la pêche dans le bassin **Caraïbes-Amazone** est les opportunités d'emplois que le secteur offre à des milliers de personnes peu scolarisées dans une région où les niveaux élevés de chômage continuent à être une

---

<sup>(9)</sup> "Caribbean Regional Oceanscape Project".

<http://documents.worldbank.org/curated/en/251471468230664274/pdf/ITM00184-P159653-05-19-2016-1463684214909.pdf>.

<sup>(10)</sup> Commission Européenne, 2014, "The economic impact of climate change and adaptation in the Outermost Regions", [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/activity/outermost/doc/impact\\_climate\\_change\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/activity/outermost/doc/impact_climate_change_en.pdf).

préoccupation majeure. En 2014, 64 700 personnes ( <sup>11</sup> ) étaient directement employées dans la pêche marine et l'aquaculture.

Concernant la **Guadeloupe**, le secteur de la pêche correspond à une activité artisanale et dépend principalement des ressources côtières. 89 % du nombre total de navires actifs ont moins de 9 mètres de longueur et l'âge moyen des bateaux a progressivement augmenté au cours des 20 dernières années (15 ans en 2014). De plus, compte tenu de l'absence de renouvellement de génération de pêcheurs pour des raisons liées à des difficultés pour obtenir un financement pour l'achat de nouveaux bateaux, leur âge moyen augmente également. Le secteur se caractérise également par l'existence d'une activité illégale significative qui pénalise l'ensemble du secteur. Les conflits entre activités légales et illégales ont été renforcés par la création de zones de pêche interdites, générant une surexploitation du plateau continental. Par ailleurs, le secteur est confronté à la concurrence des produits importés. En conclusion, d'après les institutions publiques et les organismes professionnels, le principal défi du développement du secteur de la pêche est la construction de nouveaux bateaux pour permettre aux pêcheurs de travailler avec des normes de sécurité plus élevées, de réduire leurs coûts de production et de s'éloigner du plateau continental. Si ces investissements ne sont pas envisagés dans les prochaines années, l'activité de la pêche devrait diminuer considérablement.

L'industrie de la pêche en **Martinique** est principalement composée de pêcheurs artisanaux. Les deux tiers de pêcheurs travaillent à temps partiel et les produits sont vendus localement sous forme de vente directe aux consommateurs, aux restaurants et aux détaillants. Il existe une forte pression sur les stocks maritimes ( <sup>12</sup> ) et aucune croissance n'est attendue en matière de volumes débarqués. En outre, en raison de la pollution par le chlordécone, la pêche est interdite dans certaines zones côtières. D'après les parties prenantes locales, les investissements à bord (glace et engins) et sur les sites de débarquement (stockage, transformation et comptoirs pour la vente directe) pourraient améliorer la qualité des produits et avoir un impact sur la valeur des ventes. Une meilleure organisation de la chaîne d'approvisionnement pourrait également permettre aux parties prenantes d'augmenter la performance économique du secteur.

Le secteur de la pêche à **Saint-Martin** correspond à une pêche artisanale et repose principalement sur les ressources côtières. Il se caractérise par un faible nombre de pêcheurs déclarés (12) et une activité significative non déclarée (avec environ 80 pêcheurs). Le secteur n'est pas structuré. Il n'y a pas de ports de pêche ni de sites débarquements organisés. Les infrastructures sont inexistantes et les poissons sont actuellement débarqués dans différents points de débarquement ( <sup>13</sup> ). L'accès à la ressource constitue également un frein à l'activité de pêche et il n'y a pas d'évaluation scientifique des stocks. Toutefois, selon les scientifiques et les professionnels, la zone côtière est probablement surexploitée. Par ailleurs, la flotte vieillit et il y aura un fort besoin de modernisation dans les années à venir. Le secteur de la pêche est également touché par la présence d'une toxine (ciguatera) qui rend certaines espèces de poisson interdites à la pêche. Le principal levier de croissance est le très haut niveau de consommation des produits de la mer par habitant (sachant que seulement 20 % de la consommation locale est couverte par la pêche locale). La structuration de l'offre locale est néanmoins une condition nécessaire pour créer un approvisionnement suffisant et régulier aux commerçants.

---

(<sup>11</sup>) Données de 2014 pour les RUP et données de 2013 pour les autres pays du bassin Caraïbes-Amazone (dernière année disponible). Données basées sur les statistiques régionales pour les RUP (voir détails dans les annexes pour chaque RUP) et les statistiques du Mécanisme Régional des Pêches des Caraïbes (CRFM) pour les non-RUP (voir détails en Annexe 10).

(<sup>12</sup>) Economie Bleue en Martinique, ACTeon, Creocan, SCE for Direction de la Mer, 2016.

(<sup>13</sup>) Le Grand étang est une exception, où un quai et un terrain existent et sont dédiés à l'activité de débarquement, mais avec des moyens techniques très limités. La mise en place de deux sites d'atterrissage organisés est prévue, soutenue par le FEDER et le FEAMP.

Concernant la **Guyane française**, la flotte de pêche compte, en 2014, 198 navires, dont 120 actifs. La majeure partie de cette flotte (102) est composée de petits navires d'une longueur comprise entre 7 et 12 m. Il est également à noter que le niveau de formation des pêcheurs est particulièrement faible: 93,6 % des pêcheurs n'ont pas de qualifications académiques ou une formation initiale peu élevée <sup>(14)</sup>. De plus, la rentabilité du secteur reste limitée en raison d'une stagnation des prix du poisson et d'une faible innovation et modernisation du secteur. Les perspectives du secteur en Guyane sont stables si aucun changement n'est envisagé.

En ce qui concerne l'**aquaculture**, les territoires présentant les caractéristiques d'une industrie aquacole en développement dans le bassin Caraïbes-Amazone sont principalement le **Suriname**, la **Trinité-et-Tobago** et la **Martinique** (15 sites aquacoles en activité en Martinique en 2015) et, dans une moindre mesure, **Sainte-Lucie** et la **Guadeloupe** (5 sites en Guadeloupe). Pour les autres territoires, l'aquaculture reste à un stade expérimental.

En **Guadeloupe**, il existe une filière aquacole marine (production d'ombrine et de Tilapia) et quatre sites en eau douce (produisant des crevettes d'eau douce, en déclin car les sols sont contaminés par le chlordécone). Selon les parties prenantes et comme évoqué dans les stratégies régionales <sup>(15)</sup>, il existe un potentiel de production aquacole en Guadeloupe. En effet, des solutions techniques ont été trouvées pour protéger les fermes des ouragans (systèmes de cages submersibles). De plus, pour les deux espèces produites, la température de l'eau est favorable et le cycle d'élevage est maîtrisé. Néanmoins, la difficulté pour les porteurs de projets à obtenir des concessions maritimes et à avoir accès au financement constitue une vraie limite au développement de l'activité. De plus, les coûts de production sont élevés (en ce qui concerne notamment l'alimentation animale) et comme les produits de la pêche, les produits d'aquaculture sont fortement concurrencés par le produit d'import.

Comme déjà mentionné, il existe 15 sites actifs en **Martinique**, principalement dédiés à l'élevage d'Ombrine ocellée et, dans une moindre mesure, de Carangue bleue. Le produit est vendu localement aux consommateurs, aux détaillants et aux restaurants. La production en Martinique a diminué ces dernières années en raison: 1) des effets du cyclone Dean, 2) de la difficulté d'approvisionnement en juvéniles et 3) du changement de la qualité des aliments disponibles sur le marché en 2012, ce qui a impacté la croissance des poissons.

Il n'existe pas de production aquacole à **Saint-Martin** et en **Guyane française**. Cependant à Saint-Martin, l'autorité locale vise à développer cette activité avec le soutien du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP). En Guyane française, certains projets ont déjà été identifiés (ostréiculture, aquaculture continentale de crevettes, atipa, tambaqui et poisson-chat).

#### 1.1.1.2 Tourisme côtier

Le tourisme est un élément clé de l'économie de la plupart des pays du bassin **Caraïbes-Amazone**, en particulier les îles, particulièrement après la crise qui a fragilisé d'autres secteurs tels que l'agriculture et l'industrie manufacturière. Pour certains territoires, le tourisme peut même constituer la totalité des économies des pays. Le secteur constitue une source substantielle d'emplois, soutenant directement environ 204 575 emplois <sup>(16)</sup> en 2014.

La région **Caraïbes-Amazone** a développé plusieurs prestations touristiques, en mettant en avant ses atouts naturels (mer et plage). Le tourisme balnéaire (mer, soleil et plage) et le tourisme de croisière sont les principales prestations qu'offre la région. D'autres prestations tels que l'écotourisme, le tourisme culturel et le tourisme

---

<sup>(14)</sup> Tableau de bord sur les profils socioprofessionnels des marins de la filière pêche en Guyane 2009-2014, Observatoire Régional Emploi Formation (OREF).

<sup>(15)</sup> Schéma régional de développement de l'aquaculture Marine (SRDAM).

<sup>(16)</sup> Estimations basées sur les données issues des statistiques nationales et du World Travel & Tourism Council. Des données détaillées sont fournies en annexe bassin Caraïbes-Amazone.

de santé ont un potentiel très important. Elles sont, en revanche, peu développées et sous-estimées dans la région. Dans ce contexte, la Barbade est considérée comme un acteur important dans le secteur de l'écotourisme mondial.

De manière générale, le secteur touristique n'a pas été suffisamment développé pour permettre le développement des communautés locales car l'offre touristique est essentiellement gérée par des partenariats impliquant des chaînes hôtelières internationales, des compagnies aériennes et des agences de voyage, en promouvant des vacances tout compris.

Par ailleurs, les arrivées massives de touristes dans la région menacent l'environnement, qui représente la ressource de base du développement de tourisme dans la région. Dans ce contexte, il n'existe pas de politiques nationales ou régionales pour protéger et préserver cet environnement. Cette question constitue un véritable enjeu dans la région en lien avec le manque de dialogue entre les secteurs privé et public pour développer une compréhension commune sur l'importance du développement durable du tourisme dans la région Caraïbes-Amazone et les pays du bassin.

En **Guadeloupe**, le tourisme représente environ 5 % du produit intérieur brut (PIB) régional <sup>(17)</sup>. En 2013, 490 000 touristes se sont rendus en Guadeloupe. Une étude réalisée par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) en 2012 a estimé qu'en Guadeloupe, 70 % des emplois liés à l'économie bleue étaient dans le secteur du tourisme côtier. Depuis 2010, le secteur s'est développé et le nombre de touristes n'a cessé d'augmenter. Les acteurs professionnels et locaux se sont impliqués dans différentes actions visant à développer l'attractivité de la destination. De plus, des campagnes de promotion nationales et des campagnes de sensibilisation ciblant la population locale ont été lancées.

Le tourisme en **Martinique** est plus ou moins stable au cours des 20 dernières années <sup>(18)</sup> : il a atteint un maximum de développement en 1999 (654 355 touristes hors tourisme de croisière) et s'est ensuite stabilisé entre 500 000 et 570 000 touristes entre 2001 et 2015. En 2015, les dépenses touristiques totales ont atteint 306,8 millions d'euros <sup>(19)</sup> (+24 % depuis 2008). Les touristes «long séjour» représentent près des deux tiers du nombre total de touristes (63 %) et génèrent 93 % des revenus du tourisme. Les touristes de plaisance représentent 5 % du nombre de touristes et génèrent 4 % des revenus du secteur. Les touristes de croisière représentent 31 % du nombre de touristes, mais génèrent «seulement» 3 % des revenus du tourisme (voir la section suivante sur le tourisme de croisière pour plus de détails).

Ce secteur a des perspectives positives relatives à : (i) l'image positive de la Martinique pour les personnes naviguant dans les Caraïbes, et (ii) l'organisation du secteur qui offre une gamme complète de services aux navigants (notamment le port de plaisance du Marin). Par ailleurs, une stratégie régionale est en cours d'élaboration par l'Autorité Régionale, afin de soutenir le développement du secteur.

Le tourisme est également un secteur économique majeur sur l'île de **Saint-Martin**. En 2015, un employé sur quatre travaillait dans ce secteur du côté français <sup>(20)</sup>. Plus de 100 000 touristes sont arrivés dans la partie française, soit moins de 5 % du

---

<sup>(17)</sup> Institut d'Émission des Départements d'Outre-mer (IEDOM), 2005 étant la dernière estimation officielle : [http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ne305\\_eclairage\\_tourisme\\_guadeloupe.pdf](http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ne305_eclairage_tourisme_guadeloupe.pdf).

<sup>(18)</sup> Basé sur des données du Comité Martiniquais du Tourisme.

<http://martinique.media.tourinsoft.com/upload/PRES-BILAN-2004-2014-Vers-Finale-2.pdf> et <http://martinique.media.tourinsoft.com/upload/SYNTHESE-BILAN-TOURISME-2016-2.pdf>.

<sup>(19)</sup> Basé sur des données du Comité Martiniquais du Tourisme :

<http://martinique.media.tourinsoft.com/upload/PRES-BILAN-2004-2014-Vers-Finale-2.pdf> et <http://martinique.media.tourinsoft.com/upload/SYNTHESE-BILAN-TOURISME-2016-2.pdf>.

<sup>(20)</sup> Donné de l'URSSAF (Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales) dans le rapport de 2015 de l'IEDOM (Institut d'émission des départements d'outre-mer). [http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ra2015\\_saint-martin.pdf](http://www.iedom.fr/IMG/pdf/ra2015_saint-martin.pdf).

nombre total de touristes enregistrés dans toute l'île (2,5 millions). La plaisance constitue un élément important de l'activité touristique et comprend un large éventail d'activités <sup>(21)</sup>. Un projet a été lancé par la Chambre de Commerce Interprofessionnelle de Saint-Martin pour la définition d'un programme de développement de la plaisance, basé sur un diagnostic de l'industrie visant à approfondir la connaissance du secteur. Saint-Martin est une destination attrayante pour les propriétaires de bateaux, en raison de sa position entre Anguilla et Saint-Barthélemy, du bon niveau de services et de bonnes conditions d'amarrage des ports. De plus, les ports de plaisance de Saint-Martin bénéficient d'une baisse des taxes et sont ainsi plus attractifs que les ports du côté néerlandais. Les marinas de Saint-Martin ont une capacité de 750 places contre 400 du côté néerlandais <sup>(22)</sup>.

La **Guyane française** est la seule RUP où le secteur de tourisme n'est pas bien développé. En 2015 <sup>(23)</sup>, 220 000 visiteurs ont visité le territoire. Près de la moitié des visiteurs est venu pour des raisons professionnelles (48 %), un tiers (33 %) dans un cadre de visite familiale (ou des amis) et seulement 17 % venaient à des fins de loisir. Par rapport à d'autres territoires de la région Caraïbes-Amazone, la Guyane française dispose de peu des plages avec des eaux claires et bleues (en raison des sédiments transportés par les fleuves amazoniens). L'activité principale pour les touristes est associée à la «plage» (pour 52 % des touristes) et de nombreuses autres activités sont liées à la mer ou aux rivières.

Un projet spécifique sur le tourisme bleu est en cours de développement. Il concerne le tourisme côtier, la plaisance, le tourisme de croisière et les liaisons entre les zones côtières et les zones intérieures. L'objectif est de développer un projet certifié dans le cadre du programme «Tourisme Bleu Odyssée».

#### **1.1.1.3 Tourisme de croisière**

En 2014, la région des Caraïbes était la destination de croisière la plus visitée dans le monde <sup>(24)</sup>. Avec environ 24 millions de croisiéristes arrivés dans la région en 2014 (selon l'Organisation du Tourisme de la Caraïbe), le tourisme de croisière est considéré comme le deuxième produit touristique. En 2015, le nombre de croisiéristes a augmenté de 11 %.

Sint Marteen (NL) est la première destination dans les Caraïbes, générant plus de 318 millions d'euros de dépenses touristiques et environ 9 259 emplois en 2014 <sup>(25)</sup>. Toutefois, l'impact sur l'économie locale de ce type de produit touristique est relativement faible par rapport à d'autres activités liées au tourisme (plages, plaisance, tourisme sportif, culture et événementiel, écotourisme et tourisme de santé). Le tourisme de croisière a représenté près de 2 % des revenus du secteur du tourisme dans le bassin des Caraïbes-Amazone en 2015 <sup>(26)</sup>.

La croissance qu'a connu le secteur du tourisme de croisière dans les Caraïbes, ces dernières décennies, devrait se poursuivre compte tenu du développement de nouveaux itinéraires de croisière.

---

<sup>(21)</sup> Donné de l'Office du Tourisme de Saint-Martin, Aéroport de Grand-case, Port de Marigot.

<sup>(22)</sup> Rapport Filière Nautisme et Plaisance de l'Île de Saint-Martin — Assistance technique pour la construction du cahier des charges de l'étude — Enquête auprès des professionnels, Chambre de Commerce Interprofessionnelle de Saint-Martin. Rapport non disponible en ligne.

<sup>(23)</sup> Observatoire du tourisme de Guyane, Tourisme en Guyane — Chiffres clés 2015.

<sup>(24)</sup> "Structural analysis of cruise passenger traffic in the world and in the Republic of Croatia", Donald Sciozzi, Tanja Poletan Jugović, Alen Jugović, 2015, [https://www.researchgate.net/publication/283102615\\_Structural\\_analysis\\_of\\_cruise\\_passenger\\_traffic\\_in\\_the\\_world\\_and\\_in\\_the\\_Republic\\_of\\_Croatia](https://www.researchgate.net/publication/283102615_Structural_analysis_of_cruise_passenger_traffic_in_the_world_and_in_the_Republic_of_Croatia).

<sup>(25)</sup> "Economic contribution of cruise tourism to the destination economies 2015", <http://www.fcca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf>.

<sup>(26)</sup> "Economic contribution of cruise tourism to the destination economies 2015", <http://www.fcca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf>.

Pour les régions ultrapériphériques, le tourisme de croisière est également un secteur en croissance, notamment pour la **Guadeloupe**. Une meilleure organisation du secteur ainsi que de meilleures infrastructures faciliteraient le développement du secteur à travers la région. L'activité a connu une forte croissance jusqu'en 2015. 95 % <sup>(27)</sup> de la fréquentation concernent les croisières basées en Guadeloupe, avec des touristes arrivant à l'aéroport de Pointe-à-Pitre. La clientèle est principalement européenne.

La **Martinique** est une destination de croisière importante car les infrastructures en place peuvent recevoir de grands navires internationaux de croisière dans le port de Fort-de-France. En 2015, il y a eu 175 arrêts (+25 arrêts par rapport à 2014) et 241 623 passagers (+63 837 par rapport à 2014) <sup>(28)</sup>. Le tourisme de croisière a repris sa croissance depuis 2012. Cette reprise est due aux efforts soutenus par les parties prenantes pour attirer les compagnies de croisières vers la Martinique, mettant en avant les atouts de l'île: plages, nourriture, paysage... mais aussi sécurité et santé. Le tourisme de croisière représente 3 % des revenus du tourisme en Martinique. L'impact du tourisme de croisière est plus important lorsque les synergies entre le tourisme de croisière et le tourisme côtier sont importantes (services proposés aux croisiéristes durant leur séjour). De plus, l'impact économique des croisiéristes qui débutent ou finissent leur croisière en Martinique est supérieur à l'impact économique des touristes qui ne font que s'arrêter: ils ont un vol pour la Martinique, passent une nuit dans un hôtel, etc.

Le nombre de croisiéristes arrivant à **Saint-Martin** est relativement stable depuis 2012, mais en baisse par rapport aux années précédentes. L'activité de croisière dans le côté français est incertaine en raison des conditions climatiques difficiles (houle) et de l'absence de quai. En 2014, de nombreuses escales ont été annulées. La partie française de l'île subit la concurrence de la partie néerlandaise.

En ce qui concerne la **Guyane française**, le tourisme de croisière se développe de plus en plus, avec les navires internationaux qui s'arrêtent aux îles Salut et à Cayenne (Degrad-des-Cannes). En 2012, il y avait environ 18 000 croisiéristes sur ce territoire. Cependant, le faible nombre de ports de la Guyane, le manque d'infrastructures locales et l'organisation du secteur font que le tourisme de croisière ne peut pas être exploité à court terme. De plus, la distance par rapport aux principales routes de croisières internationales limite fortement le développement de l'activité.

#### 1.1.1.4 Navigation

Le caractère insulaire de la plupart des territoires du bassin Caraïbes-Amazone se reflète sur l'importance des activités portuaires et des services maritimes pour le commerce. Le transport maritime a lieu dans le contexte des: i) importations de produits manufacturés pour satisfaire la demande locale et les industries touristiques; ii) exportations de produits primaires, qui ont lentement diminué dans la région. La position des pays des Caraïbes au sein du réseau mondial de transport de conteneurs est influencée par deux situations contrastées. La première concerne la situation intermédiaire des territoires sur les principales routes mondiales, la deuxième concerne la situation des petites îles «isolées», sans arrière-pays significatifs. En outre, la restriction des réseaux mondiaux de transport de conteneurs au sein d'un réseau maritime en étoile <sup>(29)</sup> pose des menaces et des défis importants, en particulier pour les petites îles.

Dans l'ensemble, les ports des Caraïbes ont été répartis en trois catégories: (i) les ports de transbordement mondiaux, qui relient les ports desservis par des lignes de conteneurs mondiales reliant trois continents ou plus; cette catégorie comprend trois ports dans la région des Caraïbes (port de Kingston en Jamaïque, port de Caucedo en

---

<sup>(27)</sup> Association des croisières de la Floride et des Caraïbes. <http://www.f-cca.com>.

<sup>(28)</sup> Données du Comité Martiniquais du Tourisme.

<sup>(29)</sup> Réseau maritime en étoile: un port principal (au centre) vers lequel converge les flux des ports secondaires situés à sa périphérie.

République Dominicaine et port de Freeport aux Bahamas) <sup>(30)</sup>; ii) les ports de transbordement sous-régionaux, qui sont des ports de relais secondaires où les cargaisons sont relayées vers les îles des Caraïbes environnantes (port d'Espagne et port de Saint-Lisa à Trinité-et-Tobago); (iii) les ports de service, petits ports desservant des îles spécifiques avec des infrastructures limitées et des connexions avec des ports plus grands limitées (port de St. John's à Antigua et Barbuda et port de St. George's aux Grenadines). À l'échelle régionale, des services inter-îles «artisanaux» existent et jouent un rôle notable.

Une union douanière est en cours de création sein de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECS), dans le but de faciliter le commerce intrarégional. Cela comprend l'élimination des formalités d'importation pour les marchandises faisant l'objet d'échanges au sein de l'Union douanière et l'harmonisation des procédures frontalières et réglementaires en ce qui concerne les marchandises importées de pays extérieurs à la région.

En **Guyane française**, des projets ambitieux ont été proposés pour développer une plate-forme offshore polyvalente de 10 à 20 ha. Le projet est mené par le Grand Port Maritime de Guyane avec le soutien de la Direction des Constructions Navales Services (DCNS). D'autres études sont nécessaires pour évaluer la faisabilité du projet (sur la base des entretiens, les coûts estimés sont de 1 à 1,5 milliard d'euros) <sup>(31)</sup>.

Des infrastructures importantes sont également disponibles en Guadeloupe et en Martinique, et sont susceptibles d'attirer plus de trafic (grâce à l'expansion du canal de Panama). En **Guadeloupe**, l'ambition du secteur portuaire est de devenir un pôle régional de transbordement dans la zone Caraïbe. Néanmoins, il existe une forte concurrence sur les taux de fret entre les armateurs. En ce qui concerne le transport de passagers, il y a eu un développement des lignes intra-archipélagiques et du nombre de passagers ces dernières années. L'activité est maintenant considérée comme en surcapacité, avec une forte concurrence entre les opérateurs dont les marges bénéficiaires ont baissé. Les investissements réalisés dans le port (dragage du plan d'eau intérieur pour permettre l'accueil de bateaux d'un tirant d'eau de 16 mètres) offrent la possibilité à de plus gros navires d'arriver dans le port de Jarry.

En **Martinique**, des investissements récents ont été réalisés dans le Grand Port Maritime de la Martinique afin de développer le transport par eau dans la RUP (fret et passagers). Le transport de passagers par ferry concerne les services entre la Martinique et d'autres îles (notamment la Guadeloupe). Le transport de marchandises est principalement concentré dans la zone du Grand Port Maritime de la Martinique. Le pétrole représente une part importante du fret en Martinique, en raison de la présence de la raffinerie SARA. La société importe du pétrole brut et exporte du pétrole raffiné vers la Guadeloupe et la Guyane française.

À **Saint-Martin**, le transport de marchandises est très concurrencé par l'activité ayant lieu sur le côté néerlandais, mieux équipé en raison de son tirant d'eau plus profond. Les lignes internationales directes avec les États-Unis ou avec la France métropolitaine opèrent à partir du port de commerce de Sint Maarten (côté Néerlandais). Le port de Galisbay est dédié au transport de marchandises, assurant 30 % des échanges de matières premières sur l'île. La croissance du port dépend ainsi de sa capacité à accroître sa part de marché dans le trafic de matières premières sur l'île. À cette fin, le port a lancé des études de faisabilité pour son expansion et en particulier pour l'augmentation de son tirant d'eau (jusqu'à 12 mètres) qui permettrait d'accueillir des plus gros navires, qui s'arrêtent actuellement du côté néerlandais. Les services de ferry à passagers relient Saint-Martin aux îles voisines.

---

<sup>(30)</sup> Ces pays ne sont pas couverts par l'étude.

<sup>(31)</sup> Grand Port Maritime de Guyane.

### 1.1.1.5 Energies marines renouvelables

Les énergies marines renouvelables dans le bassin **Caraïbes-Amazone** sont à un stade de pré-développement. Cependant, les évaluations menées dans le cadre de la stratégie et de la feuille de route pour une énergie durable dans les Caraïbes (C-SERMS) indiquent un potentiel important pour l'énergie éolienne dans certains pays de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) <sup>(32)</sup>. D'autres études de faisabilité sur les potentialités éoliennes offshore en matière d'impact communautaire, de coût et d'empreinte environnementale sont prévues dans les prochaines années, sous l'ombrelle du C-SERMS. Les actions futures dans les États de la CARICOM dépendront en grande partie des résultats de ces études. Ainsi, étant donné qu'il s'agit d'un secteur émergent et que le succès commercial n'a pas encore été démontré, des défis importants doivent être surmontés pour mettre en place des énergies marines renouvelables dans les Caraïbes.

Les recherches menées dans le cadre du C-SERMS ont également démontré que les technologies d'énergie océanique - y compris la production d'énergie houlomotrice et marémotrice, la conversion de l'énergie thermique des océans (OTEC) et les technologies basées sur le gradient de salinité - pourraient offrir d'importantes opportunités pour la production d'électricité. Cependant, le C-SERMS a estimé que le potentiel des technologies d'énergie océanique dans la région des Caraïbes dépendra de la maturité des technologies et de la diminution de leurs coûts <sup>(33)</sup>.

En **Guadeloupe**, une étude de faisabilité <sup>(34)</sup> a été réalisée sur le potentiel des parcs éoliens flottants. Cela a abouti à l'identification d'un site possible, en tenant compte notamment du risque d'ouragan. Un autre projet a porté sur la climatisation à l'eau de mer, une étude de faisabilité a, en effet, été réalisée sur la climatisation de l'hôpital de Basse-Terre. La conclusion était que le projet devrait être étendu à d'autres administrations et au grand public de Basse-Terre <sup>(35)</sup>.

En **Martinique**, un projet sur l'énergie thermique des mers (OTE), appelé NEMO, est en cours de développement. Ce projet est soutenu par NER 300, le programme de l'UE pour les projets innovants de démonstration énergétique à faible émission de carbone <sup>(36)</sup>. Ce projet vise à mettre en place une usine offshore (à 5 km de la côte) qui fournira 16 MW d'énergie et alimentera 35 000 ménages. Cette technologie est basée sur la différence de température entre la surface et la profondeur de la mer.

Un autre projet, NAUTILUS, visait à établir une usine OTE sur la côte de l'île. Ce projet a été abandonné en 2015, notamment en raison de l'impact environnemental du projet (installation de pipelines sur la côte).

Il n'y a pas d'énergie marine renouvelable en **Guyane française** à l'heure actuelle. Le programme régional de planification de l'énergie <sup>(37)</sup> a identifié les marées, les vagues, les courants et l'énergie thermique comme sources potentielles d'énergies marines et a indiqué que chacune de ces sources devrait faire l'objet d'études plus poussées. Aucune analyse détaillée n'est disponible et une étude de faisabilité devrait

---

<sup>(32)</sup> La Communauté des Caraïbes (CARICOM) est une organisation régionale regroupant 15 États membres (Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyane, Haïti, Jamaïque, Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le Suriname, Trinité-et-Tobago) et 5 membres associés de la région des Caraïbes (Anguilla, Bermudes, Îles Vierges britanniques, îles Caïmans, îles Turques et Caïques). La CARICOM vise à renforcer les liens entre les États de la région et à créer un marché unique commun. Les RUP ne sont pas membres de la CARICOM.

<sup>(33)</sup> Stratégie et feuille de route pour l'énergie durable dans les Caraïbes, [http://www.worldwatch.org/system/files/C-SERMS\\_Full\\_PDF.pdf](http://www.worldwatch.org/system/files/C-SERMS_Full_PDF.pdf).

<sup>(34)</sup> Etude menée par Akuo Energy Caraïbes pour le compte de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et l'autorité régionale <http://www.guadeloupe-energie.gp/wp-content/uploads/150715-Etude-Potentiel-Eolien-Flottant-Guadeloupe.pdf>.

<sup>(35)</sup> Etude menée par Deprofundis Ingenium pour le compte de ADEME et EDF Guadeloupe.

<sup>(36)</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en).

<sup>(37)</sup> SRCAE — Schéma régional climat air énergie, 2012.

être lancée par l'autorité régionale sur la production potentielle d'énergie par les courants marins.

#### 1.1.1.6 Biotechnologie bleue

Dans le bassin Caraïbes-Amazone, un certain nombre de médicaments ont été développés dans le passé à partir des récifs coralliens des Caraïbes, tels que les médicaments antiviraux (Ara-A et AZT), l'agent anticancéreux (Ara-C) développés à partir de l'éponge antillaise *Tethya crypta* trouvée sur le récif des Caraïbes, le Didemnin B isolé du tunicier des Caraïbes *Trididemnum solidum* et l'Ecteinascidin-743 dérivé de tunicier *Ecteinascidia turbinata* vivant dans les Caraïbes. Des essais cliniques sont réalisés pour tester l'application de ces composants pour traiter de nombreuses maladies et cancers <sup>(38)</sup>. La grande biodiversité de la mer des Caraïbes représente les ressources les plus abondantes, mais les moins utilisées au monde.

Dans ce contexte et en concernant l'utilisation des ressources génétiques, le Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique est entré en vigueur le 12 octobre 2014. Il vise à partager les avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques d'une manière juste et équitable contribuant à la conservation de la diversité biologique et à l'utilisation durable de ses composants (conformément à l'article 1 du protocole) <sup>(39)</sup>.

En **Guadeloupe**, la région a lancé un appel à projets en 2015 sur la valorisation des sargasses. Plusieurs projets ont été sélectionnés et portent sur la valorisation agronomique des algues marines, le compostage, la production de biogaz, la production de bioplastiques et le développement des aliments pour animaux ou des produits cosmétiques à base d'algues. De plus, un projet de culture d'algues marines à usage cosmétique a été lancé par un opérateur privé, Vimera. Il gère actuellement une station d'expérimentation de 1 000 m<sup>2</sup>.

Le secteur de la biotechnologie bleue est également en phase de pré-développement en **Martinique**, avec pour objectif de valoriser les sargasses, l'éponge de mer et la spiruline. Les travaux de recherche sont menés par des instituts de recherche - IFREMER <sup>(40)</sup>, UAG <sup>(41)</sup>, CIRAD <sup>(42)</sup>, INRA <sup>(43)</sup> - et des acteurs privés. L'ADEME <sup>(44)</sup> a lancé un appel à projets en Martinique en 2015 sur la collecte et la valorisation de la sargasse. Les domaines les plus prometteurs sont le compostage, les utilisations agricoles (engrais) et le bioplastique.

#### 1.1.1.7 Autres activités maritimes

Le tableau suivant présente, pour chaque RUP (ou dans le bassin maritime), les autres activités maritimes identifiées. Les analyses détaillées effectuées sur ces activités sont présentées dans les annexes 1, 2, 3 et 4 pour les RUP et dans l'annexe 10 pour le bassin Caraïbes-Amazone.

---

<sup>(38)</sup> "Drugs and cosmetics form the Sea".

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3783861/#b13-marinedrugs-02-00073>.

<sup>(39)</sup> Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique.

<https://www.cbd.int/abs/doc/protocol/nagoya-protocol-en.pdf>.

<sup>(40)</sup> IFREMER: Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.

<sup>(41)</sup> UAG: Université des Antilles et de la Guyane.

<sup>(42)</sup> CIRAD: Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement.

<sup>(43)</sup> INRA: Institut National de Recherche Agronomique.

<sup>(44)</sup> ADEME: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

### Extraction d'hydrocarbures

L'activité d'extraction d'hydrocarbures a des impacts directs sur l'environnement et sur les ressources biologiques. Ainsi, le développement de ces activités n'est pas conforme à la croissance bleue durable. Le paragraphe suivant donne un aperçu général de l'activité dans le bassin maritime.

Dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazonie**, seuls la Trinité-et-Tobago et la Barbade disposent à la fois de réserves de pétrole et de gaz naturel. Le Suriname a seulement une production de pétrole. Trinité-et-Tobago est le plus grand producteur de pétrole et de gaz des Caraïbes et le seul exportateur important. Au niveau du bassin, aucun développement supplémentaire n'est prévu à court et moyen terme pour cette activité. Des exceptions peuvent être faites pour la Trinité-et-Tobago et la Grenade, où l'expansion des activités offshore est attendue, et pour la Guyane française, où les recherches sont en cours.

En **Guyane française**, le résultat du forage pétrolier réalisé en 2011 était favorable, le pétrole ayant été détecté à une profondeur de 6 000 m. Une évaluation environnementale de l'exploration réalisée en 2012 a montré que l'activité pétrolière en Guyane française avait un impact direct sur les ressources biologiques marines, le plus grand impact étant lié aux effets des ondes sismiques sur les cétacés et les tortues et dans une moindre mesure sur les poissons. La présence d'équipements nautiques et de vibrations a également un impact sur les poissons, les cétacés et les tortues. L'exploration peut également avoir un impact sur d'autres activités en raison de la présence d'installations, de vibrations et de déchets, ainsi que sur d'autres secteurs (pêche, transport par eau) <sup>(45)</sup>. Ces impacts seront constamment analysés et surveillés en cas de poursuite de l'exploration et de l'exploitation des ressources pétrolières.

Le potentiel de développement de cette activité est limité car le ministère chargé de l'environnement a indiqué en juin 2017 son objectif d'arrêter l'exploration et l'extraction pétrolières tant en France métropolitaine que dans les régions ultrapériphériques. Un texte législatif devrait être proposé à l'automne 2017 <sup>(46)</sup>.

### Extraction d'agrégats

L'extraction d'agrégats a des impacts directs sur l'environnement et sur les ressources biologiques. Le développement de ces activités n'est pas conforme à la croissance bleue durable. Le paragraphe suivant donne un aperçu général de l'activité dans le bassin maritime. L'extraction de produits minéraux dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazonie** génère généralement peu de profit pour les économies locales. C'est le cas de la Barbade, de la Dominique et de Saint-Vincent-et-les Grenadines, où le secteur minier joue un rôle mineur dans leurs économies. Pour d'autres territoires, l'exploitation du sable contribue de manière significative à leurs économies, comme Antigua-et-Babuda, où l'extraction de sable était historiquement l'activité la plus importante de l'île, et Montserrat, où cette activité est l'une des principales activités génératrices de revenus. Pour Montserrat, il existe un grand marché potentiel pour le «sable de Montserrat» grâce à la haute qualité de ce produit. D'un autre côté, la restauration des plages et la protection des côtes sont devenues une préoccupation majeure dans les Caraïbes.

En **Guadeloupe**, l'extraction de sable marin pour l'industrie de la construction a été observée. Un seul opérateur est actif.

### Extraction de sel

L'activité d'extraction du sel a été identifiée à Anguilla (moyenne de 37 000 à 40 000 barils par an) et à Saint-Vincent-et-les Grenadines, où le sel est produit <sup>(47)</sup>.

### Dessalement

La plupart des îles des **Caraïbes** partagent les mêmes défis pour fournir de l'eau potable à leurs habitants. De nombreuses îles dépendent largement du dessalement pour satisfaire la demande croissante d'eau douce, principalement liée au tourisme. Ainsi, le dessalement est de plus en plus envisagé pour assurer la sécurité de l'eau dans la région. Depuis 2007, 68 nouvelles usines de dessalement ont été construites à travers les Caraïbes. Ces installations ont aujourd'hui une capacité de 782 000 mètres cubes d'eau purifiée par jour, selon l'Association de dessalement des Caraïbes (CaribDA).

D'un point de vue opérationnel, le fonctionnement des usines de dessalement devient plus simple. De plus, le coût de la technologie semble diminuer, ce qui rend le dessalement plus

<sup>(45)</sup> Permis d'exploration Guyane Maritime — Réalisation d'une campagne sismique 3D — Volume 1 — Résumé non technique du document d'appréciation des impacts environnementaux (DAIE) sismique — CREOCEAN for Shell, 2012.

<sup>(46)</sup> [http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/06/23/nicolas-hulot-s-engage-a-interdire-tout-nouveau-permis-d-exploration-d-hydrocarbures\\_5150067\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/06/23/nicolas-hulot-s-engage-a-interdire-tout-nouveau-permis-d-exploration-d-hydrocarbures_5150067_3244.html).

<sup>(47)</sup> "The Mineral Industries of the Islands of the Caribbean", 2011.  
<https://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/country/2011/myb3-2011-aa-bf-bb-uc-cu-jm-td.pdf>.

abordable. Cependant, le coût croissant de l'énergie demeure un défi permanent et peut compromettre les gains réalisés sur le coût d'investissement. Pour cette raison, le développement des énergies renouvelables pourrait représenter une opportunité importante pour la disponibilité de sources durables d'énergie pour le dessalement. Pour les **RUP**, les activités de dessalement ont été uniquement identifiées à Saint-Martin, où toute l'eau potable provient du dessalement. Une usine (Union Caraïbe de Dessalement d'Eau de Mer - UCDEM, filiale de Veolia) approvisionne l'ensemble de la partie française de l'île depuis 2006.

Le dessalement reste un moyen coûteux pour la production de l'eau douce. Des projets de recherche sont en cours pour analyser le potentiel des sources alternatives, notamment les ressources en eaux souterraines.

#### Construction et réparation navales

La construction navale est une activité généralement négligable dans les territoires insulaires car il est moins coûteux d'importer des bateaux par voie maritime que d'importer des matériaux et de construire des bateaux localement, sauf dans le cas de la fabrication artisanale utilisant des produits en bois. Néanmoins, des activités de construction de bateaux ont été identifiées à Anguilla, en Guadeloupe et à Sint Marteen (NL). Cette activité est importante pour l'attractivité de chaque territoire pour la plaisance et le transport par eau, mais aussi pour la pêche.

En **Guadeloupe**, un opérateur important situé dans la zone portuaire est spécialisé dans les réparations de superyachts. D'autres opérateurs ont également été identifiés, un opérateur important spécialisé dans les bateaux de pêche et de plaisance et plusieurs autres petits opérateurs. Il y a un potentiel pour l'activité de réparation navale, avec l'évolution prévue de la plaisance et le développement de l'activité autour des navires de plaisance de grande taille.

En **Martinique**, l'activité de réparation des navires comprend deux sous-activités: une première concernant la réparation des grands navires (jusqu'à 130 m). Cette activité est localisée dans la zone de Fort-de-France. La deuxième concerne la réparation des petits navires dans la zone du Marin. Une des entreprises identifiées est spécialisée dans le démantèlement des navires. Les perspectives de réparation sont significatives et la Martinique a l'intention d'occuper une position centrale dans la zone des Caraïbes pour la réparation de tout type de navires.

#### 1.1.1.8 Principales organisations et acteurs actifs dans le secteur maritime

Dans ce paragraphe, les principaux acteurs publics et privés actifs dans le bassin maritime et dans chaque RUP sont identifiés. Leurs rôles dans les politiques et activités maritimes pertinentes sont également rapportés.

**Tableau 1 — Liste des principaux acteurs et organisations actifs dans le bassin maritime Caraïbes-Amazone**

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                        | Type d'acteur             | Activité (s)<br>maritime(s)          | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Caraïbes-<br>Amazonie      | Association des<br>États de la<br>Caraïbe (ACS) | Acteur public             | Toutes les<br>activités<br>maritimes | Le principal rôle de l'ACS est de renforcer la coopération régionale et le processus d'intégration en vue de créer un espace économique renforcé dans la région, de préserver l'intégrité environnementale de la mer des Caraïbes et de promouvoir le développement durable de la région. Les RUP sont des membres associés d'ACS.                                                                                                                                                                     |
| Caraïbes-<br>Amazonie      | Communauté<br>des Caraïbes<br>(CARICOM)         | Organisation<br>régionale | Toutes les<br>activités<br>maritimes | La CARICOM vise à renforcer les liens entre les États dans la région et à créer un marché unique commun. Plusieurs stratégies régionales ont été développées dans le cadre de cette organisation dans les domaines de la pêche, de l'énergie et des transports. Le champ d'action de la CARICOM comprend quatre principaux domaines: l'intégration économique; la coordination de la politique étrangère; le développement humain et social et la sécurité. Les RUP ne sont pas membres de la CARICOM. |
| Caraïbes-<br>Amazonie      | Organisation du<br>tourisme de la               | Organisation<br>régionale | Tourisme<br>(tourisme côtier)        | L'Organisation du tourisme compte 32 États membres et plusieurs acteurs privés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                        | Type d'acteur                                             | Activité (s)<br>maritime(s)             | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | Caraïbe (CTO)                                                   |                                                           | et de croisière)                        | L'objectif principal est de fournir à ses membres les services et les informations nécessaires au développement du tourisme durable pour le bénéfice économique et social de la Caraïbe en : <ul style="list-style-type: none"> <li>• encourageant la collaboration entre les pays et les autres partenaires;</li> <li>• assurant un rôle promotionnel et marketing;</li> <li>• partageant des informations et des connaissances entre ses membres, par l'organisation des forums par exemple;</li> <li>• fournissant des conseils et de l'assistance technique.</li> </ul> Les RUP sont membres du CTO. |
| Caraïbes-Amazonie          | Mécanisme régional des pêches des Caraïbes (CRFM)               | Organisation intergouvernementale des États de la Caraïbe | Pêche et aquaculture                    | Établir des mesures appropriées pour la conservation, la gestion, l'utilisation durable et le développement des ressources halieutiques et des écosystèmes connexes.<br>Renforcer les compétences des pêcheurs de la région en optimisant les retombées sociales et économiques du secteur de la pêche.<br>Promouvoir un commerce compétitif et des conditions de marché stables.<br>Les RUP ne sont pas membres du CRFM.                                                                                                                                                                                |
| Caraïbes-Amazonie          | Association des transporteurs maritimes de la Caraïbe (CSA)     | Organisation professionnelle                              | Navigation (transport par eau et ports) | Echange d'informations essentielles au développement, aidant ainsi les membres à améliorer leur efficacité et leur production.<br>Formation et développement des ressources humaines dans l'industrie maritime des Caraïbes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Caraïbes-Amazonie          | Association des croisières de la Floride et des Caraïbes (FCCA) | Organisation professionnelle                              | Tourisme de croisière                   | Favoriser la compréhension de l'industrie des croisières et de ses pratiques afin d'établir des coopérations avec ses partenaires et de développer des partenariats bilatéraux avec d'autres secteurs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Toutes les RUP de l'UE     | Cluster Maritime                                                | Organisation professionnelle                              | Toutes les activités maritimes          | Le Cluster Maritime Français intervient dans trois domaines: communication institutionnelle, synergies opérationnelles et actions d'influence.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Toutes les RUP de l'UE     | Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins     | Organisation professionnelle                              | Pêche et aquaculture                    | Une organisation professionnelle qui représente les pêcheurs, promeut et défend les intérêts de leurs activités professionnelles.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Toutes les RUP de l'UE     | Direction de la Mer (DDM)                                       | Acteur public                                             | Toutes les activités maritimes          | Administration en charge de la mise en œuvre des politiques relatives au développement durable de l'espace maritime.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Toutes les RUP de l'UE     | Service Territoire, Mer, Développement Durable                  | Acteur public                                             | Toutes les activités maritimes          | Administration en charge de la mise en œuvre des politiques relatives au développement durable.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Toutes les RUP de l'UE     | Chambre de Commerce et d'Industrie                              | Acteur public                                             | Toutes les activités maritimes          | Soutenir et représenter les acteurs économiques.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Toutes les RUP de l'UE     | Office du tourisme                                              | Acteur public                                             | Tourisme                                | Promotion et développement du tourisme.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                                                             | Type d'acteur                         | Activité (s)<br>maritime(s)                                                        | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Toutes les<br>RUP de l'UE  | Collectivité<br>territoriale                                                                         | Administration<br>régionale           | Toutes les<br>activités<br>maritimes                                               | Autorité régionale.                                                                                                                                                                                                                          |
| Guyane<br>française        | Association<br>Aquacole de<br>Guyane (AAG)                                                           | Organisation<br>profession-<br>-nelle | Aquaculture                                                                        | Représente et défend ses membres sur les<br>plans technique, social et administratif.<br>Travaille pour le développement de<br>l'aquaculture durable.<br>Favorise les produits de l'aquaculture.                                             |
| Martinique                 | Association pour<br>le<br>Développement<br>de la Production<br>Aquacole<br>Martiniquaise<br>(ADEPAM) | Organisation<br>profession-<br>-nelle | Aquaculture                                                                        | Représente ses membres dans les<br>administrations et avec les partenaires du<br>secteur.<br>Favorise les produits de l'aquaculture.<br>Assure l'échange de méthodes techniques<br>entre les membres et les producteurs<br>d'autres régions. |
| Martinique                 | Martinique<br>Yachting<br>Association<br>(MYA)                                                       | Organisation<br>profession-<br>-nelle | Port<br>Transport par<br>eau Tournisme<br>côtier                                   | Promotion des activités de plaisance (y<br>compris l'organisation d'événements).<br>Suivi statistique de l'activité.                                                                                                                         |
| Martinique                 | AKUE Energy                                                                                          | Opérateur<br>privé                    | Énergie<br>renouvelable                                                            | Développement d'un projet basé sur<br>l'énergie thermique des océans.                                                                                                                                                                        |
| Guadeloupe                 | Syndicat des<br>producteurs<br>aquacoles de<br>Guadeloupe<br>SYPAGUA                                 | Organisation<br>profession-<br>-nelle | Aquaculture                                                                        | Représente et défend les producteurs.<br>Favorise le développement de l'aquaculture<br>en Guadeloupe.                                                                                                                                        |
| Guadeloupe                 | UMEP (Union<br>Maritime et<br>Portuaire)                                                             | Organisation<br>profession-<br>-nelle | Transport par<br>eau, Ports                                                        | L'UMEP assure le lien entre les membres de<br>la communauté portuaire. C'est également<br>un outil au service des clients, notamment<br>pour la formation professionnelle.                                                                   |
| Guadeloupe                 | CMA CGM                                                                                              | Opérateur<br>privé                    | Transport par<br>eau (fret)                                                        | Services de fret et de transport maritime.                                                                                                                                                                                                   |
| Guadeloupe                 | Marina Bas du<br>Fort                                                                                | Marina                                | Tourisme<br>(Plaisance)                                                            | Gestionnaire de la marina principale -<br>Propriétaire des gîtes aquatiques.                                                                                                                                                                 |
| Guadeloupe                 | Valorem                                                                                              | Opérateur<br>privé                    | Energies<br>renouvelables                                                          | Étude de faisabilité d'un parc éolien<br>flottant.                                                                                                                                                                                           |
| Saint-Martin               | Direction des<br>Services<br>Vétérinaires                                                            | Publique                              | Pêche                                                                              | Administration en charge des inspections<br>sanitaires tout au long de la chaîne<br>alimentaire.                                                                                                                                             |
| Saint-Martin               | Réserve<br>nationale<br>naturelle de<br>Saint-Martin                                                 | Reserve<br>nationale                  | Toutes les<br>activités<br>maritimes                                               | Soutien et représentation des acteurs<br>économiques.                                                                                                                                                                                        |
| Saint-Martin               | Port de Galisbay                                                                                     | Port<br>commercial                    | Ports, Transport<br>par eau,<br>toursisme de<br>croisière,<br>réparation<br>navale | Port commercial.                                                                                                                                                                                                                             |

### 1.1.2 Identification des activités maritimes les plus importantes

Les activités maritimes économiques contribuent de manière significative à l'économie globale des pays du bassin Caraïbes-Amazone. Parmi celles-ci, le **tourisme côtier**, le **tourisme de croisière**, la **navigation** (transport par eau et ports) et la **pêche et l'aquaculture** jouent un rôle majeur dans l'ensemble de l'économie caribéenne, car : (i) ces activités ont été identifiées dans tous les territoires du bassin, y compris les RUP, et (ii) elles représentent les activités maritimes les plus développées dans presque tous les territoires. Les données quantitatives sur les activités maritimes n'étant pas disponibles de manière homogène dans tous les territoires composant le

bassin maritime, le tableau suivant analyse l'importance de chaque activité maritime dans chaque territoire du bassin Caraïbes-Amazone.

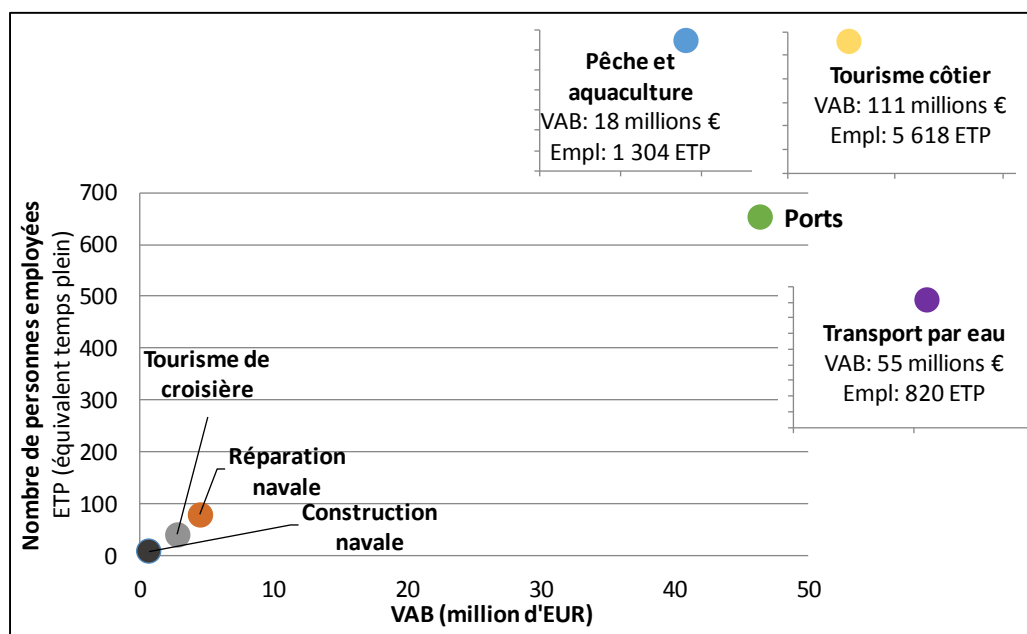
**Tableau 2 – Activités maritimes identifiées dans le bassin Caraïbes-Amazone**

| Groupe                      | Secteurs                                 | RUP                 |            |            |                   | Autres |          |                        |         |           |         |            |                  |                  |                         |                                      |          |                       |
|-----------------------------|------------------------------------------|---------------------|------------|------------|-------------------|--------|----------|------------------------|---------|-----------|---------|------------|------------------|------------------|-------------------------|--------------------------------------|----------|-----------------------|
|                             |                                          | Guyane<br>française | Guadeloupe | Martinique | St Martin<br>(FR) | Amapa  | Anguilla | Antigua-et-<br>Barbuda | Barbade | Dominique | Grenade | Montserrat | St<br>Barthélemy | Sainte-<br>Lucie | Sint<br>Maarten<br>(NL) | St-Vincent-<br>et-les-<br>Grenadines | Suriname | Trinité-et-<br>Tobago |
| Ressources<br>vivantes      | Pêche et aquaculture                     | XX                  | XXX        | XXX        | X                 | X      | X        | XX                     | XX      | X         | XX      | X          |                  | X                | X                       | X                                    | XXX      | XXX                   |
|                             | Biotechnologie bleue                     |                     |            |            |                   |        |          |                        |         |           |         |            |                  |                  |                         |                                      |          |                       |
| Ressources non-<br>vivantes | Extraction<br>d'hydrocarbures            | X                   |            |            |                   |        |          |                        | X       |           |         |            |                  |                  |                         |                                      | X        | XXX                   |
|                             | Extraction d'agrégats                    |                     | X          |            |                   | X      | X        |                        | X       | X         | X       | X          |                  |                  |                         | X                                    | X        | X                     |
|                             | Extraction de sel                        |                     |            |            |                   |        | X        | X                      |         | X         |         |            |                  |                  |                         | X                                    |          |                       |
|                             | Exploitation minière des<br>fonds marins |                     |            |            |                   | X      |          |                        | X       | X         | X       |            |                  |                  |                         |                                      |          |                       |
|                             | Dessalement                              |                     |            |            | X                 |        |          | X                      | X       |           | X       |            |                  | X                | X                       |                                      |          | X                     |
| Navigation                  | Transport par eau                        | X                   | XX         | XX         | X                 | X      | X        | X                      | XX      | X         | X       | X          | X                | XX               | X                       | X                                    | XXX      | XXX                   |
|                             | Ports (y compris le<br>dragage)          | X                   | XX         | XX         | X                 | X      | X        | X                      | XX      | X         | X       | X          | X                | XX               | X                       | X                                    | XXX      | XXX                   |
| Construction<br>navale      | Construction navale                      |                     | X          |            | X                 |        | X        |                        |         |           |         |            |                  |                  | X                       |                                      |          |                       |
|                             | Réparation navale                        |                     | XX         | XX         | XX                |        |          | X                      |         |           |         |            |                  |                  | XX                      |                                      |          |                       |
| Tourisme                    | Tourisme côtier                          | X                   | XXX        | XXX        | XX                | X      | XX       | XX                     | XXX     | XX        | XX      | X          | X                | XXX              | XX                      | XX                                   | X        | XXX                   |
|                             | Tourisme de croisière                    | X                   | XX         | XX         | X                 |        | X        | X                      | XXX     | XX        | XX      |            | X                | XXX              | XXX                     | X                                    |          | X                     |
| Énergie<br>renouvelable     | Énergie éolienne                         |                     |            |            |                   |        |          |                        |         |           |         |            |                  |                  |                         |                                      |          |                       |
|                             | Autres énergies<br>renouvelables         |                     |            |            |                   |        |          |                        |         |           |         |            |                  |                  |                         |                                      |          |                       |

|         |     |                                                         |
|---------|-----|---------------------------------------------------------|
| Légende |     | Activité non identifiée sur le territoire               |
|         | X   | Développement faible de l'activité sur le territoire    |
|         | XX  | Développement moyen de l'activité sur le territoire     |
|         | XXX | Développement important de l'activité sur le territoire |

Au regard de l'économie bleue de chaque RUP, ces quatre activités sont celles qui ont le plus haut impact socio-économique sur les économies locales, comme le montrent les graphiques ci-dessous.

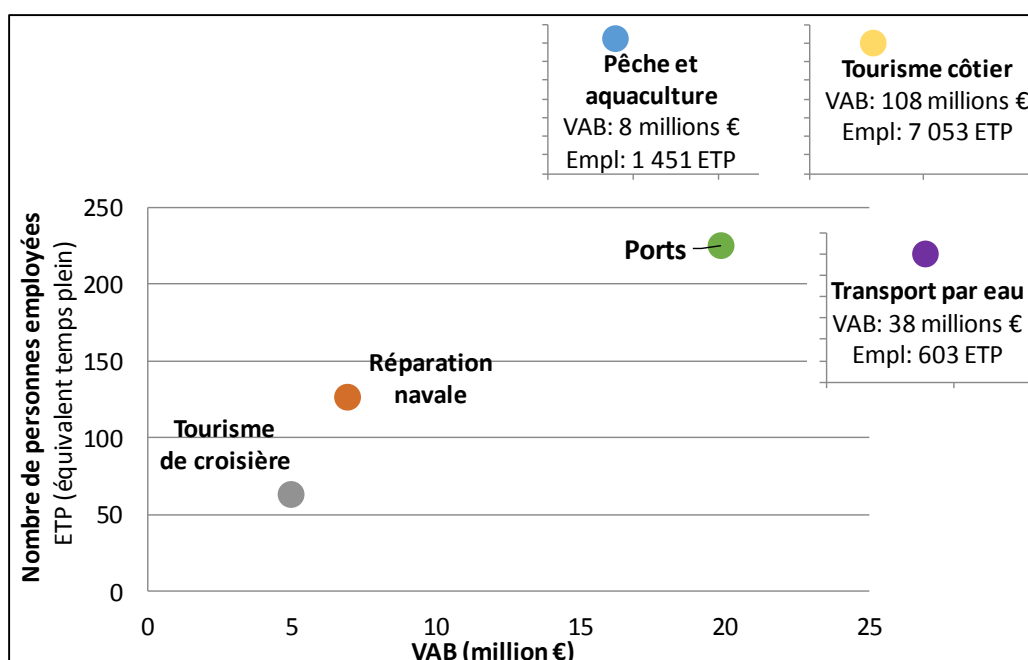
**Figure 4 — Activités maritimes en Guadeloupe et leur impact socio-économique**



Source: Elaboration sur la base de données INSEE. Données de 2014 pour la pêche et l'aquaculture et le chiffre d'affaires du tourisme. Données de 2013 pour les autres activités.

En Guadeloupe, les quatre activités maritimes ayant le plus important impact socio-économique sont la pêche et l'aquaculture, le tourisme côtier, le transport par eau et les ports. La construction navale et la réparation navale jouent un rôle marginal et le tourisme de croisière présente une faible valeur puisqu'elle ne tient pas compte des effets générés par les activités connexes.

**Figure 5 — Activités maritimes en Martinique et leur impact socio-économique**

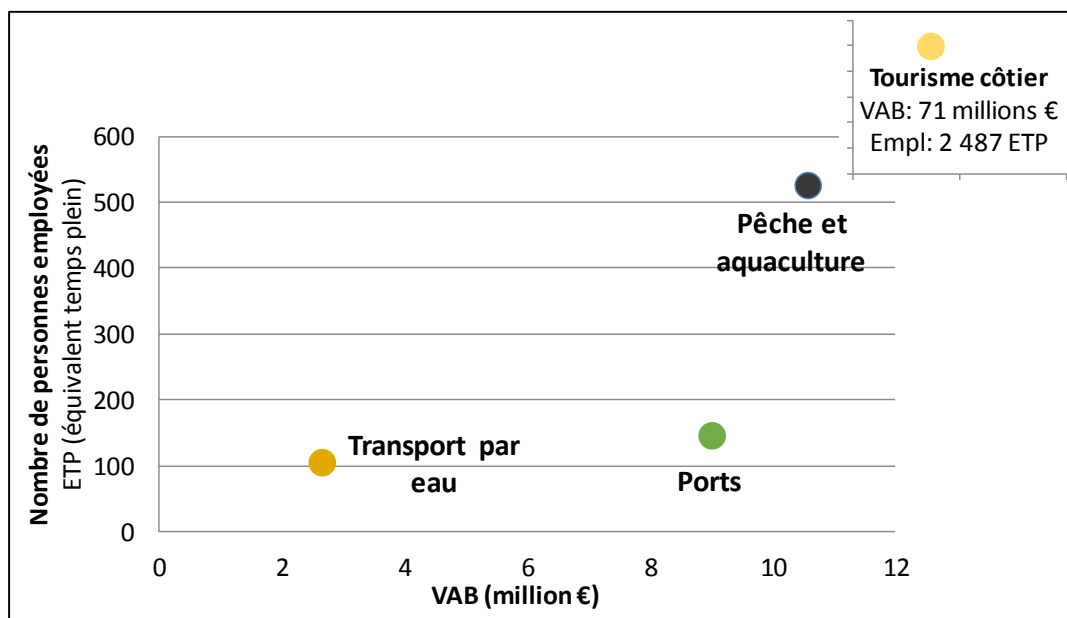


Source: Elaboration sur la base de données INSEE. Données de 2014 pour la pêche et l'aquaculture et le tourisme. Données de 2013 pour les autres activités.

En Martinique également, les activités maritimes ayant le plus haut impact socio-économique sont la pêche et l'aquaculture, le tourisme côtier, le transport par eau et les ports. L'activité de réparation des navires joue un rôle marginal.

Pour la Martinique également, le tourisme de croisière présente une faible valeur, puisqu'il ne tient pas compte des effets générés par les activités connexes.

**Figure 6 – Activités maritimes en Guyane française et leur impact socio-économique**



Source: Elaboration sur la base de données INSEE de 2014 pour la pêche et l'aquaculture, de 2013 pour le transport par eau et les ports et de 2012 pour le tourisme.

Bien qu'il joue un rôle marginal dans l'économie globale et est moins important que dans les autres RUP, le tourisme côtier reste l'activité bleue la plus importante en Guyane française, suivi par la pêche et l'aquaculture, le transport par eau et les ports.

**Tableau 3 – Activités maritimes à Saint Martin et leurs impacts socio-économiques**

| Groupe                 | Secteurs                   | Activité mature (m) Activité pré-développée (p) | Emploi                 | Chiffre d'affaires (M €)            |
|------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
|                        |                            |                                                 | 2014                   | 2014                                |
| Rssources vivantes     | Pêche et aquaculture       | m                                               | 12 (pêcheurs déclarés) | 2 (y compris activité non déclarée) |
|                        |                            |                                                 | ≈ 80 pêcheurs actifs   |                                     |
| Ressources non-vivante | Dessalement                | m                                               | ss                     | ss                                  |
| Navigation             | Transport par eau et ports | m                                               | 100 à 150              | 10 à 15                             |
|                        | Réparation navale          | m                                               | 50 à 100               | <5                                  |
| Tourisme               | Tourisme côtier            | m                                               | 1 622                  | nd                                  |

Sources: Programme de développement de l'industrie de la pêche à Saint-Martin, 2015 (CCISM) pour la pêche et l'aquaculture; estimations basées sur les entretiens avec les parties prenantes pour le transport par eau, les ports et la réparation navale et Institut d'émission des départements d'outre-mer basées sur des données de l'Union de

Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales pour le tourisme côtier.

Les données sur la valeur ajoutée brute, l'emploi et le chiffre d'affaires ne sont pas disponibles pour Saint-Martin. Ainsi, des données alternatives ont été utilisées pour combler ces données manquantes. Voir plus de détails sur les méthodes utilisées dans le chapitre 1 de l'annexe 3.

Compte tenu de l'importance actuelle des activités de **tourisme côtier**, de **tourisme de croisière**, de **navigation** - transport par eau et ports - et de **pêche et aquaculture** dans les économies locales de tous les territoires du bassin Caraïbes-Amazone, ces activités présentent un potentiel de développement futur en matière d'opportunités d'emplois et de création de la valeur ajoutée <sup>(48)</sup>. Par ailleurs, les deux activités de **l'énergie renouvelable** et de la **biotechnologie bleue** sont en phase de pré-développement mais présentent un potentiel de croissance remarquable dans l'avenir proche et pourraient créer d'importantes opportunités d'emploi et de valeur ajoutée pour l'économie des bassins maritimes.

### 1.1.3 Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire des meilleures pratiques

L'objectif de ce paragraphe est de présenter les principales conclusions de **l'analyse des synergies et des conflits** entre les activités maritimes les plus importantes. En outre, les principaux résultats de **l'analyse des lacunes** pour ces activités ont également été rapportés au niveau du bassin maritime et pour chaque RUP. Ces résultats sont classés dans trois catégories: «législatifs», «non législatifs» et «financiers».

À la fin du paragraphe, les **meilleures pratiques** et les **projets phares**, sélectionnés à partir des annexes, ont été répertoriés pour toutes les activités.

#### 1.1.3.1 Pêche et aquaculture

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

L'analyse des synergies et des conflits entre les activités maritimes a montré qu'aussi bien au niveau du bassin **Caraïbes-Amazone** qu'au niveau des **RUP** (à l'exclusion de la Guyane française), le développement du pécaturisme <sup>(49)</sup> pourrait créer des synergies importantes entre l'activité de la pêche (et potentiellement l'aquaculture) et le tourisme côtier.

Concernant la **Martinique** et la **Guadeloupe**, l'activité de pêche artisanale a des synergies intrinsèques avec le tourisme côtier. Le secteur de la pêche a, en effet, une valeur patrimoniale importante et représente un atout pour l'image de la Martinique.

D'autre part, dans le bassin **Caraïbes-Amazone**, des conflits entre l'activité de la pêche et aquaculture et d'autres activités maritimes ont été identifiés et concernent particulièrement l'utilisation de l'espace, sur les côtes et en mer. Compte tenu de l'importance du nombre d'activités menées dans la zone côtière, l'obtention de concessions pour l'aquaculture pourrait être plus compliquée et des conflits pourraient apparaître entre les activités aquacoles et touristiques. Bien que de tels conflits aient été généralement identifiés dans le bassin maritime, ces situations ne semblent pas exister dans les RUP, compte tenu du développement limité de l'aquaculture. D'autre part, en **Guyane française**, il existe des conflits potentiels entre le secteur de la pêche et l'extraction de pétrole (et dans une moindre mesure le transport par eau) <sup>(50)</sup>, en raison de la présence d'ondes sismiques et de déchets, selon les zones retenues pour l'extraction pétrolière (si l'activité d'extraction est autorisée). Cela met en évidence l'impact négatif de l'extraction du pétrole sur les ressources marines.

---

<sup>(48)</sup> Pour plus de détails concernant le potentiel futur, veuillez consulter le chapitre 9 de l'annexe 10.

<sup>(49)</sup> Le pécaturisme est une activité dont l'objectif est de faire embarquer des touristes à bord de bateaux de pêcheurs professionnels locaux. Les touristes peuvent participer à des opérations de pêche, visiter des villages de pêcheurs le long du rivage et manger du poisson, fraîchement pêché et préparé à bord.

<sup>(50)</sup> Voir les détails dans l'annexe 4 - Guyane française. Permis d'exploration Guyane Maritime - Réalisation d'une campagne sismique 3D - Volume 1 - Résumé non technique du document d'appréciation des impacts environnementaux (DAIE) sismique - CREOCEAN pour Shell, 2012.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Plusieurs **difficultés non législatives** ont été identifiées au niveau du bassin maritime Caraïbes-Amazone. Concernant les compétences des ressources humaines, le manque de formation constitue une difficulté importante pour la mise en place d'une activité de pêche et d'aquaculture durable, et présente un obstacle devant la capacité entrepreneuriale du secteur pour l'investissement, la diversification des activités et l'accroissement des revenus. Pour l'aquaculture, un personnel disposant d'une formation technique ou universitaire adéquate fait défaut dans la région. En matière d'infrastructures, il existe un manque d'installations pour la pêche. Le manque d'espace pour la mise en place des projets aquacoles constitue également une difficulté importante dans les îles des Caraïbes. En effet, l'aquaculture au large est compliquée dans les zones sujettes aux ouragans et les zones côtières sont très convoitées ou inadaptées à cause de la pollution. Enfin, davantage de travaux de recherche sur l'évaluation des stocks et sur les programmes de suivi des captures devraient être menés dans la région. Certaines études sont actuellement réalisées par les acteurs du secteur public, les ONG et les acteurs privés, impliqués dans la production aquacole commerciale, mais ces travaux sont jugés insuffisants pour soutenir efficacement les connaissances et le suivi des ressources halieutiques. Dans ce secteur en particulier, une utilisation plus large des fonds publics est attendue (**difficulté financière**).

En **Guadeloupe**, les **difficultés non législatives** concernent les compétences des ressources humaines. Pour la pêche, une formation sur la sécurité à bord et sur les bonnes pratiques pour la commercialisation des produits semble nécessaire. Pour l'aquaculture, aucune offre de formation n'est disponible localement. Pour de tels besoins, les gens devraient se déplacer en Martinique ou en France métropolitaine. Une autre difficulté concernant le vieillissement de la flotte de pêche a été identifiée. Ainsi, un renouvellement de la flotte, une amélioration de la sécurité à bord et de l'efficacité énergétique sont d'importance primordiale pour permettre aux pêcheurs d'opérer plus loin de la côte, dans les zones moins exploitées. D'autres difficultés relatives aux infrastructures, particulièrement les sites de débarquement ont été identifiées. Par ailleurs, l'amélioration des connaissances sur les ressources marines est également nécessaire pour l'amélioration de leur gestion.

Le manque de modernisation de la flotte et les conditions de sécurité à bord représentent une difficulté en **Martinique** également, surtout avec la faible capacité d'investissement des pêcheurs et l'absence de subvention pour le renouvellement des navires. Les **difficultés non législatives** comprennent le manque de formation et de capacité entrepreneuriale des pêcheurs et le manque de recherche en matière d'innovation pour la pêche artisanale. L'amélioration des connaissances sur la ressource marine est également nécessaire en Martinique pour améliorer sa gestion.

La formation des pêcheurs est également limitée à **Saint-Martin (difficulté non législative)**. De plus, l'intérêt pour développer le service de formation est limité car le nombre de candidats demeure faible. Des difficultés en matière d'infrastructures ont également été identifiées, à savoir l'absence de sites de débarquement adéquats à Saint-Martin. Comme dans les autres RUP de la région, la flotte doit être modernisée, notamment concernant la sécurité à bord et la réduction de la consommation de carburant, nécessaires pour la durabilité des activités de pêche. Enfin, concernant la recherche, les ressources ne sont pas bien connues. Un appui technique est nécessaire pour mettre en place un observatoire avec des données continues sur les captures (y compris les captures de pêche illégale) afin d'améliorer les connaissances et la gestion des ressources marines.

Les **difficultés non-législatives** en **Guyane française** sont similaires à celles identifiées dans les autres RUP, à savoir le manque de formation des pêcheurs (et un intérêt limité pour augmenter les capacités entrepreneuriales), d'infrastructures pour le débarquement du poisson, de ressources financières pour moderniser la flotte et de connaissances des ressources marines.

### 1.1.3.2 Tourisme côtier

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Au niveau du bassin **Caraïbes-Amazonie**, le développement du tourisme côtier est fortement lié aux activités de transport, intérieurs et entre les îles (transport aérien et maritime). En revanche, le développement du tourisme côtier ainsi que des infrastructures et des services portuaires pourraient générer des conflits avec d'autres activités maritimes, concernant l'utilisation de l'espace, par exemple avec l'aquaculture, même si cette dernière est peu développée.

Dans les différentes RUP, ce type de conflit n'a pas été identifié. En revanche, des synergies ont été identifiées dans **toutes les RUP** entre le tourisme côtier et le transport par eau et entre les services touristiques déjà en place et le tourisme de croisière. En effet, les croisiéristes débarquant dans les RUP, profitent des services offerts par le tourisme côtier (restaurants, commerces, services nautiques, plages, etc.). Concernant la **Guyane française**, le développement du tourisme côtier et de tourisme de croisière étant limité, des synergies significatives n'ont pas été identifiées.

- **Principaux résultats de l'analyse des difficultés**

Au niveau du bassin **Caraïbes-Amazonie**, les difficultés non législatives identifiées dans le secteur du tourisme côtier entravent le potentiel de croissance de cette activité. Les principaux manques concernent les compétences des ressources humaines et la recherche.

Concernant les ressources humaines, il existe un réel besoin de développer les compétences à tous les niveaux pour renforcer les capacités institutionnelles pour l'adoption de cadre de développement global du secteur. Les petites et moyennes entreprises manquent de compétences en gestion et doivent être formées pour améliorer leurs capacités entrepreneuriales. Les liens entre l'industrie et les systèmes de formation n'ont pas été observés.

Des travaux de recherche limités sont menés pour (i) soutenir l'identification d'activités alternatives et plus durables pour enrichir l'offre touristique, (ii) trouver des moyens pour cibler et attirer d'autres catégories de touristes (autres que les touristes de plage) dont la présence sur les territoires peut apporter des bénéfices à une large part de la société.

De manière plus détaillée, en **Guadeloupe**, une formation spécifique (dans les domaines de la communication, de la vente, de l'entretien des navires de plaisance, du nautisme, etc., pour les personnes déjà impliquées dans le secteur et pour les nouveaux employés potentiels) est indispensable pour le développement de l'activité de plaisance. Ce secteur présente un potentiel de croissance remarquable, mais avec des capacités limitées à l'heure actuelle, ne permettant pas de répondre à la demande croissante (**difficulté non-législative**). D'un point de vue financier, l'accès au centre-ville n'est pas efficace et nécessite des investissements pour mettre en place des voies d'accès appropriées. Les croisiéristes arrivent à Pointe-à-Pitre dont l'attractivité du front de mer n'est pas optimale, cela nécessite des moyens financiers pour apporter des améliorations. Enfin, des investissements sont nécessaires pour améliorer les services dans les marinas (restaurants, bars, boutiques de souvenirs, etc.) et pour soutenir les hôtels pour atteindre les standards internationaux.

En **Martinique**, une **difficulté législative** concernant la concurrence avec les autres territoires non-UE dans la région a été signalée par les parties prenantes. Ces territoires poursuivent une stratégie de «duty-free» pour attirer les croisiéristes de plaisance. D'un point de vue **non législatif**, le tourisme côtier nécessite des compétences spécifiques pour l'hôtellerie, la plaisance, les réparations, etc. Certains profils avec les compétences requises ne sont pas disponibles localement. Ceci incite les employeurs à recruter du personnel en France métropolitaine pour certains postes, en particulier dans le secteur de plaisance.

Par ailleurs, en Martinique, une **difficulté financière** a été également identifiée et concerne le manque d'investissements dans le secteur de l'hébergement en matière de nombre d'hôtels et de conformité aux attentes des clients. Une stratégie liée à l'hébergement touristique devrait être définie prochainement par les autorités locales.

A **Saint-Martin**, des **difficultés non législatives** concernant les infrastructures ont été identifiées. En effet, avec l'objectif ultime de développer les activités de plaisance, les terminaux portuaires devraient être restructurés, en créant un quai et en augmentant le tirant d'eau (sous réserve de l'analyse d'impact sur l'environnement). De plus, le front de mer de Marigot, ainsi que ses structures et ses services touristiques (restaurants, boutiques de souvenirs, etc.) doivent être modernisés dans une approche de durabilité et de respect de la biodiversité locale. La qualité d'hébergements proposés doit également être améliorée.

En **Guyane française**, un manque de compétences spécifiques dans le secteur de l'hébergement a été observé (**difficulté non législative**) et les investissements consacrés à l'amélioration des infrastructures touristiques restent limités, malgré l'adoption de plans de développement pour l'amélioration des infrastructures dédiées à cette activité.

### 1.1.3.3 Cruise tourism

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Les synergies entre le tourisme côtier et le tourisme de croisière dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazonie** et surtout dans les **RUP** sont très recherchées car une meilleure organisation de l'offre touristique côtière (restaurants, excursions, commerces, activités nautiques, etc.) pourrait attirer un nombre plus important d'escales des navires de croisière. De meilleures infrastructures pour recevoir des navires de plaisance, y compris des méga-yachts, pourraient également être utilisées pour recevoir des navires de croisière. Le lien avec l'activité portuaire est donc très important. En revanche, des conflits avec le transport par eau apparaissent au cours de la saison des croisières, la priorité pouvant être donnée aux navires de croisière, tandis que les cargos sont obligés de charger et de décharger après le départ des navires de croisière. De tels conflits ont été identifiés dans certains territoires du bassin, à l'exception des RUP où aucun conflit n'a été identifié entre le tourisme de croisière et d'autres activités.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Au niveau du **bassin maritime**, l'analyse des difficultés a révélé plusieurs **difficultés non législatives** affectant le tourisme de croisière. Tout d'abord, concernant les compétences des ressources humaines. En effet, la disponibilité de personnes qualifiées en croisières et en tourisme côtier est limitée dans certaines régions, en particulier dans les RUP (Guadeloupe, Martinique et Saint-Martin). De plus, les installations et les services portuaires de la région des Caraïbes ne sont toujours pas adaptées à la taille moyenne croissante des navires et à l'arrivée des navires de croisière chargés de milliers de touristes. Concernant la recherche, les évaluations sur l'impact économique du tourisme de croisière dans la région font défaut. Celles-ci seraient utiles pour mettre en place des mesures appropriées afin de consolider le secteur dans la zone. À l'heure actuelle, il n'y a pas de stratégie commune concernant le tourisme de croisière dans le bassin, mais plusieurs organisations, comme la CARICOM, l'Organisation du Tourisme des Caraïbes (CTO) et l'Association des croisières de la Floride et des Caraïbes (FCCA) sont actives dans la région des Caraïbes. La coopération se développe sur ce sujet et un forum au sein de la CARICOM a eu lieu en 2015 et a porté sur la collaboration régionale dans le secteur des croisières.

Des **difficultés financières** ont été identifiées à partir de l'analyse du tourisme de croisière en **Guadeloupe**. Voir les difficultés pour le «tourisme côtier» au § 1.1.3.2.

La **difficulté non législative** majeure en **Martinique** concerne l'absence d'un secteur touristique organisé pour accueillir les croisiéristes, qui leur permettrait d'augmenter leur consommation de biens et services sur l'île et accroîtrait donc les avantages économiques pour les entreprises locales. Une attention particulière devrait porter sur cette difficulté afin d'augmenter l'impact des croisières sur l'économie locale.

La même **difficulté non législative** a également été identifiée à Saint-Martin. L'amélioration de l'offre de services (restaurants, boutiques de souvenirs, attractions de loisirs) et d'activités (tournées, excursions, etc.) est écessaire pour augmenter les dépenses des croisiéristes sur place. D'autre part, des investissements importants en infrastructures devraient être envisagés pour restructurer le terminal de croisière et l'adapter aux demandes croissantes des navires de

croisière, et pour repenser le front de mer de Marigot afin d'attirer de nouvelles lignes de croisière.

En **Guyane française**, ce secteur est en cours de développement. Cependant, les infrastructures manquent pour accueillir les grands navires de croisière, et l'organisation pour accueillir les touristes à Cayenne est limitée. Ce sont des exigences clés qui devraient constituer la base de tout plan de développement pour la croissance du tourisme de croisière.

#### 1.1.3.4 Navigation

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Les ports sont au cœur de l'économie bleue, en particulier dans les zones insulaires. Les synergies entre les ports et le transport par eau, la pêche, le tourisme côtier et la réparation navale sont évidentes puisque les ports fournissent toutes les infrastructures nécessaires à toutes ces activités. Ces synergies, qu'elles soient existantes ou potentielles, ont été communément observées dans tous les territoires du bassin **Caraïbes-Amazone**, y compris les RUP. D'un autre côté, des conflits dans la zone portuaire peuvent avoir lieu car, dans les Caraïbes, le trafic des navires est perturbé par les navires de croisière (voir § 1.1.3.3 pour plus de détails). En outre, il existe une hétérogénéité significative entre les ports de la région, avec un manque de coopération entre eux, même si les stratégies régionales cherchent à établir un véritable réseau portuaire.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

L'analyse des difficultés a révélé plusieurs **difficultés non législatives** dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone**. En matière de compétences des ressources humaines, des pratiques de travail dépassées existent encore dans certains ports des Caraïbes, ce qui entraîne des conditions de travail inefficaces, parfois dangereuses. Le manque de formation entraîne des pannes d'équipements, augmentant ainsi les temps du non fonctionnement des ports. En matière d'infrastructure, certains ports (Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Grenade et Antigua et Barbuda) ont des conceptions de terminaux inefficaces, un espace limité pour le trafic de conteneurs et des structures de quai de fret obsolètes. Ces caractéristiques entraînent des restrictions importantes concernant l'efficacité opérationnelle et la capacité de chargement.

Un autre aspect de l'activité de navigation dans la région concerne la recherche sur les taux de fret. L'objectif devrait être de comprendre comment les facteurs (par exemple la distance entre l'origine et la destination des flux de marchandises, l'infrastructure portuaire, l'impact de la connectivité, etc.) ont une incidence sur les taux de fret. En outre, l'étude d'impact de la structure du réseau (proposée par la stratégie régionale qui n'est pas encore mise en œuvre) devrait être intégrée aux recherches futures.

De plus, une difficulté concernant le dédouanement et le suivi de la cargaison a été identifiée. En effet, l'utilisation des systèmes de technologie de l'information est très limitée dans de nombreux ports des Caraïbes, ce qui entraîne beaucoup de charge administrative et entrave le dédouanement et le suivi efficace des marchandises.

La formation du personnel qualifié constitue une importante **difficulté non législative** en **Guadeloupe** et en **Martinique**, mais aussi à **Saint-Martin** et en **Guyane française**, particulièrement pour des compétences très spécifiques: travaux d'artisanat (pour la réparation navale), sécurité et sûreté maritime, manutention des marchandises, planification des navires, commissionnaires en douanes et gestion logistique. L'augmentation du niveau de formation du personnel employé dans le secteur maritime est nécessaire pour maximiser le profit investissements importants réalisés dans les ports de la Guadeloupe et de la Martinique.

Concernant la **Guyane française**, le Grand Port Maritime de Guyane est confronté à un problème spécifique lié au faible tirant d'eau, ce qui limite le développement du transport par eau dans cette RUP. Des investissements sont nécessaires pour développer les infrastructures et pour rester compétitif au niveau régional.

A **Saint-Martin**, des difficultés au niveau des infrastructures ont été observées. Le port de croisière devrait être restructuré pour des raisons de sécurité. Un quai devrait être aménagé pour les navires de croisière et le port de commerce devrait être agrandi car les zones

disponibles sont limitées. De plus, les tirants d'eau devraient être augmentés pour permettre la réception des navires de méga-yachts (après une étude d'impact environnemental).

#### 1.1.3.5 Energies marines renouvelables

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Des conflits possibles concernant l'utilisation de l'espace maritime pourraient émerger entre le développement de sites offshore pour la production d'énergie avec d'autres activités offshore, y compris la pêche et l'aquaculture, l'exploitation minière des fonds marins et l'extraction d'hydrocarbures. Toutefois, l'identification précise des conflits potentiels est prématurée en considérant la phase actuelle de développement de l'énergie éolienne dans les RUP.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

L'analyse des difficultés a révélé que les efforts de renforcement de capacités devraient être orientés vers l'identification de possibilités de partenariats bénéfiques pour les énergies renouvelables et pour l'efficacité énergétique, avec la simplification du cadre réglementaire et la promotion de la R&D pour les solutions énergétiques durables dans toute la région. Un manque de coopération et une duplication des efforts ont été constatés. Au niveau de la région, ils entraînent un gaspillage de capacités et une persistance des difficultés dans les connaissances, ce qui constitue souvent une menace pour le développement des initiatives. Davantage d'études de faisabilité devraient être menées, en se basant sur les expériences antérieures et en optimisant les efforts pour les investissements futurs.

Ces difficultés ont été identifiées à la fois au niveau du **bassin maritime** et au niveau des **RUP**.

#### 1.1.3.6 Biotechnologie bleue

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Les synergies entre la biotechnologie bleue et les activités de pêche et d'aquaculture sont très fortes, en particulier concernant l'algoculture. La biotechnologie bleue peut également avoir un impact positif sur le tourisme côtier grâce à la récolte des algues sur les plages, contribuant ainsi à leur nettoyage pour accueillir les touriites. Cette action a été initiée en **Guadeloupe** et en **Martinique**. Ces synergies dépendront des résultats des recherches en cours pour la valorisation des algues (compost, utilisations agricoles pour la production d'engrais, bioplastique, etc.). Pour la culture d'algue à des fins de valorisation par la biotechnologie, un conflit en matière d'utilisation de l'espace peut avoir lieu avec d'autres activités maritimes.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Concernant les compétences des ressources humaines, les acteurs impliqués dans la biotechnologie bleue proviennent d'universités, d'instituts de recherche et d'entreprises privées en **Martinique** et en **Guadeloupe**. Un développement industriel de la biotechnologie bleue nécessiterait la formation d'autres parties prenantes dans la région. Cela pourrait être l'occasion d'échanger sur les meilleures pratiques et les données. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour la valorisation des bio-ressources, par exemple la valorisation de la sargasse. Cela ne doit pas être considéré comme une difficulté, compte tenu du fait que l'activité est encore à un stade de pré-développement.

#### 1.1.3.7 Principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés

Dans ce paragraphe sont présentés les principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés dans chaque RUP et dans le bassin maritime. Des informations plus détaillées sont présentées dans le chapitre 3 des annexes 1, 2, 3, 4 et 10.

##### 1. **RUP concernée:** Guyane française

**Nom du projet:** développement du projet Odysea pour le tourisme bleu.

**Objectifs:** (i) le développement de la **Guyane française** comme destination phare du tourisme, notamment le tourisme maritime; (ii) meilleure connexion entre la côte et l'arrière-pays; (iii) implication dans le dispositif Odysea.

**Activités maritimes concernées:** Tourisme côtier et tourisme de croisière.

**Résultats atteints:** une étude de faisabilité a été achevée. Ce projet ouvre la voie au développement du tourisme bleu en Guyane française. De nombreux partenaires actifs dans le domaine du tourisme y sont impliqués.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** l'implication dans Odyssea permet:

- une collaboration continue avec les partenaires du projet visant à créer un cluster de croissance pour l'identification des investissements et des projets pour le tourisme bleu;
- une mise en valeur des atouts touristiques et du potentiel de développement économique en Guyane;
- une approche marketing innovante, en définissant et en promouvant des destinations locales;
- une approche innovante du tourisme côtier et de plaisance: structuration d'un itinéraire culturel et économique, caractérisé par un haut niveau de services pour les visiteurs, du port vers la ville;
- une meilleure intégration de la côte et de l'arrière-pays;
- une mise en réseau de tous les territoires impliqués dans le schéma Odyssea;
- une transférabilité de l'approche à d'autres territoires.

## 2. **RUP concernée** Martinique.

**Nom du projet:** développement du projet Odyssea pour le tourisme bleu.

**Objectifs:** développement du tourisme bleu.

**Activités maritimes concernées:** tourisme côtier et ports.

**Résultats atteints:** Espace Sud Martinique a postulé à «Odyssea». Ce projet vise à mettre en œuvre une stratégie de développement intégré et durable pour le tourisme bleu.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** l'implication dans Odyssea permet:

- une approche innovante pour le tourisme côtier et la plaisance: c'est une approche participative et intégrée, identifiant les priorités d'intervention définies dans un plan d'action à long terme, avec différentes sources possibles de financement public;
- la mise en œuvre du tourisme durable: création d'emplois pour les plus jeunes, amélioration de la compétitivité des entreprises locales et structuration d'un modèle économique pour la destination;
- la promotion du secteur du tourisme en tant que secteur majeur pour le développement de l'Espace Sud: le projet souligne le rôle important du tourisme en tant que catalyseur stratégique de la croissance économique des territoires. Il met en évidence les atouts touristiques en Martinique et le potentiel de développement économique;
- une meilleure intégration de la côte et de l'arrière-pays: structuration d'un itinéraire culturel et économique, caractérisé par un haut niveau de services pour les visiteurs, du port vers la ville;
- la collaboration entre les parties prenantes: une meilleure coordination entre les acteurs publics et privés, notamment les offices du tourisme, les associations et toutes les communes de l'Espace Sud;
- la mise en réseau de tous les territoires concernés par le projet: d'autres territoires des Caraïbes sont partenaires du projet, afin de mettre en œuvre des actions conjointes ambitieuses (réunions préliminaires en 2017);
- transférabilité de l'approche à d'autres territoires.

## 3. **RUP concernée:** Guadeloupe.

**Nom du projet:** Etude de faisabilité d'un système SWAC (Air Conditionné à l'Eau de Mer) pour l'hôpital de Basse-Terre.

**Objectifs:** climatisation par l'eau de mer.

**Activités maritimes concernées:** énergies renouvelables.

**Résultats atteints:** Développement de nouvelles sources d'énergie pour réduire la consommation d'énergies fossiles liées à la climatisation.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** comme le réseau d'électricité est surexploité, le système de climatisation à l'eau de mer permettra de réduire de 80 à 90 % la facture énergétique liée à la climatisation et de répondre ainsi aux besoins de l'hôpital.

Les aspects positifs de ce projet peuvent être perçus aux niveaux environnemental, technique et de gouvernance, en considérant:

- le contexte global de l'île et les spécificités de chaque site;
- la compatibilité avec les capacités maritimes locales;
- l'utilisation des ressources et des groupes de travail locaux;
- un impact réduit sur le littoral, avec une technologie de forage directionnel pour le passage de la côte;
- le dialogue avec les autorités locales (mairie, marina) pour d'éventuels chantiers de construction;
- la rentabilité: grandes économies d'énergie, coûts presque indépendants des augmentations futures des prix de l'énergie, absence de consommation d'eau par évaporation;
- la transférabilité sur les îles d'outre-mer.

4. **RUP concernée:** Guadeloupe.

**Nom du projet:** étude du potentiel d'un parc éolien flottant.

**Objectif:** une étude de faisabilité pour le développement d'un secteur de l'énergie marine, notamment par la mise en place de parcs éoliens offshore flottants.

**Activités maritimes concernées:** énergies renouvelables.

**Résultats atteints:** l'étude de faisabilité a permis d'identifier un site potentiel.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** ce projet est considéré comme un projet phare car l'étude a pris en compte plusieurs aspects, à savoir:

- les conditions de mise en œuvre et les spécificités environnementales de la région;
- l'examen critique des systèmes éoliens en mer flottants;
- l'évaluation technico-économique du projet et de la disponibilité du financement public.

Dans le cas de ce projet, une approche globale tenant compte de divers aspects économiques, financiers et environnementaux est considérée comme une bonne pratique à suivre.

5. **RUP concernée:** Guadeloupe.

**Nom de la pratique:** culture d'algues.

**Objectifs:** développement d'un site de production de 1 ha et valorisation d'algues marines pour la fabrication de produits cosmétiques.

**Activités maritimes concernées:** biotechnologie bleue.

**Résultats atteints:** ce projet est orienté vers le développement d'une production ciblée sur les marchés à forte valeur.

**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique:** Le produit final de ce projet est un produit à haute valeur ajoutée, notamment les produits cosmétiques. Un développement futur est prévu avec le projet d'augmentation de la concession de 1 ha supplémentaire. La demande d'augmentation est en cours de discussion entre l'opérateur et les autorités. Le projet est reproductible dans d'autres territoires où des concessions pour la culture des algues marines peuvent être attribuées.

6. **RUP concernée:** Saint-Martin.

**Nom de la pratique:** forum des Métiers de la Mer.

**Objectifs:** promotion des emplois dans les activités maritimes.

**Activités maritimes concernées:** toutes les activités maritimes.

**Résultats obtenus:** les actions menées dans le cadre du forum visent à développer l'attractivité des activités maritimes et des carrières pour les jeunes.

**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique:** la particularité de ce forum est qu'il cible les jeunes. L'objectif était de les informer sur les opportunités d'emploi offertes par les secteurs maritimes et d'initier ainsi une réflexion sur leurs futurs choix de carrière. Cette approche est essentielle pour compléter d'autres approches visant à développer des opportunités d'emploi liées à la mer.

7. **RUP concernée:** bassin maritime Caraïbes-Amazonie.

**Nom du projet:** projet relatif au grand écosystème marin des Caraïbes (CLME).

**Objectifs:** l'objectif global du projet est d'aider les pays participants à améliorer la gestion durable de leurs ressources vivantes partagées suivant une approche de gestion écosystémique. En particulier, le projet CLME vise à: i) identifier, analyser et s'accorder sur les problèmes majeurs et leurs origines; ii) améliorer les connaissances partagées; iii) mettre en œuvre des réformes juridiques, politiques et institutionnelles; et iv) développer une approche institutionnelle et procédurale du suivi, d'évaluation et de communication au niveau de la grande mer des Caraïbes.

**Activités maritimes concernées:** pêche et aquaculture

**Résultats atteints:** la principale réalisation du projet est l'élaboration d'un programme d'action stratégique pour une gestion durable qui reflète la vision commune des pays participant au projet concernant les interventions prioritaires, les réformes et les investissements nécessaires pour assurer l'exploitation durable des biens et des services à partir de la mer.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** Le projet est considéré comme un projet phare car sa mise en œuvre s'est basé sur trois piliers concernant:

- **La coopération:** le projet comprend de nombreuses parties prenantes: gouvernements, organisations régionales (CARICOM, CRFM, Organisation des États de la Caraïbe Orientale, etc.) et organisations internationales (Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique, Commission des pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest, etc. ).
- **La base scientifique:** la principale réalisation du projet est l'élaboration d'un programme d'interventions basé sur des travaux scientifiques réalisés dans le cadre du projet. Les données de captures, de biologie, de pollution et de composante socio-économiques ont été recueillies et ont constitué la base scientifique de l'élaboration du programme.
- **Les perspectives:** un suivi et une évaluation régulière des progrès accomplis seront réalisés.

8. **RUP concernée:** bassin maritime Caraïbes-Amazonie.

**Nom du projet:** programme de tourisme patrimonial de Sainte-Lucie.

**Objectifs:** la mission du programme était d'établir et de promouvoir le tourisme patrimonial comme une composante viable et durable de l'offre touristique de Sainte-Lucie en mettant en place un processus de formation, de renforcement de capacités, de développement de produits, de marketing, d'accès au crédit et de promotion de la protection environnementale et culturelle au profit des communautés locales de Sainte-Lucie.

**Activités maritimes concernées:** tourisme côtier.

**Résultats atteints:** les principales réalisations du programme peuvent être résumées comme suit:

- fournir un soutien technique et financier à divers projets et initiatives;
- développer et diffuser une marque des circuits patrimoniaux (y compris les accords entre opérateurs);
- renforcer les capacités des partenaires, des associations et des parties prenantes impliquées dans les secteurs du patrimoine naturel et culturel;
- renforcer la sensibilisation et la communication pour promouvoir le tourisme patrimonial;
- mener des études de politiques et formuler des recommandations.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** Au-delà des conclusions propres au cas de Sainte-Lucie, le projet propose un ensemble de bonnes pratiques pour mettre en œuvre la stratégie dans d'autres territoires, à savoir:

- **Implication des gouvernements:** les initiatives au niveau national pour le tourisme en faveur des communautés locales doivent être guidées par une vision et des objectifs clairs, définis par les gouvernements. En effet, alors que de nombreuses interventions et actions peuvent être mises en place par les organisations, les communautés et le secteur privé, le programme a montré que ces actions ne peuvent être efficaces qu'avec une forte implication des gouvernements.

- **Connaissance du secteur:** les actions touristiques en faveur des communautés locales doivent bénéficier de compétences spécifiques et d'une bonne connaissance du secteur par ceux qui dirigent et mettent en place les actions.
- **Bonne compréhension du capital social:** les initiatives touristiques en faveur des communautés locales doivent reposer sur une bonne compréhension du capital social de la société d'accueil et doivent pouvoir identifier les éléments qui ont un potentiel significatif pour le développement de politiques, d'actions ou de programmes.

#### 1.1.4 Conclusions des principaux leviers et barrières de croissance

Dans ce paragraphe, les principales conclusions de l'analyse des «leviers et barrières de croissance» pour les activités maritimes les plus importantes sont rapportées sous trois catégories: «législatifs», «non législatifs» et «financiers».

##### 1.1.4.1 Pêche et aquaculture

D'un point de vue **législatif**, dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone**, l'initiative pour la croissance bleue de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pourrait représenter un levier de croissance pour le renforcement des capacités et pour l'échange des meilleures pratiques en aquaculture. Cette initiative vise à soutenir les pays de la CARICOM dans le développement responsable de l'aquaculture, en s'appuyant sur les enseignements tirés d'autres régions, le transfert de technologie et l'assistance simultanée. Les pays des Caraïbes ont pris d'importants engagements concernant les conventions et accords régionaux pour gérer durablement la pêche et pour développer l'aquaculture.

D'un autre côté, il y a un manque de gouvernance dans le secteur de la pêche dans la région car de nombreux pays n'ont pas officiellement adopté des plans de gestion des pêches, particulièrement pour les principales espèces ciblées. De plus, concernant l'aquaculture, malgré la mise en œuvre de l'initiative de la FAO, il n'existe pas de mécanismes adéquats pour l'échange d'informations aquacoles dans les Caraïbes, d'autant plus qu'au niveau national, une attention limitée est accordée à l'élaboration d'un cadre juridique pour le développement de l'aquaculture.

Une barrière **financière** à la croissance des secteurs de la pêche et de l'aquaculture dans le bassin maritime a été identifiée et concerne le manque général de fonds. L'accès aux crédits demeure difficile pour l'aquaculture et le secteur de la pêche n'est pas attractif pour les investisseurs ou les banques qui ne sont pas intéressés par le financement du renouvellement de la flotte ou d'autres types de modernisation. Dans plusieurs territoires, les ressources financières pour mener des recherches sur de nombreux sujets (soutien à la diversification de l'activité de pêche, suivi des ressources, etc.) ne sont pas disponibles.

Le secteur de la pêche en **Guadeloupe** présente d'importants leviers de croissance législatifs et non législatifs susceptibles de soutenir le développement du secteur. D'un point de vue **législatif**, l'engagement des autorités locales à développer la production locale de la pêche et de l'aquaculture afin de réduire la dépendance aux importations est un facteur clé pour le développement structurel et concret des filières. Cet engagement, en particulier en aquaculture, pourrait aider à surmonter les contraintes réglementaires qui entravent le développement de l'activité. En outre, le retard dans la mise en œuvre du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) et le fait que le renouvellement de la flotte n'est pas couvert par la Politique Commune de la Pêche (PCP) sont deux barrières qui pourraient limiter la croissance du secteur à court terme, surtout avec la difficulté des pêcheurs (et les aquaculteurs potentiels) pour accéder aux crédits. Les secteurs de la pêche et de l'aquaculture souffrent, en effet, d'une faible attractivité pour les banques. Des projets pilotes sont en cours pour développer des bateaux de pêche plus efficaces et à un niveau de sécurité plus important. Les synergies avec le pécaturisme pourraient générer des revenus supplémentaires pour les pêcheurs, mais ces compléments ne suffisent pas à compenser le besoin de moderniser la flotte, surtout avec les exigences pour pouvoir accueillir les touristes à bord.

Dans ce contexte, l'une des principales barrières **non législatives** qui entravent la diversification des activités de pêche vers une activité touristique concerne le faible niveau de formation des pêcheurs, qui n'ont pas la capacité entrepreneuriale pour diversifier leur activité et pour gérer une activité différente de leur métier de base. Le développement d'opportunités

de formation pour permettre aux pêcheurs de diversifier leurs activités (pescatourisme) pourrait aider à surmonter cet obstacle.

Enfin, concernant la pêche, la nécessité d'avoir davantage d'infrastructures génère des conflits avec les travaux de dragage dans la zone portuaire. De plus, certaines zones de pêche sont interdites à la pêche à cause de leur contamination en chlordécone par les activités agricoles passées. Des problèmes similaires concernant l'utilisation de l'espace ont été identifiés pour l'aquaculture. En effet, l'activité aquacole est entravée par la mise en place d'aires marines protégées.

En **Martinique**, les leviers de croissance **non législatifs** pour l'activité de la pêche concernent la disponibilité d'opportunités de diversification de l'activité à travers une offre touristique, le pescatourisme, et la disponibilité d'opportunités de formation dédiées à cette fin. D'autre part, plusieurs barrières à la croissance ont été identifiées entravant le développement de la pêche et l'aquaculture d'un point de vue législatif, non législatif et financier. L'absence de subventions dans le cadre de la PCP pour le renouvellement de la flotte de pêche est une barrière législative majeure, surtout avec la difficulté des pêcheurs et des aquaculteurs à accéder au financement (**barrière financière**).

**Saint-Martin** présente également des **leviers de croissance législatifs** remarquables, y compris l'engagement public dans le développement du secteur qui est élevé <sup>(51)</sup>. En effet, les autorités locales participent à l'établissement de la coopération avec Anguilla et Sint Maarten (pour explorer de nouvelles zones de pêche et donc pour réduire la concurrence avec les pêcheurs locaux) et s'engagent à développer la production locale afin de réduire les importations. Des **leviers de croissance non législatifs** ont été identifiés et concernent les opportunités de formation qui pourraient permettre aux pêcheurs de diversifier leurs activités (pescatourisme). Cependant, ce facteur est contrebalancé par un manque général de compétences des ressources humaines, car les pêcheurs ont généralement un faible niveau de formation et ne sont pas nécessairement enclins à diversifier leur activité. En général, à Saint-Martin, il y a un manque de connaissances techniques pour développer le secteur de la pêche et pour améliorer la production. La pêche illégale est une barrière importante qui affecte la création d'un approvisionnement local robuste et durable. Enfin, le secteur de la pêche manque de ressources **financières**, surtout avec l'absence de subventions dans le cadre du FEAMP pour le renouvellement de la flotte et la difficulté d'accéder au crédit.

La **Guyane française** présente des contraintes **financières** similaires puisque le renouvellement de la flotte ne peut être envisagé dans le cadre du FEAMP et les pêcheurs ont une faible capacité d'investissement et des difficultés pour accéder au financement. Le manque d'infrastructures (ports de débarquement, points de vente, infrastructures pour le traitement et le marketing, etc.) et de R&D sont également des facteurs entravant le développement de la flotte artisanale. Les barrières **non législatives** concernent le faible niveau de formation des pêcheurs, peu intéressés par le renouvellement des méthodes de pêche ou par la diversification de leurs sources de revenus. En revanche, le développement d'une filière de transformation en Guyane française pourrait constituer un levier de croissance pour le développement du secteur de la pêche, compte tenu des possibilités de positionner les produits de transformation en France métropolitaine, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud. La pêche illégale est également un problème spécifique dans les eaux de la Guyane française, limitant la compétitivité du secteur et la durabilité de l'activité.

#### 1.1.4.2 Tourisme côtier

Au niveau du **bassin maritime**, le cadre stratégique pour le tourisme durable des Caraïbes, développé par l'Organisation du Tourisme de la Caraïbe (CTO) fournissant à ses membres des orientations pour le développement durable du tourisme, est une opportunité pour développer davantage le tourisme et la coopération dans la région <sup>(52)</sup>. Toutefois, davantage d'efforts pourraient être faits pour développer des synergies entre les territoires et pour établir des

---

<sup>(51)</sup> Une analyse du secteur a été réalisée et des actions de développement ont été identifiées, parmi lesquelles la restructuration du secteur de la pêche est l'un des objectifs clés de l'île.

<sup>(52)</sup> Le niveau différent des taxes appliquées dans les différents territoires pour les touristes entrave le développement homogène du secteur.

politiques communes pour le renforcement durable du secteur. L'adoption de modèles d'écotourisme, par exemple, pourrait limiter l'impact du tourisme de masse sur l'environnement, permettant à la région d'adopter des cadres de protection de l'environnement. L'une des barrières **non législatives** majeures est le manque de programmes de formation pour faire du tourisme une ressource plutôt qu'une menace pour les communautés locales.

En **Guadeloupe**, le tourisme peut tirer profit des infrastructures de transport disponible, en particulier le transport aérien, surtout depuis l'ouverture récente de nouvelles liaisons aériennes internationales. En revanche, les services de port de plaisance sont insuffisants et une perception d'insécurité règne dans les zones portuaires. De plus, les offres d'hôtel ont diminué en raison du désengagement des groupes hôteliers. Ceci pourrait entraver de manière significative le potentiel de la Guadeloupe pour attirer les investissements directs à étrangers (IDE) dans ce secteur et pour améliorer les standards d'hébergement.

Enfin, les ressources **financières** consacrées à la promotion de la destination touristique de la Guadeloupe ont diminué et les campagnes promotionnelles internationales sont quasiment absentes ce qui pourrait entraver le développement du secteur à l'avenir.

L'une des principales barrières **non législatives** à la croissance de l'activité de tourisme en **Martinique** est le manque de synergies entre le tourisme de croisière et le tourisme côtier. Cette situation entraîne un manque de services (du côté du tourisme côtier) à offrir aux croisiéristes. En revanche, la disponibilité d'infrastructures importantes tels que l'aéroport et les hôtels représente un atout pour accueillir de nouveaux touristes en Martinique. Les infrastructures et les procédures administratives sont des facteurs clés pour l'investissement des entreprises étrangères dans le tourisme <sup>(53)</sup>.

À **Saint-Martin**, le levier de croissance **législatif** concerne l'adoption du schéma régional de développement et de planification des activités touristiques, adopté pour la période 2013-2020. De plus, le projet de restructuration du port de croisière est en cours d'examen. Il vise à créer les conditions nécessaires pour pouvoir accueillir des navires de grande taille (augmentation du tirant d'eau, développement des infrastructures à terre). Un diagnostic du secteur de plaisance a été lancé par les administrations locales, ce qui pourrait générer d'autres avantages pour l'économie locale. L'une des principales barrières à la croissance est la diminution de l'offre hôtelière ces dernières années en raison du désengagement des groupes hôteliers. En outre, la qualité de cette offre n'est généralement pas conforme aux normes internationales. D'autre part, la sécurité des ports de plaisance est limitée et nécessite d'être améliorée. D'un point de vue **financier**, la capacité financière publique est limitée pour répondre à tous les besoins émergents (notamment en matière d'infrastructure). Les autorités locales tentent d'impliquer les opérateurs privés dans la modernisation du terminal de croisière. Cela pourrait attirer des investissements privés vers l'île et contribuer au développement du secteur de plaisance.

En **Guyane française**, il existe d'importantes infrastructures touristiques (aéroports, hôtels, etc.) qui pourraient jouer un rôle moteur dans le développement du tourisme. Une main-d'œuvre abondante est disponible, même si les compétences ne sont pas parfaitement adéquates aux normes internationales du tourisme. La principale barrière à la croissance du secteur dans la RUP est liée à l'absence de flux touristiques: la disponibilité d'un soutien financier public et l'intérêt pour le développement du secteur pourraient contribuer à accroître l'attractivité de la Guyane et à structurer une offre adéquate.

#### 1.1.4.3 Tourisme de croisière

Le principal levier de croissance du secteur dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone** et dans chaque **RUP** est lié à l'implication publique pour améliorer l'infrastructure des ports et la diversification des attractions sur terre ou dans les zones côtières. Ceci consoliderait le rôle du

---

<sup>(53)</sup> "Benchmarking the FDI Environment in the Caribbean".

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25061/Demystifying0t0the0Caribbean0Region.pdf?sequence=4>.

tourisme de croisière dans les économies locales et aiderait à générer d'autres flux et d'autres lignes de croisière.

Concernant les **RUP**, les leviers de croissance font défaut ou ne sont pas suffisamment développés. Les infrastructures dans les ports pour l'accueil de grands navires de croisière ne sont pas disponibles (excepté la Martinique), l'offre touristique sur terre est limitée et les fronts de mer sont peu attrayants (par exemple Pointe-à-Pitre en Guadeloupe et Marigot à Saint-Martin).

Des efforts supplémentaires devraient également être envisagés pour améliorer l'image de la sécurité dans les ports de plaisance (Guadeloupe, Saint-Martin et Guyane française), qui constitue une dimension importante dans l'attractivité du territoire pour les touristes.

#### 1.1.4.4 Navigation

La **navigation** dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone** pourrait être stimulée par un **levier de croissance législative** lié à la mise en place du plan stratégique relatifs aux services de transport maritime pour le marché et l'économie uniques de la CARICOM. De plus, le développement de l'activité touristique pourrait générer une demande croissante de biens (**levier de croissance non législatif**) dans les Caraïbes. Le transport maritime devrait ainsi fournir les infrastructures nécessaires pour répondre à ces besoins croissants. Ainsi, une meilleure organisation des modèles de transport au niveau du bassin maritime serait indispensable afin d'éviter les conflits entre les ports, d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts de transport. L'une des principales **barrières à la croissance** du secteur de la navigation est le manque de main-d'œuvre qualifiée (logistique et gestion du transport maritime) dans la plupart des pays des Caraïbes. Concernant le transport de passagers, la concurrence entre opérateurs existe notamment avec le transport aérien, ce qui pourrait avoir un impact sur la compétitivité de l'activité maritime et entraver les développements récents du transport par eau. Une barrière **financière** importante concerne la disponibilité d'une seule source de financement que sont les fonds publics, qui sont généralement insuffisants pour couvrir les investissements requis pour la gestion des ports et leur amélioration.

Des **limites financières** pour soutenir les investissements dans les ports ont également été identifiées à **Saint-Martin**. Des investissements importants sont nécessaires pour la restructuration des infrastructures portuaires (augmentation du tirant d'eau, augmentation de la longueur des quais, etc.), mais la capacité financière publique est limitée. L'implication des opérateurs privés dans ces investissements (à travers des changements du système de gestion portuaire) est poursuivie par les autorités locales.

Cette barrière financière n'a pas été identifiée en **Guadeloupe** et en **Martinique**. En effet, d'importants investissements d'infrastructure ont été réalisés récemment dans le développement portuaire, bien que l'origine de ces fonds soit publique (Fonds européen de développement régional - FEDER, Conseil régional, État français). Un levier de croissance important du transport par eau dans ces RUP est donc l'engagement public, qui a été à l'origine d'importants développements. Le manque de ressources humaines qualifiées limite cependant le potentiel de cette activité et rend impossible l'optimisation des investissements dans les ports.

Un important engagement public a également été identifié en **Guyane française** concernant le développement des infrastructures portuaires. Les projets de développement identifiés sont ambitieux (plate-forme offshore).

#### 1.1.4.5 Energies marines renouvelables

Le principal levier de croissance pour le développement des énergies renouvelables dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone** est le fort engagement national et régional, à travers la mise en place de la politique énergétique régionale (adoptée en 2013) et les plans d'actions nationaux connexes. Les États membres de la CARICOM prennent actuellement des mesures pour faire progresser les projets pilotes de conversion de l'énergie thermique des océans. Les **obstacles non législatifs et financiers** limitent toutefois le développement du secteur. Les technologies sont encore à un stade prématuré de développement et aucune infrastructure n'est en place. De plus, les coûts de la technologie sont très élevés. Les initiatives identifiées dans le cadre de la feuille de route régionale, développée dans le cadre de la politique

énergétique régionale, impliquent des investissements majeurs qui ont dépassé les capacités de financement de la plupart des services d'électricité de la région. En revanche, les plans d'actions nationaux pour l'énergie durable n'ont pas identifié de sources potentielles de financement pour la mise en œuvre d'initiatives d'énergies renouvelables.

Les mêmes leviers et barrières de croissance ont également été identifiés dans les RUP, où certains projets ont été réalisés, mais les investissements financiers pour le développement technologique restent élevés.

#### 1.1.4.6 Biotechnologie bleue

Le principal levier (**financier**) qui pourrait soutenir le développement du secteur est la disponibilité de financement, provenant également d'investisseurs privés. Des investissements importants sont nécessaires et peuvent être obtenus en créant un environnement approprié pour attirer les investisseurs et développer l'activité. L'obstacle le plus important à la croissance (**non législatif**) concerne à l'heure actuelle le manque de capacités de recherche et l'absence de formation spécialisée et qualifiée.

#### 1.1.5 Résultats portant sur les activités à fort potentiel

Dans ce paragraphe, les principales conclusions de l'analyse du potentiel des principales activités maritimes sont identifiées au niveau du bassin maritime, en évaluant le potentiel de chaque activité en matière de valeur ajoutée, d'emploi et de compétitivité. L'analyse détaillée est présentée dans le chapitre 9 des annexes 1, 2, 3, 4 pour chaque RUP et l'annexe 10 pour le bassin Caraïbes-Amazone.

##### 1.1.5.1 Pêche et aquaculture

Concernant le bassin maritime **Caraïbes-Amazone**, le secteur de l'aquaculture présente un potentiel de croissance remarquable en matière de création d'emplois et de valeur ajoutée. La FAO suggère qu'avec une bonne gouvernance et un réel engagement public, la production aquacole pourrait croître de 30 % d'ici 2025, soit un taux annuel de 3 % dans la région des Caraïbes. La plus grande partie de l'expansion future de la capacité de production aquacole se produira probablement dans l'océan, avec des productions se déplaçant de plus en plus vers le large pour échapper aux contraintes des eaux côtières. Concernant le secteur de la pêche, l'évolution correspond au développement d'une activité plus durable dont la gestion est réalisée suivant une approche écosystémique et dirigée par une gouvernance régionale. Le développement du tourisme pourrait offrir une opportunité de valoriser la production halieutique. La possibilité d'accroître la compétitivité des deux secteurs de la pêche et de l'aquaculture provient: (i) des possibilités de formation des ressources humaines locales pour acquérir les compétences requises (couvertes par le CCFP) et (ii) de la collaboration entre les organismes régionaux et internationaux de pêche pour établir des priorités régionales de recherche. Les produits locaux pourraient également être compétitifs sur les marchés internationaux, grâce à des prix élevés fixés pour certains produits des Caraïbes sur le marché international (crevettes, langouste, thon, etc.). Cependant, la concurrence avec l'Asie et l'Amérique du Sud, où la production à grande échelle et les coûts de main-d'œuvre bon marché ont réduit les coûts de production et les prix des produits, représente un défi pour le positionnement des produits aquacoles des Caraïbes sur le marché international. De plus, l'exportation de produits de l'aquaculture vers certains pays, les États-Unis par exemple, exige que l'exploitation respecte des normes de qualité spécifiques. La mise en place et le respect de certaines de ces normes posent des défis financiers, politiques et institutionnels, pour certains territoires dans le bassin Caraïbes-Amazone, comme cela a été le cas de Saint-Vincent-et-les Grenadines (avec l'UE). Concernant les **RUP**, cette activité reste limitée et la demande locale pourrait être le premier marché pour la plupart des produits de l'aquaculture.

Concernant la **Guadeloupe**, le défi du secteur de la pêche est de préserver les ressources halieutiques et de maintenir le niveau actuel d'emploi tout en améliorant la valeur ajoutée du secteur (en diminuant les coûts et en améliorant la valeur des produits). Pour l'aquaculture, le potentiel d'emploi sera proportionnel à l'augmentation de la capacité de production. Néanmoins, il restera limité, car il existe des contraintes liées à l'attribution de nouvelles concessions. Les activités de pêche sont confrontées à des défis concernant le renouvellement des générations, en raison de la difficulté pour les jeunes d'accéder au crédit et d'acheter des

bateaux. Des ressources humaines plus qualifiées sont nécessaires et les possibilités de formation font défaut. Il n'y a aucun lien entre les programmes de formation et l'industrie. Enfin, les deux secteurs manquent de capacités de recherche et dépendent fortement du financement public.

En **Martinique**, le potentiel de croissance de l'emploi reste limité tant pour la pêche que pour l'aquaculture. Dans le secteur de la pêche, une augmentation des volumes débarqués est peu probable (en raison de la pression sur les ressources), ce qui limite le potentiel d'augmentation des opportunités d'emplois. En revanche, un potentiel de croissance de la valeur ajoutée générée par le secteur de la pêche existe et est lié à une meilleure organisation de la chaîne d'approvisionnement et à une meilleure valorisation des produits locaux. La compétitivité des produits pourrait être améliorée par l'amélioration de la sécurité, de l'hygiène et de la qualité, mais le manque général d'infrastructures entrave la réalisation de ce potentiel. Dans ce sens, les investissements à bord pourraient améliorer la sécurité et les conditions de travail. Ceci est important pour augmenter l'attractivité du secteur pour les nouveaux pêcheurs et employés potentiels. Les investissements à bord (glace, engins) et sur les sites de débarquement (stockage, traitement, comptoirs pour la vente directe) pourraient également améliorer la qualité des produits et avoir un impact sur la valeur de vente.

Pour la **Guyane française**, il n'y a pas de potentiel de croissance du secteur de la pêche compte tenu du contexte actuel: stagnation des prix du poisson, faibles capacités d'investissement, manque d'infrastructures et ressources limitées pour évaluer le potentiel d'emploi en aquaculture. Les produits de la pêche sont principalement vendus sur le marché local. L'industrie de la transformation peut présenter une voie importante pour soutenir la compétitivité du secteur. L'exportation de ces produits (crevettes, par exemple) et le soutien de leur positionnement sur les marchés internationaux pourraient être très bénéfiques pour l'industrie locale.

Il existe un potentiel de développement du secteur de la pêche à **Saint-Martin**, et donc un potentiel de création d'emplois, le nombre d'emplois potentiellement créé reste cependant limité. Les défis concernant la régularisation des activités illégales et le renouvellement des générations doivent être abordés. Le potentiel de compétitivité du secteur de la pêche repose sur la résolution des problèmes liés aux activités informelles (non déclarées), au renouvellement des générations, à la formation de nouvelles personnes et à l'amélioration des infrastructures. En outre, la croissance du secteur devrait être axée sur l'objectif de réduction de la dépendance à l'égard des importations.

#### 1.1.5.2 Tourisme côtier

Dans le bassin maritime **Caraïbes-Amazone**, le secteur du tourisme côtier a un potentiel de croissance remarquable. D'ici 2025, il est estimé que la croissance réelle annuelle de la contribution totale du tourisme au PIB devrait atteindre 3,3 % pour la région des Caraïbes (hors pays continentaux) et 4,5 % en prenant en compte les pays continentaux. D'une importance particulière pour les Caraïbes, la valeur ajoutée brute du tourisme bleu devrait plus que doubler au cours de cette période, créant un montant supplémentaire de 405 milliards de dollars Américains <sup>(54)</sup>.

Le secteur emploie un nombre significatif de personnes. Le potentiel en matière de création d'emplois demeure cependant élevé si les besoins suivants sont satisfaits:

- Migrer d'une forme de tourisme qui menace l'environnement et perturbe la communauté locale vers un modèle touristique favorable aux communautés, qui mettrait l'accent sur la conservation de l'environnement et le tourisme communautaire en promouvant la participation des populations au tourisme et en créant des possibilités d'emploi.
- Un dialogue plus étroit entre le secteur privé et le secteur public devrait être stimulé, en convenant d'une stratégie commune pour un secteur touristique plus durable.

---

<sup>(54)</sup> "Toward a blue Economy: A promise for Sustainable Growth in the Caribbean".

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25061/Demystifying0t0the0Caribbean0Region.pdf?sequence=4>.

- Une formation à différents niveaux devrait être fournie, aux décideurs, aux gestionnaires et aux employés.

De plus, le potentiel du tourisme côtier est lié à la capacité des territoires à attirer l'investissement direct étranger (IED). Plusieurs pays ont doublé d'efforts pour réformer les réglementations dans le secteur du tourisme afin d'attirer les IDE, principalement dans les hôtels et restaurants (Antigua-et-Barbuda, Barbade, Sainte-Lucie, Grenade et Suriname), sachant que les infrastructures et les procédures administratives sont les facteurs les plus importants qui déterminent le niveau d'attractivité d'un secteur pour les investisseurs étrangers <sup>(55)</sup>. De ce point de vue, pour les investissements étrangers, la fiscalité et les douanes sont lourdes dans presque tous les territoires. Un mécanisme de réduction de ces coûts doit être planifié.

Le tourisme côtier pourrait également représenter un levier de croissance pour l'amélioration des économies locales, en faisant des liens avec les autres activités maritimes qui pourraient bénéficier des avantages concurrentiels de l'attractivité des Caraïbes. D'autre part, le développement du tourisme côtier nécessite des investissements pour augmenter le niveau des services fournis et pour répondre aux exigences croissantes des touristes.

Concernant les RUP, le principal défi de la **Guadeloupe** est le développement d'une nouvelle clientèle (notamment américaine) et de devenir une destination plus attractive parmi les îles des Caraïbes. Cela implique de développer de nouveaux produits (nouvelles activités, modernisation de l'offre hôtelière et respect des normes internationales ...) et de renforcer l'attractivité (c'est-à-dire le front de mer) de Pointe-à-Pitre. Cependant, le manque de qualifications des employés reste un défi pour le secteur (avec le besoin d'un personnel qualifié pour la plaisance et des compétences supérieures en matière d'hébergement et de restauration).

La disponibilité limitée de ressources humaines qualifiées a également été identifiée comme un défi en **Martinique**, dans les différents secteurs du tourisme (plaisance et hébergement), même s'il existe un dispositif de formation local (école hôtelière à Bellefontaine). En revanche, le secteur du tourisme en Martinique a un potentiel remarquable pour proposer une offre touristique compétitive. L'île possède de forts atouts au niveau international, tels que son image, ses infrastructures, ses plages, la sécurité, des éléments clés à promouvoir pour développer le secteur et attirer de nouveaux investissements.

À **Saint-Martin**, le potentiel du tourisme côtier pourrait être exploité si certaines améliorations clés sont mises en œuvre, tels que: (i) la formation continue et la professionnalisation du personnel (en particulier dans le domaine de l'hébergement); (ii) le développement d'infrastructures adéquates dans les ports (quais) et la modernisation des ports de plaisance; (iii) l'amélioration de la qualité de l'offre et des services hôteliers; (iv) la modernisation des routes.

L'île possède de nombreux atouts (image d'authenticité, des bonnes conditions pour la plaisance, la gastronomie et le vin français et des sites naturels bien conservés), mais souffre de la concurrence du côté néerlandais qui a massivement investi dans le développement du tourisme de croisière et activités connexes (hôtels, boutiques, casinos, etc.) pour devenir une destination attractive pour les clients nord-américains. D'autre part, Saint-Martin a un potentiel remarquable pour augmenter son attractivité dans les activités nautiques, considérant qu'un plus grand nombre de places sont disponibles par rapport à la partie néerlandaise (750 contre 400).

Bien qu'actuellement très limité, le tourisme côtier en **Guyane française** a un bon potentiel de croissance. Sur la base de sa stratégie régionale pour le tourisme, 7 500 emplois pourraient être créés d'ici 2024 par le tourisme. Pour atteindre cet objectif, la Guyane française devrait améliorer sa position sur le marché international et peut tirer profit du flux important de passagers qui visitent la Guyane pour des raisons professionnelles (par exemple le Centre spatial Guyanais à Kourou). Les personnes impliquées dans le tourisme côtier ont besoin d'une

---

<sup>(55)</sup> "Benchmarking the FDI Environment in the Caribbean".

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25061/Demystifying0t0the0Caribbean0Region.pdf?sequence=4>.

formation de base: entrepreneuriat, compétences linguistiques, compétences techniques spécifiques (en sécurité, cuisine, services hôteliers, etc.). Il existe un dispositif de formation spécifique dans le secteur de l'hébergement en Guyane française, mais la formation de toutes les parties prenantes dans d'autres axes de tourisme (hôteliers, restaurants, etc.) augmenterait la résilience du secteur. Des projets d'infrastructure sont prévus pour le développement du tourisme bleu (projet Odysee) et pour le développement des activités touristiques liées à la forêt amazonienne.

#### 1.1.5.3 Tourisme de croisière

Pour le bassin maritime **Caraïbes-Amazone**, le tourisme de croisière est l'une des activités maritimes qui a connu la plus forte croissance ces dernières années. Le développement de l'activité dépend de la capacité des ports à suivre l'augmentation de la taille des navires et à fournir les services nécessaires. Ce sont des investissements clés à envisager pour accroître la compétitivité du secteur et pour créer de nouvelles opportunités d'emploi dans toutes les économies de la région. Évidemment, différentes stratégies peuvent être mises en œuvre dans les RUP. La **Guadeloupe** doit diversifier le type de clientèle touristique, en se concentrant par exemple sur l'Amérique du Nord et pas seulement sur l'Europe. Une plus grande valeur ajoutée et des opportunités d'emploi pourraient être générés par l'activité en **Martinique** si l'île devient un point de départ et d'arrivée des croisières. Concernant, **Saint-Martin** et la **Guyane française**, le manque d'infrastructures pour l'accueil des navires de croisière entrave le potentiel du tourisme de croisière dans ces RUP. La Guyane française a un inconvénient lié à sa position géographique, mais l'identification de petites routes de croisière locales (micro-croisières) près de la côte ou dans les fleuves amazoniens pourrait représenter une activité importante à exploiter à l'avenir. **Saint-Martin** souffre de la concurrence de la partie néerlandaise de l'île, mieux équipée en infrastructures et avec d'énormes flux de croisiéristes chaque année. Pour cette raison, à Saint-Martin, il y a un potentiel pour attirer les navires de plaisance de grande taille et des bateaux de croisière de taille moyenne, car ces objectifs ne sont pas couverts par le côté néerlandais, mais les infrastructures doivent être améliorées.

#### 1.1.5.4 Navigation

Un développement du transport de marchandises au niveau du **bassin maritime** est prévu en lien avec l'expansion du canal de Panama. Ainsi, les infrastructures portuaires doivent être améliorées dans certains territoires pour accueillir de plus gros navires et pour répondre à l'expansion du commerce. Le potentiel de développement en matière d'emploi est élevé et concernent des postes qualifiés et non qualifiés. Le transport de passagers est l'un des secteurs les plus dynamiques de la région et continue à contribuer considérablement à l'économie locale des pays des Caraïbes en général.

La compétitivité potentielle de l'activité pourrait être liée au développement d'une union douanière et à la libre circulation des marchandises au sein de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale <sup>(56)</sup>, qui pourrait améliorer les services maritimes locaux et réduire les coûts de transport. En outre, un plan stratégique relatif aux services de transport maritime pour le marché et l'économie uniques de la CARICOM est en cours d'élaboration et vise à analyser l'industrie maritime des Caraïbes sous trois angles: i) efficacité et adéquation du service et de l'infrastructure du transport maritime; ii) les possibilités d'emploi pour les ressortissants des Caraïbes; et iii) état des stratégies environnementales existantes pour protéger le bassin des Caraïbes <sup>(57)</sup>.

Le potentiel de l'activité de transport de marchandises en **Guadeloupe** et en **Martinique** est lié à l'expansion du canal de Panama. Selon les parties prenantes, cela devrait constituer une opportunité particulièrement pour l'emploi dans la région. En Guadeloupe, les autorités portuaires estiment que le développement des infrastructures portuaires pourrait créer environ

---

<sup>(56)</sup> Organisation intergouvernementale dont les objectifs sont de soutenir l'intégration économique des pays de la Caraïbe orientale, de soutenir la protection des droits humains et juridiques et d'encourager la bonne gouvernance entre les pays.

<sup>(57)</sup> Document de concept pour la préparation du plan stratégique relatif aux services de transport maritime pour le marché et l'économie uniques de la CARICOM. <http://docslide.net/documents/concept-paper-maritime-transport.html>.

500 emplois, dont 200 emplois directs, liés aux activités suivantes: transit de marchandises (25 % des emplois directs en 2010) <sup>(58)</sup>, manutention portuaire (20 %) et stockage (9 %). Ces catégories comprennent des postes qualifiés et non qualifiés. La formation générale dans le domaine de la logistique existe localement, mais n'est pas spécifique aux activités portuaires.

À **Saint-Martin**, le développement du transport de marchandises est principalement lié à la capacité du port à améliorer son positionnement sur le marché régional, notamment par rapport à la position de Sint Maarten. La compétitivité du secteur pourrait être améliorée par le développement des compétences des ressources humaines et par le renforcement de l'attractivité du port en augmentant ses capacités. Des études réglementaires et de faisabilité sont en cours pour l'extension du port, mais un soutien local, national et de l'UE est nécessaire pour entreprendre ces développements. Le potentiel de création d'emplois correspond à un large éventail de postes, certains avec de faibles niveaux de compétences et d'autres nécessitant un niveau de compétences plus élevé.

En **Guyane française**, le potentiel de croissance de l'emploi et de la valeur ajoutée est lié à la mise en place de plusieurs projets: le projet de transport maritime à courte distance entre l'ouest et l'est de la Guyane, le projet concernant le nouveau port maritime dans la partie ouest de la Guyane française et le projet de mise en place de plate-forme offshore polyvalente. La compétitivité de la Guyane française au niveau international est entravée par le faible tirant d'eau du Grand Port Maritime. Ce problème pourrait être résolu avec la mise en œuvre du projet de plate-forme offshore polyvalente.

#### 1.1.5.5 Energies marines renouvelables

Dans le cadre de la feuille de route régionale pour l'énergie durable dans les Caraïbes, des objectifs régionaux concernant la capacité d'énergie renouvelable (y compris les énergies marines renouvelables) ont été établies à court terme, 20 % à 2017, à moyen terme, 28 % d'ici 2022 et à long terme, 47 % d'ici 2027 <sup>(59)</sup>.

Par son emplacement, le bassin maritime **Caraïbes-Amazone** pourrait également accueillir des projets d'essais et de démonstration sur les énergies renouvelables marines.

L'énergie marine renouvelable pourrait devenir une option de plus en plus pertinente pour de nombreuses îles de la région au cours de la prochaine décennie et pourrait réduire la dépendance quasi totale aux importations de diesel et d'autres combustibles. Ce développement générerait de la valeur ajoutée et pourrait fournir de nouvelles opportunités d'emploi.

La compétitivité de l'activité est liée:

- au potentiel d'attirer des investissements étrangers (4 stratégies ont été mises en place pour faire face à ce défi);
- à la disponibilité de fonds publics dans certains territoires (ou réduction d'impôt ou exemption);
- aux activités de recherche, qui devraient être poursuivies.

Le coût de certaines technologies pose cependant des défis pour le développement du secteur dans la région.

Si l'on considère les évaluations réalisées dans les RUP, spécifiquement en Martinique, il a été considéré que l'activité aurait un faible impact sur la création d'emplois (environ 50 emplois) et de valeur ajoutée (compte tenu de la taille limitée de l'économie martiniquaise). Cependant, l'importance stratégique du secteur est supérieure à l'impact économique liée à cette activité.

#### 1.1.5.6 Biotechnologie bleue

En **Guadeloupe** et en **Martinique**, les opérateurs privés se sont impliqués dans le cadre de l'appel à projets concernant la valorisation des sargasses et plusieurs projets ont été

---

<sup>(58)</sup> Guadeloupe Port Caraïbes, statistiques internationales.

<sup>(59)</sup> Feuille de route régionale pour l'énergie durable dans les caraïbes.  
[http://www.worldwatch.org/system/files/C-SERMS\\_Baseline\\_10.29.2015.pdf](http://www.worldwatch.org/system/files/C-SERMS_Baseline_10.29.2015.pdf).

sélectionnés. Néanmoins, l'approvisionnement en sargasses n'est pas régulier et les projets ne sont pas encore opérationnels.

En Guadeloupe, le développement de l'aquaculture marine (et des biotechnologies bleues connexes) est limité par la possibilité d'obtention de concessions maritimes, notamment dans le Grand Cul-de-Sac Marin, qui comprend une réserve marine liée au parc national.

Le potentiel de compétitivité est difficile à évaluer car le secteur est en phase de pré-développement, les capacités de recherche sont limitées et les ressources humaines avec des compétences élevées font toujours défaut. Cependant, la participation du secteur privé et de l'IDE pourrait représenter une opportunité pour le développement du secteur. En outre, la coopération et les partenariats stratégiques établis avec les universités et les sociétés pharmaceutiques internationales pourraient participer au développement du secteur, à la création de l'emploi et de la valeur ajoutée.

#### **1.1.6 Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation)**

Les conclusions présentées ci-après sont issues de l'analyse effectuée au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP. Ces conclusions ont été regroupées en trois catégories (législatives, non législatives et financières), en fonction des besoins et d'éventuelles actions d'intervention devant être mises en œuvre pour exploiter le potentiel de chaque activité au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP. Un délai de réalisation a été indiqué pour chaque conclusion, à savoir (i) à court et moyen termes, pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 0 et 5 ans et (ii) à moyen et long termes pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 5 et 10 ans.

Des informations plus détaillées sur ces conclusions sont disponibles au chapitre 14 de l'annexe 10 pour le bassin Caraïbes-Amazone et au chapitre 13 des annexes 1, 2, 3 et 4 pour les RUP.

##### **1.1.6.1 Pêche et aquaculture**

#### **Conclusions législatives**

---

##### **a) Lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)**

Malgré un engagement politique important dans la lutte contre la pêche illicite, la mise en œuvre des accords contre la pêche INN n'a pas été couronnée de succès. Les efforts visant la mise en œuvre de ces accords devraient toutefois se poursuivre en mettant en place des plans d'action concrets et en élargissant le réseau par l'implication d'autres territoires confrontés à des problèmes similaires dans le bassin Caraïbe-Amazone (Guadeloupe et Saint-Martin par exemple). La mise en œuvre des accords devrait faire l'objet d'un suivi continu.

Afin d'améliorer l'efficacité de ces mesures, il convient de renforcer les capacités de contrôle et de surveillance en créant un système de surveillance innovant (par satellite par exemple). Dans ce contexte, Saint-Kitts-et-Nevis est le premier pays à avoir mis en place des mesures d'inspection portuaire conformes aux normes internationales de meilleures pratiques. Les agences nationales ont reçu un soutien de la part de la FAO à travers de la formation et l'appui technique pour développer de nouvelles réglementations pour la pêche, l'aquaculture et les ressources marines.

Tous les pays de la région devraient participer à cette action à long terme, avec un engagement primordial des autorités centrales.

*Champ d'application géographique de la conclusion :* Bassin maritime, en particulier en Guadeloupe

### **b) Une consultation publique-privée devrait être lancée pour analyser la possibilité du renouvellement de la flotte**

L'étude a montré que les flottes opérant dans les RUP de l'UE vieillissent et doivent être renouvelées. Etant donné que le renouvellement de la flotte n'est pas couvert par la réglementation de la PCP, des consultations publiques-privées devraient être lancées pour identifier les actions et les sources de financement possibles pour le renouvellement des flottes. Ainsi, les actions possibles à entreprendre sont :

- l'inventaire des flottes ayant besoin de renouvellement, afin de «quantifier» les investissements requis;
- lancement de consultations pour analyser les options possibles pour soutenir le renouvellement.

La consultation est une action à court et moyen termes et devrait être lancée par les administrations locales, avec la participation de l'UE et de l'administration nationale, ainsi que de toutes les parties prenantes concernées.

|                                                               |                                                          |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la recommandation:</i> | Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Guyane française |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|

### **c) Renforcer la coopération régionale pour la gestion de la ressource halieutique**

La coopération est nécessaire pour améliorer la gestion des ressources partagées et pour organiser les marchés régionaux. La première condition pour renforcer la coopération au niveau local est l'engagement politique des administrations locales et centrales. En effet, les quatre RUP font partie de la région Caraïbes-Amazone et une meilleure participation aux initiatives de coopération locale pour la gestion des ressources halieutiques devrait être initiée et poursuivie. Bien que cette action puisse être lancée à court terme, l'intégration effective des RUP dans différents cadres de coopération locale ne peut être réalisée qu'à moyen et long termes.

|                                                           |                                                          |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Guyane française |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|

### **d) Simplifier les procédures administratives pour l'aquaculture**

Les procédures administratives d'octroi de licence aux entreprises aquacoles dans des zones favorables à cette activité devraient être simplifiées. Cette action devrait être anticipée par une analyse du nombre maximal de concessions pouvant être accordées en Guadeloupe et de leur localisation. Une fois les sites identifiés, les procédures d'octroi de licences devraient être analysées afin de réduire les délais de traitement et encourager les entrepreneurs à faire des demandes. C'est une action à court terme qui nécessite l'intervention de l'administration locale.

|                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------|------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Guadeloupe |
|-----------------------------------------------------------|------------|

---

## **Conclusions non-législatives**

---

### **a) Renforcer les connaissances sur les ressources marines**

Comme le montre l'étude, dans le bassin Caraïbes-Amazone et plus particulièrement dans les RUP, il est nécessaire de renforcer les connaissances des ressources halieutiques et d'améliorer le suivi des captures afin de promouvoir une gestion durable de la ressource. Il s'agit d'une action à court et moyen termes qui devrait être mise en œuvre par les administrations centrales et locales en collaboration avec des instituts de recherche. Ces instituts devraient jouer un rôle central dans cette action puisque la première étape à mettre en place consiste à renforcer les capacités de la recherche, à développer un suivi continu des stocks et des captures et à assurer un soutien technique continu et un transfert de connaissances aux pêcheurs.

|                                                           |                                                     |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Bassin maritime et particulièrement dans chaque RUP |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|

## **b) Renforcer la formation et l'échange de connaissances en aquaculture**

La formation en aquaculture n'est généralement pas disponible et constitue une contrainte commune pour le développement de l'industrie dans toute la région. Des sessions de formation spécifiques pour les porteurs de projets et les employés sont nécessaires et contribueraient à la résilience du secteur. Le lancement des sessions de formation est une action à court et moyen termes, qui nécessite la participation active de tous les acteurs impliqués dans le secteur (administrations locales, organisations professionnelles, instituts de recherche, centres de formation et acteurs privés). Dans un premier temps, une enquête pourrait être menée auprès de promoteurs et d'organisations professionnelles pour identifier les besoins en formation. La mise en place de groupes de travail associant le secteur public et le secteur privé pourrait aider à identifier ces besoins. L'implication de l'industrie de la croissance bleue est un point clé pour développer des programmes de formation pertinents pour le secteur. L'action pourrait être soutenue par des fonds structurels d'un point de vue financier.

En plus du développement de programmes de formation, des campagnes de sensibilisation sur les métiers liés à la croissance bleue devraient être développées dans différentes RUP et au niveau du bassin maritime. Ces campagnes seraient menées avec la coopération de l'industrie, des centres de formation et des institutions publiques.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

## **c) Soutenir de nouvelles opportunités pour la diversification de l'activité de pêche**

Comme l'ont souligné les parties prenantes dans chaque RUP, la diversification des activités de pêche pourrait offrir des revenus alternatifs aux pêcheurs, en s'orientant en particulier vers les activités du tourisme côtier. Pour pouvoir mettre en place ces activités alternatives, une action de renforcement de capacités pour améliorer la sécurité à bord devrait être envisagée. Cela nécessiterait également des investissements au niveau des bateaux pour les mettre aux normes et pour pouvoir accueillir à bord des touristes. En outre, de meilleures voies de communication devraient être envisagées pour promouvoir ces activités, et une coopération entre les organisations professionnelles de pêche et les agences de tourisme (publiques et privées) est essentielle. Cette étape est primordiale pour s'éloigner des initiatives individuelles et pour construire une collaboration à long terme et une stratégie holistique.

Les activités maritimes menées par les pêcheurs doivent également être encouragées en passant par les groupes d'action locale pour la pêche, afin d'intégrer cette activité dans leurs projets.

Cette action peut être mise en oeuvre à court et moyen termes, mais nécessite la participation active de toutes les parties prenantes des secteurs de la pêche et du tourisme (administrations locales, organisations professionnelles, organismes de formation, pêcheurs, agences de voyage, etc. ).

*Champ d'application géographique* Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin et Guyane française  
*de la conclusion:*

## **d) Développement d'un projet pilote pour de nouvelles pêcheries**

En Guyane française, les stocks présents dans les eaux guyanaises ne sont pas tous ciblés, et le segment actuel de petite pêche fait face à des défis importants, tels que la stagnation des prix du poisson, le sous-investissement et une faible diversification.

Ainsi, il existe un fort intérêt à développer des projets pilotes pour identifier de nouvelles techniques de pêche, viables pour les pêcheurs et durables pour l'environnement. Il s'agit d'une action à court terme qui devrait être promue par les administrations locales, mais devrait impliquer les organisations professionnelles et les pêcheurs.

*Champ d'application géographique* Guyane française  
*de la conclusion:*

### e) Améliorer le niveau de formation des pêcheurs

Le niveau de formation des pêcheurs est un enjeu majeur en Guyane française et en Martinique, où un très faible pourcentage de pêcheurs possède des qualifications. Ainsi, un fort besoin de développement des programmes de formation existe entre autres pour le développement de la capacité entrepreneuriale des petits pêcheurs. Différentes étapes devront être mises en œuvre pour développer ces programmes de formation : définition des programmes en collaboration avec l'industrie, réduction des charges administratives pour obtenir des subventions pour la participation des pêcheurs, communication sur les formations, adaptation du dispositif de formation aux besoins et contraintes des pêcheurs.

Une amélioration des compétences est importante dans plusieurs domaines : méthodes de pêche, durabilité, sécurité, qualité, communication et diversification des sources de revenus (vente directe et pécaturisme). Une première étape de ce processus de formation concerne l'identification des obstacles qui entravent la participation des pêcheurs à la formation. Cela pourrait se faire en collaboration avec l'industrie en identifiant les besoins des pêcheurs et en promouvant la capacité de la formation à répondre à leurs besoins. La mise en place d'un groupe de travail pourrait être utile pour adapter les sessions de formation aux besoins et aux contraintes des pêcheurs.

En plus du développement de programmes de formation, des campagnes de sensibilisation sur les métiers de la pêche devraient être développées dans les différentes RUP et au niveau du bassin maritime. Ces campagnes doivent être menées en étroite collaboration avec l'industrie, les centres de formation et les institutions publiques.

*Champ d'application géographique de la conclusion :* Guyane française, Martinique, Guadeloupe et Saint-Martin

### f) Structuration du secteur

A Saint-Martin, le secteur de la pêche et la filière ne sont pas bien structurés, le marché n'étant pas en mesure de répondre à la demande locale, en raison de difficultés structurelles. Pour cette raison, certaines actions clés doivent être envisagées. La mise en œuvre de ces actions nécessitera la participation active des administrations centrales et locales, mais aussi des organisations professionnelles et du secteur privé (restaurants, supermarchés, etc.). Les actions clés sont les suivantes :

- développement des points de débarquement respectant les normes sanitaires;
- consolider l'offre en matière de qualité et de diversité (nombre d'espèces);
- établir des contrats avec des supermarchés locaux ou des restaurants.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui doit être mise en œuvre par les parties prenantes locales.

*Champ d'application géographique de la conclusion :* Saint-Martin

### g) Plan de développement des infrastructures et équipements de la pêche et de l'aquaculture

Le secteur de la pêche en Martinique manque globalement d'infrastructures (sites de débarquement, équipements de stockage ...). Pour cette raison, un plan d'infrastructure stratégique pour la pêche doit être élaboré. Concernant l'aquaculture, le secteur rencontre des difficultés pour approvisionner les entreprises en juvéniles. De plus, la composition des aliments a eu un impact sur la production au cours de la dernière décennie. Une analyse plus approfondie des opportunités d'investissement doit être développée.

Une analyse préliminaire des besoins en infrastructures et en équipement doit être réalisée, en analysant les avis des parties prenantes du secteur et en élaborant un plan stratégique pour les infrastructures des ports de pêche. Il s'agit d'une action à long terme qui devrait être encouragée principalement par les autorités nationales et régionales, en impliquant les parties prenantes du secteur.

*Champ d'application géographique de la conclusion :* Martinique

## Conclusions financières

---

### a) Améliorer l'accès au crédit

Des systèmes de garantie et des mécanismes fiscaux doivent être développés et mis à la disposition des porteurs de projets afin de leur permettre d'investir dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture. Il s'agit d'une action à court terme qui peut être mise en place par des agences de financement publiques locales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime et particulièrement dans chaque RUP

#### 1.1.6.2 Tourisme côtier

## Conclusions législatives

---

### a) Promouvoir une image commune des Caraïbes

Cette action devrait être envisagée, à court et moyen termes, par les gouvernements et les administrations centrales, en collaboration avec les offices de tourisme locaux de tous les territoires de la région (comme mis en place avec succès par les pays baltes). Une fois le besoin validé et approuvé par tous les gouvernements, la première étape prévoit la conception d'une marque et d'une stratégie marketing afin de définir une image commune des Caraïbes et d'assurer un accès plus large aux médias. Cette stratégie devrait également viser à améliorer la coordination et la collaboration aux niveaux national et régional entre les différentes parties prenantes (agences de voyages, compagnies aériennes, hôtels, etc.) en matière de promotion et de communication de l'image des Caraïbes.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

## Conclusions non-législatives

---

### a) Mise en place de formation continue dans le secteur du tourisme côtier

Le manque de main-d'œuvre qualifiée à tous les niveaux de l'industrie a été cité comme une limite dans le bassin maritime. En Guadeloupe et à Saint-Martin, mais aussi en Guyane française et en Martinique, les ressources humaines sont peu qualifiées dans le secteur du tourisme, notamment dans les restaurants et les activités d'hébergement. Compte tenu de l'importance du tourisme côtier en matière d'opportunité d'emploi dans les économies des RUP, une formation adéquate du personnel est nécessaire pour atteindre le potentiel de croissance de cette activité.

Dans un premier temps, les besoins en formation devraient être identifiés, en collaboration avec l'industrie, à travers par exemple une enquête sur les besoins de tous les acteurs du tourisme. Sur la base des résultats de l'enquête, une stratégie de formation devrait être élaborée (formation à long terme ou formations à mettre en place dans l'immédiat).

Différents niveaux de formation seront nécessaires:

- Des sessions de formation spécifiques pour les parties prenantes publiques et privées afin d'échanger les meilleures pratiques. Ces sessions de formation pourraient être menées en collaboration avec des organisations régionales.
- Des programmes de formation pour les parties prenantes et le personnel impliqués dans le secteur sur la communication, la langue, l'utilisation de la technologie, la gestion, etc.
- Des campagnes de sensibilisation devraient être développées pour promouvoir les métiers dans le secteur du tourisme.

À plus long terme, ces programmes éducatifs aideraient à:

- diffuser la compréhension du tourisme parmi les communautés locales, car les touristes sont parfois perçus comme un facteur de dégradation de l'environnement, et améliorer les compétences des acteurs du tourisme local;
- atténuer les effets négatifs du tourisme sur l'environnement;
- renforcer les capacités institutionnelles;

- créer des cadres contribuant au développement des petites entreprises de gestion.

Lors de la mise en œuvre de cette activité, il est également important de collaborer avec les pays voisins pour échanger les meilleures pratiques.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime, particulièrement dans les RUP  
*de la conclusion:*

### **b) Définir des formes alternatives de tourisme: des activités touristiques plus durables**

Les activités touristiques peuvent avoir un impact négatif sur l'environnement de diverses façons. La promotion d'activités plus durables est fortement recommandée pour réduire cet impact sur l'environnement, l'environnement étant un atout essentiel de la région. Cette recommandation exige une nouvelle approche, impliquant à la fois l'implication du secteur et des gouvernements pour reconceptualiser le tourisme, les hôtels et les produits touristiques de manière à les rendre compétitifs à l'échelle mondiale. Cette nouvelle approche nécessite la participation de diverses parties prenantes. Les étapes suivantes peuvent être envisagées:

- construire un groupe de travail pour développer des orientations en matière de tourisme durable est une première étape pertinente dans l'identification des priorités;
- élaborer un plan d'action pour atteindre les objectifs fixés (actions à mener, résultats attendus, sources de financement, etc.).

Le projet d'écotourisme dans le Parc de la Guyane française peut être considéré comme une bonne pratique: la priorité est de soutenir les projets respectueux de l'environnement naturel, en tant que facteur promoteur du patrimoine culturel pour le développement local durable.

Le développement de ce nouveau modèle de tourisme prévoit la participation des administrations centrales, qui pourraient fournir une vision plus globale des approches possibles, soutenues non seulement par les organisations touristiques et les instituts de recherche, mais aussi par les parcs naturels de la région. Il s'agit d'une action à mettre en œuvre à moyen et long termes, car elle nécessite un engagement fort de plusieurs parties prenantes.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime, particulièrement dans les RUP  
*de la conclusion:*

### **c) Tourisme nautique: création d'un groupe de travail chargé de la mise en œuvre des recommandations formulées par les experts des autorités nationales sur l'attractivité des ports de plaisance dans les régions ultrapériphériques**

Suite à l'analyse effectuée par l'Inspection Générale de l'Administration (IGA), le Contrôle Général Economique et Financier (CGEFI) et le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), des recommandations ont été formulées. La création d'un groupe de travail chargé de la mise en œuvre de ces recommandations est nécessaire pour le développement du tourisme nautique dans les RUP.

Le groupe de travail devrait définir un plan d'actions basé sur les recommandations et assurer un suivi de sa mise en œuvre. La création du groupe de travail est une action à court terme, même si elle doit être maintenue opérationnelle au fur et à mesure de la mise en œuvre des différentes actions proposées. Le groupe de travail devrait être créé par les autorités nationales et devrait envisager la participation des autorités locales et des organisations professionnelles.

*Champ d'application géographique* Guadeloupe, Saint-Martin, Guyane française et Martinique  
*de la conclusion:*

### **d) Appui à la mise en œuvre de la stratégie définie pour le secteur du tourisme**

Plusieurs limites ont été identifiées dans l'analyse du secteur touristique en Martinique, notamment le manque d'investissements dans le secteur de l'hébergement, le manque de synergies entre le tourisme de croisière et le tourisme côtier, la forte saisonnalité, le manque de compétences spécifiques dans différents domaines du tourisme, et le manque général

d'organisation dans le secteur. Une stratégie régionale est en cours d'élaboration par l'Autorité régionale en Martinique. Ainsi, il est essentiel de mettre en place à la fois des mesures pour la mise en œuvre cette stratégie et un système de suivi. Ces actions devraient être envisagées par la Collectivité territoriale de Martinique, en collaboration avec le Comité Martiniquais du Tourisme et les autres acteurs du secteur touristique.

Une stratégie similaire, élaborée par le Comité Régional du Tourisme de la Guyane française a également été développée. Dans cette situation, il est également important que cette stratégie soit mise en œuvre et suivie.

*Champ d'application géographique* Martinique et Guyane française  
*de la conclusion:*

#### **e) Amélioration de la coopération avec d'autres territoires**

La Martinique, la Guyane française, la Guadeloupe et Saint-Martin font face à des enjeux communs avec d'autres RUP et territoires du bassin maritime Caraïbes-Amazone: la forte contribution du tourisme côtier aux économies locales, l'importance du tourisme de croisière, le caractère saisonnier élevé, l'éloignement, le manque d'investissements, etc. De plus, les RUP et les autres territoires du bassin pourraient être considérés comme des concurrents, car des offres touristiques similaires sont proposées aux touristes (atouts identiques ou similaires). En revanche, la coopération sur des sujets spécifiques en vue d'échanger les expériences, d'améliorer l'image et la notoriété du bassin maritime, peut être bénéfique pour toutes les parties prenantes et tous les territoires. Cette action devrait être encouragée par les autorités locales et nationales, à l'instar des projets de coopération de la CARICOM dans le tourisme, qui ont contribué à réduire les conflits entre les territoires dans le secteur du tourisme.

*Champ d'application géographique* Guadeloupe, Saint-Martin, Guyane française et Martinique  
*de la conclusion:*

#### **f) Renforcer la connaissance du secteur, en particulier du secteur nautique**

Le tourisme, et particulièrement le tourisme nautique, n'est pas bien connu à Saint-Martin et il existe peu de connaissances concernant son importance économique. Pour combler cette difficulté, un observatoire du tourisme doit être mis en place en vue de créer les connaissances et de suivre le secteur. Les administrations locales sont les acteurs clés pour mettre en place cette initiative, à court et moyen termes.

*Champ d'application géographique* Saint-Martin  
*de la conclusion:*

#### **g) Développer les capacités des ports et accroître leur attractivité**

Saint-Martin a des conditions très favorables pour la plaisance, mais les capacités de la marina pourraient davantage être améliorées. La rénovation des ports de plaisance existants (pour les navires de croisière de taille moyenne), le développement de nouveaux services (restaurants, ravitaillement, etc.) et l'amélioration du front de mer pourraient aussi contribuer à stimuler la croissance du tourisme nautique. De plus, l'amélioration de la sécurité dans les ports de plaisance et le respect de la biodiversité locale sont nécessaires. Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui devrait être mise en œuvre par les administrations locales et devrait impliquer les parties prenantes locales.

*Champ d'application géographique* Saint-Martin  
*de la conclusion:*

### **Conclusions financières**

---

#### **a) Soutenir l'amélioration du secteur de l'hébergement touristique**

L'offre hôtelière dans toutes les RUP ne correspond pas aux normes internationales, surtout par rapport aux normes européennes ou de l'Amérique du Nord. Des investissements publics ou privés sont nécessaires pour soutenir le secteur. Concernant le potentiel du tourisme côtier pour attirer les IDE, toutes les RUP de la région Caraïbes-Amazone possèdent des atouts pour attirer ces investissements et ainsi améliorer le niveau d'hébergement des hôtels.

Plusieurs territoires dans les bassins Caraïbes-Amazone ont doublé d'efforts pour réformer les réglementations dans le secteur du tourisme afin d'attirer les IDE, principalement dans les hôtels et restaurants (Antigua-et-Barbuda, Barbade, Sainte-Lucie, Grenade et Suriname etc.). Selon une étude <sup>(60)</sup> de benchmarking des IDE dans les Caraïbes, le facteur que les entreprises étrangères considèrent le plus important pour leurs investissements dans le tourisme est l'infrastructure, suivie des procédures administratives.

Les initiatives entreprises à Antigua-et-Barbuda, Barbade, Sainte-Lucie, la Grenade et le Suriname pourraient être suivies dans les RUP pour mieux réguler (ou dé-réguler) le secteur et pour encourager les investissements dans la région. Cette action devrait être mise en œuvre par les administrations locales et pourrait être développée à court terme.

|                                                           |                                                          |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Guadeloupe, Saint-Martin, Guyane française et Martinique |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|

### 1.1.6.3 Tourisme de croisière

#### Conclusions législatives

##### **a) Renforcer la coopération régionale pour améliorer la connectivité, mettre en place une stratégie régionale de croisière et accroître l'impact du tourisme de croisière**

Une stratégie régionale des lignes de croisière traitant des questions d'intérêt pour l'industrie devrait être élaborée, principalement pour:

- améliorer les conditions de fonctionnement des lignes de croisière. L'objectif est d'accroître l'influence collective des choix des destinations dans les négociations avec les compagnies de croisière;
- promouvoir les normes environnementales dans les opérations de croisière;
- établir des mécanismes pour maximiser les avantages des activités de croisière pour les économies nationales;
- diversifier les produits (vacances haut de gamme, options de croisières spéciales, etc.) en tenant compte des capacités des ports en matière d'infrastructures.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes qui devrait être lancée par les gouvernements et les administrations centrales (avec la participation de la Commission européenne) et devrait impliquer le secteur privé et les compagnies de croisière.

Dans ce contexte, un premier dialogue régional sur les croisières dans la mer Baltique a été organisé par la Commission Européenne à Copenhague. Ce dialogue visait à rassembler les parties prenantes afin de promouvoir des solutions pour le tourisme de croisière et de développer un secteur plus durable et plus compétitif dans la région Baltique. Les participants à ce premier dialogue se sont mis d'accord sur plusieurs conclusions et propositions d'actions concernant la promotion des destinations (gestion conjointe des marques et des stratégies de communication par exemple), la gestion du lien ville-port et l'environnement (politique durable dans la région de la mer Baltique pour atténuer l'impact du tourisme de croisière sur les habitants, le milieu marin et la qualité de l'air). Un forum similaire a également été organisé pour la première fois dans la région méditerranéenne, avec le soutien de la Commission Européenne. Ce dialogue répondait à une demande spécifique des parties prenantes pour la promotion d'un dialogue structuré sur le tourisme de croisière, afin de renforcer les synergies dans le secteur, par le partage de bonnes pratiques en matière d'innovation, de compétitivité et de durabilité.

|                                                           |                                                         |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Dans chaque RUP et peut être étendue au bassin maritime |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|

<sup>(60)</sup> "Benchmarking the FDI Environment in the Caribbean".

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25061/Demystifying0t0the0Caribbean0Region.pdf?sequence=4>.

## Conclusions non-legislatives

---

### a) Améliorer l'attractivité de Pointe-à-Pitre

Concernant la Guadeloupe, le front de mer du port de la ville doit être amélioré car c'est le premier élément d'attraction pour les navires de croisière dans un port. La rénovation du front de mer devrait inclure le développement de nouveaux services, d'infrastructures culturelles et de loisirs (restaurants, marché avec des produits alimentaires locaux, etc.). Une analyse devrait être menée pour identifier les besoins spécifiques et les voies de développement possibles. Il s'agit d'une action à long terme qui devrait être encouragée par les autorités locales.

*Champ d'application géographique* Guadeloupe  
*de la conclusion:*

### b) Améliorer l'infrastructure du port pour assurer la sécurité des navires de croisière

Une étude approfondie de l'impact économique et environnemental du secteur des croisières devrait être réalisée afin d'évaluer le potentiel de l'île à recevoir des navires de plaisance de grande taille et les grands navires de croisière. L'étude aidera à définir les besoins de développement et les investissements requis, tout en limitant l'impact environnemental. Les investissements en infrastructure sont nécessaires pour des raisons de sécurité (mauvaises conditions de la mer) avec la création d'un quai et l'augmentation du tirant d'eau. Il s'agit d'une action à moyen terme qui pourrait être réalisée par les administrations centrales et locales.

*Champ d'application géographique* Saint-Martin  
*de la conclusion:*

### c) Développement de petites routes de croisière locales (c'est-à-dire des micro-croisières)

Les micro-croisières ont été testées avec succès dans de nombreux endroits à travers le monde, et pourraient être développées avec différents types de navires. En effet, compte tenu de l'éloignement de la Guyane française par rapport aux principales routes de croisières, l'identification d'éventuelles petites routes de croisières locales près de la côte ou dans les rivières amazoniennes pourrait représenter une activité importante à mettre en place et pourrait créer de nouvelles opportunités d'emplois et de développement de l'économie locale. Dans un premier temps, les investisseurs potentiels intéressés par ces croisières devraient être identifiés, afin de définir des itinéraires possibles. Par conséquent, une promotion adéquate, y compris à travers les voies institutionnelles, devrait être réalisée, en vue d'assurer la plus grande visibilité des micro-croisières.

Il s'agit d'une action à moyen terme qui devrait être initiée par les administrations locales.

*Champ d'application géographique* Guyane française  
*de la conclusion:*

## Conclusions financières

---

### a) Investissements pour l'expansion des installations portuaires afin d'accueillir de plus gros navires

Des investissements sont nécessaires pour accueillir des navires de croisière de plus grande taille et pour augmenter le nombre de places disponibles. Les investissements devraient néanmoins tenir compte des problématiques liées à l'encombrement des ports. En effet, la mise en place d'infrastructure liées à l'élimination des déchets ou au traitement des eaux usées nécessitent des mesures techniques appropriées et ont des implications financières considérables.

Il s'agit d'une action à long terme qui devrait être menée par les administrations locales.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

#### 1.1.6.4 Navigation

##### Conclusions législatives

###### a) Coopération entre les administrations portuaires de la région

La coopération est nécessaire entre les territoires pour renforcer la logistique portuaire, les normes de service et l'innovation technologique pour un commerce globalisé, compétitif sur le plan logistique et durable. Un réseau de collaboration, de partage d'expériences et de mise en œuvre de projets communs devrait être mis en place. C'est une action qui pourrait être initiée à court terme mais qui devrait se poursuivre à l'avenir. L'objectif de cette action est de réduire la concurrence entre les ports et de développer des complémentarités en matière de spécialisation et de types de flux gérés. Les administrations portuaires devraient jouer un rôle central dans cette action, en collaboration avec des institutions privées et des instituts de recherche.

Des exemples de réussite similaires ont été identifiés dans la région, comme le Programme de création du Réseau numérique et collaboratif des ports d'Amérique latine et des Caraïbes, dirigé par le Système économique Latino-Américain et des Caraïbes (SELA) et la banque de développement de l'Amérique Latine (CAF) depuis 2014.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

##### Conclusions non-législatives

###### a) Améliorer l'efficacité des ports en matière d'infrastructure, de sûreté et de sécurité et de compétences des ressources humaines

Cette action devrait être envisagée par les administrations portuaires et les autorités locales. Dans un premier temps, des études de faisabilité devraient être réalisées afin d'optimiser les opportunités d'investissement dans l'infrastructure. Ces investissements sont nécessaires pour pouvoir accueillir des navires de plus grande taille, pour renforcer la sécurité et la sûreté et pour mettre en place des systèmes informatiques. Les coûts d'infrastructure pourraient être couverts par des investissements conjoints entre opérateurs portuaires et entreprises privées. Des études spécifiques devraient être réalisées pour s'éloigner des méthodes classiques de la logistique et pour mettre en œuvre des applications technologiques et informatiques pour aider les opérations portuaires. En outre, une formation doit être réalisée dans le secteur maritime et portuaire, mais aussi dans le secteur de la logistique, afin de maintenir les normes les plus élevées en matière de gestion portuaire et de logistique.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

###### b) Améliorer les infrastructures portuaires pour augmenter la part de marché de Saint-Martin dans les échanges commerciaux insulaires

Une étude approfondie de l'impact économique et environnemental du secteur maritime devrait être réalisée afin d'évaluer le potentiel de Saint-Martin pour attirer de nouveaux flux commerciaux (en particulier depuis la France métropolitaine). L'étude aidera à définir les besoins de développement et les investissements requis, tout en limitant l'impact environnemental (en particulier le dragage). L'étude devrait être mise en œuvre par les administrations nationales et locales et devrait impliquer les autorités portuaires.

*Champ d'application géographique* Saint-Martin  
*de la conclusion:*

###### c) Développer les compétences des ressources humaines dans le domaine de la réparation navale

Les capacités actuelles de réparation navale ne sont pas suffisantes pour satisfaire la demande croissante de bateaux de plaisance. Ce service devrait être garanti dans toutes les RUP, et plus particulièrement à Saint-Martin. Les priorités pour la formation visant à développer des

compétences spécifiques devraient être axées sur la métallurgie, le carénage et l'électronique. Les programmes de formation devraient être développés en collaboration avec l'industrie. D'autres sujets spécifiques pourraient être discutés entre les parties prenantes concernées (du secteur privé et public) autour d'une table ronde.

*Champ d'application géographique* Saint-Martin  
*de la conclusion:*

#### **1.1.6.5 Energies marines renouvelables**

##### **Conclusions législatives**

---

###### **a) Renforcer la coopération dans la région Caraïbes-Amazonie**

Tous les territoires du bassin Caraïbes-Amazonie font face à des défis similaires en matière d'approvisionnement énergétique. L'énergie renouvelable des océans pourrait constituer une alternative énergétique importante à l'avenir, mais la coopération devrait être soutenue pour relever les défis liés au partage des données, à l'échange des bonnes pratiques et à l'identification de sources d'investissement.

Toutes les parties prenantes devraient être impliquées dans cette initiative de coopération, qui devrait être encouragée par l'administration centrale. Le réseau existant au sein de la CARICOM pourrait être étendu, impliquant les RUP et les organisations régionales. Ce cadre de coopération devrait être utilisé pour relever également les défis liés à la technologie de l'énergie renouvelable des océans (sources de financement, capacités de recherche, etc.)

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

##### **Conclusions non-législatives**

---

###### **a) Soutenir l'émergence de projets portant sur les énergies marines renouvelables**

Les administrations locales devraient encourager toute initiative visant à explorer le développement des énergies renouvelables bleues en soutenant les promoteurs à différents niveaux de la mise en œuvre de leur projet, à savoir:

- préparation du projet: en fournissant une orientation technique et juridique;
- soutien des investissements pour les projets de petite et moyenne dimensions et développement de l'ingénierie financière;
- mettre en place des formations en cas de besoin.

Il s'agit d'une action à court terme dont la mise en œuvre, par les administrations locales, devrait être assurée à long terme.

*Champ d'application géographique* Guadeloupe  
*de la conclusion:*

###### **b) Renforcer la coopération avec les organisations régionales**

Les administrations centrales devraient soutenir la coopération avec les organisations régionales (Organisation des Nations Unies pour le développement industriel par exemple) pour renforcer les capacités et l'échange de connaissances dans le domaine des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. Le Programme de renforcement des capacités en énergies renouvelables (dans le cadre du projet régional «Observatoire des énergies renouvelables pour l'Amérique latine et les Caraïbes») est une réussite dans ce domaine. Ce programme de formation a fourni aux professionnels et aux décideurs des connaissances approfondies et actualisées sur les technologies énergétiques. L'objectif était de stimuler les investissements dans les énergies renouvelables dans la région.

Il s'agit d'une action à court terme, devant être initiée par les administrations centrales et locales.

*Champ d'application géographique* Guadeloupe, Martinique et Guyane française

*de la conclusion:*

### **c) Soutenir l'étude de faisabilité en Guyane française de l'énergie hydrocinétique**

Ce secteur est en phase de pré-développement. La Collectivité Territoriale de Guyane française envisage la possibilité de soutenir une étude pour analyser les courants maritimes et pour évaluer le potentiel de l'énergie hydrocinétique. Alors que l'étude de faisabilité pourrait être réalisée à court terme, la mise en œuvre éventuelle du projet pourrait prendre plus de temps.

*Champ d'application géographique* Guyane française  
*de la conclusion:*

## **1.1.6.6 Biotechnologie bleue**

### **Conclusions non-législatives**

#### **a) Développement d'une base régionale de connaissances pour la biotechnologie marine**

La mise en place d'installations centralisées, tels que des centres de ressources biologiques, devrait être envisagée dans le bassin maritime Caraïbes-Amazone. En outre, le développement de partenariats stratégiques et d'une collaboration internationale avec des universités et des entreprises pharmaceutiques internationales pourrait offrir des opportunités de réaliser des gains stratégiques, scientifiques et économiques grâce aux ressources largement inexplorées de la région des Caraïbes.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui devrait être initiée par les autorités locales.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

#### **b) Soutien de la recherche et de la mise en réseau des acteurs de la valorisation des bio-ressources**

La valorisation des bio-ressources est à un stade de pré-développement, mais le partage d'expériences entre les différents territoires pourrait stimuler l'innovation. En tant qu'objectif à court terme, initié par les administrations locales et centrales, un appel à projets pour la valorisation des bio-ressources dans les RUP pourrait être lancé afin de soutenir la R&D sur les bio-ressources. Des réseaux transnationaux pourraient être créés à cette fin, impliquant également d'autres territoires. Le Partenariat européen d'innovation, à travers lequel la participation des chercheurs et des utilisateurs finaux de l'innovation contribue à la fertilisation croisée, au transfert et à la diffusion des activités de recherche, constitue une meilleure pratique à suivre dans ce contexte.

*Champ d'application géographique* Toutes les RUP  
*de la conclusion:*

## **1.2 Sud-ouest de l'océan Indien**

Le bassin maritime est particulièrement pertinent pour le secteur halieutique; notamment en raison de la présence de thons qui sont des espèces hautement migratrices et dont les principales zones de captures sont le bassin somalien au nord et le canal du Mozambique. Le tourisme côtier joue un rôle important, spécialement aux Seychelles et à Maurice et, dans une moindre mesure, à Madagascar et à La Réunion. Les Seychelles et Maurice sont positionnées sur le marché comme destinations de luxe pour les pays européens et asiatiques.

Le changement climatique est prévu d'être ressenti dans le bassin maritime par de plus sévères événements climatiques extrêmes (de plus violents cyclones) et par l'élévation du niveau de la mer <sup>(61)</sup>. Les petits États insulaires en développement sont susceptibles d'être plus touchés par les changements climatiques en raison de leur forte dépendance aux ressources naturelles et énergétiques extérieures. Les RUP et le bassin maritime, par l'intermédiaire de la Commission de l'océan Indien, anticipent le besoin de s'adapter par la mise en œuvre de stratégies d'adaptation aux modifications climatiques par le biais de plans d'action régionaux et territoriaux (voir les dernières sections des chapitres 1 des annexes 5, 6 et 11).

Adoptée en 2013, la stratégie de l'UE d'adaptation au changement climatique <sup>(62)</sup> reconnaît que les régions ultrapériphériques sont des territoires vulnérables aux impacts du changement climatique. Conformément à la stratégie nationale d'adaptation au changement climatique de la France, La Réunion et Mayotte ont respectivement adopté un schéma régional du climat, de l'air et l'énergie en 2013 et un plan climat énergie territorial en 2016. À La Réunion, les autorités locales (le Conseil régional, le Conseil départemental et les communes) doivent mettre en œuvre des plans territoriaux d'adaptation au changement climatique en cohérence avec le Schéma régional.

Les secteurs de l'économie maritime susceptibles d'être les plus touchés sont principalement la pêche, par le biais de changements sur les habitats et les modèles migratoires de poissons et d'autres animaux marins, en particulier les poissons hautement migrateurs comme les thons et, le tourisme, par des modifications de la biodiversité et des impacts sur les territoires du bassin maritime tels que l'érosion des côtes.

### **1.2.1 Cartographie de la situation des différentes activités maritimes**

Dans les paragraphes ci-après, les principaux résultats sont présentés pour chaque activité maritime (des activités les plus traditionnelles aux activités les plus novatrices) au niveau du bassin maritime et de chaque RUP.

En outre, les principales organisations et acteurs opérant dans le secteur maritime sont également présentés. Les informations détaillées de la cartographie des activités maritimes, des principales stratégies et des intervenants pour le bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien et pour les RUP de ce bassin figurent en annexes 5, 6 et 11, dans les chapitres suivants:

- Chapitre 1: cartographie de toutes les activités maritimes;
- Chapitre 5: liste des pouvoirs publics;
- Chapitre 6: liste des stratégies maritimes;
- Chapitre 7: liste des parties prenantes.

#### **1.2.1.1 Pêche et aquaculture**

**L'ouest de l'océan Indien** est une zone de pêche importante de thons, qui sont des poissons hautement migrateurs. Les principales zones de captures se situent dans le bassin somalien au nord et le canal du Mozambique. Les Seychelles sont le principal «port» de débarquement pour une grande partie de la flotte de thoniers sennieurs de l'UE (80 % de leurs débarquements). Les thons sont alors mis en conserves localement ou envoyés à Maurice par conteneurs

---

<sup>(61)</sup> European Commission, 2014, The economic impact of climate change and adaptation in the Outermost Regions,  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/activity/outermost/doc/impact\\_climate\\_change\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/activity/outermost/doc/impact_climate_change_en.pdf)  
[résumé en français en ligne: <https://publications.europa.eu/s/dEpl> ]

<sup>(62)</sup> <http://climate-adapt.eea.europa.eu/eu-adaptation-policy/strategy>

frigorifiques pour être transformés et mis en conserve (70 % des captures débarquées aux Seychelles sont transbordées). Maurice est plus éloignée des zones de pêche, mais s'est développée en un important «hub régional de produits de la mer». Madagascar est un port d'envergure moins significative pour débarquer, transborder et transformer le thon avec son port et sa conserverie de thons à Antsiranana. L'Île est toutefois située près d'une zone de pêche à saisonnalité plus conséquente dans le canal du Mozambique. Les Comores octroient des licences de pêche à des navires de pêche étrangers, y compris à ceux de l'Union européenne (à travers sa flotte de pêche lointaine), bien que l'archipel n'ait pas d'infrastructures terrestres appropriées. Les volumes de captures ont augmenté régulièrement, mais il est maintenant reconnu que, parmi les principales espèces de thons, l'albacore est désormais en surexploitation, et des règles d'exploitation sont progressivement mises en place par la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI).

Une production aquacole d'ombrine en tant que produit premium est réalisée à Maurice. Elle montre des signes de croissance en réponse à une demande régionale située principalement à La Réunion (où seule une écloserie existe dorénavant). La production d'algues à des fins cosmétiques est aussi présente à Madagascar. L'aquaculture marine à large échelle n'est actuellement pas développée en raison notamment :

- de la concurrence avec d'autres secteurs comme le tourisme dans les eaux côtières (principalement dans les lagunes);
- de l'éloignement des territoires vis-à-vis des marchés internationaux;
- des coûts de production empêchant de fournir des produits aux consommateurs à des prix compétitifs (par rapport aux autres poissons vendus sur le marché); et
- des technologies actuelles non encore disponibles à des prix abordables pour produire des poissons dans des conditions cycloniques ou dans le large à des coûts compétitifs par rapport aux technologies traditionnelles d'aquaculture en cage.

La pêche à **Mayotte** est à la fois industrielle et artisanale. La flotte de pêche industrielle, ciblant les thons, ne débarque pas à Mayotte. En 2014, la flotte de pêche domestique comprenait 800 pirogues monoxyles, 250 embarcations et cinq petits palangriers modernes (de moins de 10 m). Environ 160 tonnes de poissons ont été capturées cette même année (données enregistrées). Il s'agissait principalement de poissons pélagiques (thons et espadons) et de poissons de récif (vivaneaux et mérours). Il n'y a pas d'infrastructure industrielle dédiée aux activités de pêche à Mayotte. En général, le secteur de la pêche est non structuré. En ce qui concerne l'aquaculture, Mayotte produisait environ 150 t d'ombrine (*Umbrina* spp.) par an. La production s'est récemment effondrée. Depuis 2015, l'écloserie locale, fournisseur des alevins, ne fonctionne plus suite à sa liquidation. Au niveau des marchés, autour de 60% des poissons d'élevage étaient exportés, principalement vers l'UE (62 t vers l'UE, principalement vers la France et l'Italie) <sup>(63)</sup>.

Les activités de pêche à **La Réunion** peuvent être classées en trois segments: (i) la pêche artisanale; (ii) la pêche à la palangre, [principalement] réfrigérée, de thons et de poissons à rostre; et (iii) la pêche hauturière (de thons et de légine australe). Près de 200 bateaux de pêche artisanale sont actifs et sont basés autour de la côte de La Réunion. Les poissons et autres ressources ciblés sont le vivaneau, le mérour, l'empereur (*Lethrinus* spp.), le calamar, le thon, la daurade coryphène et le marlin. Les prises sont presque entièrement consacrées au marché local. La pêche palangrière s'effectue plus au large des côtes avec des embarcations de 12-25 m de long. Ils ne sont pas autorisés à pêcher dans la zone des 12 milles marins du rivage, qui est un espace réservé aux pêches côtières.

La pêche à la légine australe est une industrie importante. Le secteur a exporté en 2013 environ 4 100 tonnes (équivalent-poids vif) de poisson, principalement aux États-Unis et en Asie <sup>(64)</sup>. Le secteur crée 300 emplois directs et entre 1 200 et 1 500 emplois indirects selon la banque centre déléguée, l'Institut d'émission des départements d'outre-mer – IEDOM <sup>(65)</sup>.

---

<sup>(63)</sup> Annexe 5, § 1.1.1 — aquaculture.

<sup>(64)</sup> Plan de compensation des surcoûts du secteur de la pêche et de l'aquaculture de La Réunion, Décembre 2015.

<sup>(65)</sup> IEDOM, 2016. Les Terres australes et antarctiques françaises — Acteur de l'économie bleue au coeur de l'océan Indien. Note expresse N° 368, [www.iedom.fr](http://www.iedom.fr).

Concernant l'aquaculture réunionnaise, la pisciculture marine produisait quelques tonnes d'ombrine pour le marché de la consommation par an. Le secteur était en concurrence directe avec un producteur d'ombrines à Maurice, ciblant et fournissant ses poissons sur les mêmes marchés (à La Réunion et à Maurice principalement). L'écloserie, financée par les acteurs [publics] locaux, est toujours en activité et fournit des alevins au producteur basé à l'île Maurice. Une petite production locale de spiruline (microalgues) est émergente et est en cours d'acquisition de l'expérience requise pour produire dans des conditions optimales.

### 1.2.1.2 Tourisme côtier

Au niveau du **bassin maritime**, le tourisme est une activité économique importante aux Seychelles et à Maurice et dans une moindre mesure à Madagascar et à La Réunion. Deux types de tourisme sont présents dans la région, le tourisme affinitaire (La Réunion, Mayotte et Comores) et le tourisme de loisirs (Maurice, Seychelles et Maldives). Le tourisme aux Seychelles et à Maurice continue de croître lentement, bien que la croissance soit dorénavant limitée par le manque de sites côtiers disponibles. Madagascar, territoire beaucoup plus vaste, a un potentiel considérable pour développer son tourisme côtier mais, comparée à Maurice, aux Seychelles et à La Réunion, l'île est freinée par des infrastructures rudimentaires, et des incertitudes économiques et politiques, au moins à court et moyen termes. Les Comores se caractérise également par une insuffisance d'infrastructures de qualité et d'interconnectivité entre les îles, ainsi que d'une instabilité politique occasionnelle.

À **Mayotte**, le tourisme n'est pas fortement développé en raison de son manque de capacités d'hébergement malgré l'amélioration structurelle grâce au soutien de l'office du tourisme locale. La capacité d'hébergement globale est de 1 108 lits [en 2013] (direction générale des entreprises françaises<sup>66</sup>). Les principales activités touristiques sont les bains de soleil [et les activités de plage], la plongée, et la pêche de loisir. L'observation de baleines est également une attraction touristique pendant l'hiver austral. L'hébergement et la restauration, qui est la principale activité du secteur touristique, employaient 682 personnes en 2012 à Mayotte, soit 2,3 % de la population active. 7,7 % des sociétés actives enregistrées à Mayotte travaillent dans ce secteur (<sup>67</sup>). Selon l'office de tourisme locale, entre 120 000 à 150 000 touristes par an sont attendus en 2020. Pour atteindre un tel niveau, la capacité d'hébergement doit être améliorée à travers des services de meilleure qualité et un développement durable afin de réduire l'impact environnemental sur le rivage et dans la lagune. Les autorités locales anticipent que le levier touristique de Mayotte soit son patrimoine environnemental maritime, protégé par la gestion du parc marin et l'écotourisme.

L'offre touristique est large à **La Réunion** en raison de la diversité de paysages pour les activités de montagne (p.ex. le trekking), côtières et maritimes. À La Réunion, le tourisme est ainsi axé principalement sur des activités non côtières. [Le tourisme côtier a créé dans son ensemble 192 millions d'euros de valeur ajoutée brute en 2012, annexe 6 tableau 1)]. L'hébergement est le premier contributeur à l'industrie du tourisme; avec plus de 70 millions d'euros de valeur ajoutée en 2005. En 2013, l'industrie du tourisme représentait près de 7 % des effectifs salariés à La Réunion et 9 000 emplois (annexe 6, tableaux 1 et 2 et section 1.7.3).

Les acteurs locaux étudient également le développement du nautisme (d'après les entretiens réalisés en août 2016). Cette activité évolue actuellement d'un modèle de propriété vers la fourniture de services. La Réunion est susceptible de faire face à ce changement, alors que la demande en nombre de mouillages n'est plus un indicateur robuste de l'activité. L'évolution du secteur devrait en effet être liée au tourisme maritime et côtier, dans le cadre d'une offre globale pour découvrir l'île. Avec la croissance du tourisme, des possibilités pourraient donc exister pour le développement de cette activité.

---

(<sup>66</sup>) [https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2013/2013-11-chap3-memento-tourisme.pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2013/2013-11-chap3-memento-tourisme.pdf) .

(<sup>67</sup>) IEDOM, 2015 - Annexe 5 section 1.7.3.

### 1.2.1.3 Tourisme de croisière

Au niveau du **bassin maritime**, le tourisme de croisière est disponible par la présence de tours du bassin ou de connexion d'îles (Seychelles, Maurice, La Réunion, Mayotte, et Madagascar). Les franges côtières des Seychelles et de Maurice sont les deux principales destinations. Aux Seychelles, l'activité est surtout concentrée au nord de l'île principale de l'archipel, Mahé, mais aussi sur les petites îles de Praslin et de La Digue, avec des stations balnéaires spécifiques sur les autres îles.

À **Mayotte**, environ 6.000 croisiéristes ont été enregistrés en 2008. Les bateaux de croisière y font escale lors de leur tournée de l'océan Indien (direction du Port de Mayotte). Depuis 2007, le nombre de navires de croisière qui s'est arrêté à Mayotte a cependant chuté de manière constante de moins de 40 navires, soit le chiffre annuel régulier dans les années 2000, à deux en 2013 <sup>(68)</sup>. Cette baisse de fréquentation pourrait s'expliquer par les risques de piraterie, qui avaient augmenté dans la région, selon le Bureau Maritime International <sup>(69)</sup>. Les actes de piraterie ayant diminué depuis, contrecarrée par la surveillance maritime, l'offre en tourisme de croisières montre de nouveau un potentiel de croissance. Les autorités portuaires de Longoni investissent actuellement pour attirer les navires de croisière par la mise à niveau des infrastructures du Port (avec l'appui de fonds publics).

L'activité de croisières à **La Réunion** repose sur 3 types d'offre:

- les croisières courtes dans l'océan Indien;
- des connexions avec la métropole;
- des tours du monde, incluant un arrêt à La Réunion.

La haute saison des croisières dans l'océan Indien se situe de novembre à avril, avec un pic en janvier. Les croisières courtes dans l'océan indien font des escales dans les Seychelles, Maurice et La Réunion. Selon l'Île de La Réunion tourisme (IRT), un croisiériste reste environ 6 heures à La Réunion et dépense en moyenne 70 euros par escale [données 2015-2016].

### 1.2.1.4 Navigation

Le transport maritime est un secteur clé dans le **bassin de l'océan Indien**, dont les territoires nécessitent une connectivité, tant avec les autres pays insulaires et les autres continents (Asie et Moyen-Orient) qu'avec les îles dans leurs propres eaux territoriales. Les Seychelles disposent d'un port de ferries plus important au nord de l'île de Mahé à Victoria, avec des services de ferries réguliers aux îles Praslin et La Digue. Victoria possède également d'importants quais de débarquement de produits halieutiques. Maurice est dotée de services de ferries et de cargo pour La Réunion, Madagascar, ainsi que pour l'île Rodrigues à l'est. En outre, il accueille une flotte de palangriers, un terminal de conteneurs et des services de soutage. Madagascar dispose de lignes maritimes avec l'Afrique du Sud et le Mozambique à l'ouest et avec La Réunion et Maurice à l'est. Il dispose de cinq centres de terminal de conteneurs et de six autres grands ports maritimes. La Réunion a également un centre régional de transport de fret – «hub» pour une importante compagnie maritime (CMA-CGM). Le transport de passagers est également présent entre Mayotte et les Comores (Anjouan).

Avant l'acquisition en 2015 de grues, d'empileurs et de remorques spécialisées pour déplacer les conteneurs dans les zones portuaires, presque tous les porte-conteneurs étaient dédiés au transbordement vers et à partir de Port-Louis (Maurice) ou, plus récemment de Djibouti, Mayotte était alors desservie par des petits porte-conteneurs (feeders). Depuis, les grands porte-conteneurs peuvent s'arrêter à Mayotte. De récentes études, par exemple celle du plan directeur du port de Port-Louis en 2015, suggèrent que la demande continuera de croître, quoique plutôt lentement, et à l'appui du développement économique global. Le trafic de passagers est principalement limité à la connectivité entre les îles. Cette activité est particulièrement importante aux Seychelles. Depuis 2015, l'influence du développement du hub à La Réunion (Le Port) et des capacités portuaires et de transbordements à Mayotte (port

---

<sup>(68)</sup> Statistiques portuaires du port de Mayotte, voir particulièrement les années 2007, 2008 et 2013: <http://www.cg976.fr/services-en-ligne/ressources-documentaires/les-statistiques-portuaires> .

<sup>(69)</sup> <https://www.icc-ccs.org/icc/imb> .

de Longoni) doivent dorénavant être prise en compte dans les flux d'import-export de marchandises dans le bassin.

L'économie mauricienne a crû à un taux moyen annuel de 4 % entre 2007 et 2015 <sup>(70)</sup>. Il est probable que Port-Louis continuera à se développer afin de faire face à cette croissance. Le port franc de Maurice à Port-Louis (Freeport) est encore en phase de développement, et la transformation des produits halieutiques se diversifie vers de nouveaux produits à haute valeur. Aux Seychelles, Victoria est également en expansion, partiellement pour contrer les récents succès de Maurice, et notamment avec son concept de hub de produits halieutiques. À Madagascar, le développement portuaire s'effectue principalement dans le secteur privé pour soutenir les entreprises d'exportation de minéraux.

Depuis 2015, le développement par une compagnie maritime de son hub à La Réunion (au Port) et des activités portuaires et de transbordement à **Mayotte** (à Longoni) a influencé les importations et les exportations de marchandises dans le bassin maritime. Le tonnage manutentionné au Port de Mayotte a augmenté de 66,5 % ces dix dernières années, en raison de l'importance de l'activité de transit de fret (transbordement). Si l'activité reste concentrée sur les importations (50 % du tonnage manipulé en 2014, comprenant les hydrocarbures), le transit de marchandises est en plein essor: il représente 32 % du tonnage transbordé total en 2014, contre 4,3 % en 2008 <sup>(71)</sup>. En raison du manque de transports urbains terrestres et de la congestion de la circulation sur les routes terrestres actuels, le transport maritime urbain a également du potentiel. Le Conseil départemental de Mayotte a par ailleurs lancé un projet en 2014, avec le financement de l'UE, dans le but que la RUP acquière 2 nouveaux navires (appelés localement «barges») pour améliorer la mobilité des passagers entre les îles Petite Terre et Grande Terre de Mayotte. L'une des barges a été livrée en 2016 et l'autre devrait être achevée en 2017. Les activités portuaires emploient près de 500 personnes (voir le tableau 1 de l'annexe 5), principalement participant à des transbordements.

Pour ce qui concerne **La Réunion**, ses capacités portuaires de manipulation de marchandises ont été favorisées depuis 2016 par le hub de CMA CGM. Cette plateforme régionale est devenue un outil concret de services portuaires et d'exportation dans le bassin maritime. Les qualités de services du Grand port maritime de La Réunion (GPMR) sont reconnues par les compagnies maritimes opérant dans la région, mais il est considéré comme un port «cher», à l'instar du port de Mayotte, où les coûts d'exploitation sont les plus chers <sup>(72)</sup> du sud-ouest de l'océan indien.

#### 1.2.1.5 Construction et réparation navales

Dans le **sud-ouest de l'océan Indien**, aucun des quatre pays disposant de ports importants, soit les Seychelles, Maurice, Madagascar, et la France (avec La Réunion et Mayotte), ne peut rivaliser avec l'Afrique du Sud à un niveau régional; ni avec les constructeurs asiatiques; pour la construction navale. Il existe cependant des capacités régionales au service de l'industrie de la pêche. Seule Maurice a une capacité de construction et de réparation navales importante. Elle est principalement axée sur la clientèle de l'Union européenne et de La Réunion (soit la flotte de senneurs et de palangriers de surface) et dispose d'infrastructures de construction d'envergure modeste [comparée aux chantiers navals internationaux]. Aucune capacité navale majeure dédiée n'est disponible à La Réunion ou à Mayotte [noter la présence d'un chantier naval à Madagascar, p.ex. la barge délivrée récemment à Mayotte a été construite à Madagascar – section 1.2.1.4 ci-dessus]. Tous les services de réparation pourraient être disponibles à La Réunion en formant une partie de la population active locale et en bénéficiant du savoir-faire et de l'expérience déjà disponibles dans la RUP au sein des techniciens de la marine française basée à La Réunion.

Il existe des activités de réparation navale à **Mayotte**. Toutefois, elles se concentrent sur le maintien de la flotte publique de navires de transport de passagers et de véhicules entre

---

<sup>(70)</sup> Voir les séries chronologiques de 2006 à 2015:

<http://statsmauritus.govmu.org/English/Documents/Historical%20Series/nationalacc/naseries/WEB%20NA%20Series%20September15.xls> (Tableau 2 – «GDP at market price»).

<sup>(71)</sup> IEDOM (2016) 2015 Mayotte. Édition 2016. 198 p. Voir annexe 5 section 1.4.2.

<sup>(72)</sup> UMIR — Union Maritime Interprofessionnelle port de La Réunion, août 2016.

Petite-Terre et Grande-Terre. En outre, il existe un site de réparation en permanence saturé sur Petite Terre pour le nautisme. Le développement du Port de Longoni et, dans une certaine mesure, du tourisme de loisir, est susceptible d'apporter plus de demande locale pour la réparation navale. Le développement de services de réparation de navires commerciaux associés à ceux dédiés au nautisme est prévu au port de Longoni <sup>(73)</sup>.

Le Grand port maritime de **La Réunion** (GPMR) peut fournir divers équipements pour la réparation de navires. Toutefois, aucune cale sèche n'est disponible, et la réparation navale est donc limitée aux capacités de la cale de halage (slipway). Le GPMR évalue la possibilité de maintenir des services de réparation «de base», nécessaires à La Réunion, tandis que la direction du GPMR est consciente que les réparations «lourdes» réalisées par les opérateurs de La Réunion dans les pays voisins devraient se maintenir dans ces pays <sup>(74)</sup>. Des services de construction de navires de plaisance ont vu le jour à La Réunion récemment mais cette activité est réalisée par un seul acteur selon l'INSEE <sup>(75)</sup>.

#### 1.2.1.6 Biotechnologie bleue

Le secteur est principalement à un stade de recherche et développement – R&D. Il a été observé seulement à **La Réunion**, au travers du Cyclotron Réunion Océan Indien (CYROI). Le CYROI est une plateforme de recherche de biotechnologie et d'innovation, située au centre de recherche et de développement de St Denis, la Technopole. CYROI est une structure publique à but non lucratif avec une autonomie administrative et financière. Il favorise la collaboration entre les organisations locales et le secteur privé. Le CYROI est actif dans le domaine de la valorisation de la biodiversité marine grâce à sa structure Hydro-Réunion <sup>(76)</sup>, qui est une structure née de la diversification des activités de l'ancienne association réunionnaise de développement de l'aquaculture (ARDA), et d'une unité de recherche récemment ouverte sur la cosmétique à base de molécules d'origine végétale et marine <sup>(77)</sup>. Un cluster dédié, Qualitropic <sup>(78)</sup>, promeut également le développement d'une bioéconomie tropicale, soit économie dans laquelle les ressources marines sont considérées comme une opportunité pour le développement des biotechnologies. Qualitropic est soutenu [entre autres] par le Conseil régional avec l'aide de fonds de l'UE.

#### 1.2.1.7 Énergies marines renouvelables

L'ensemble des pays du **bassin maritime** étant largement dépendant de l'importation d'hydrocarbures pour la production de leur électricité, le développement des énergies solaire et éolienne, y compris d'énergie éolienne marine, a été d'un intérêt majeur pour ces territoires. Cependant, des projets d'énergies marines renouvelables ont subi des dégâts cycloniques et des difficultés récurrentes de maintenance.

Aux Seychelles, un parc de huit turbines d'une capacité de 6 mégawatts est opérationnel près de Victoria (les turbines «offshore» sont situées sur des îlots terrestres repris sur la mer). Le parc alimenterait 2,2 % de la production électrique de l'archipel. Les Seychelles ont pour objectif de produire 15 % de leur énergie en provenance de ressources renouvelables d'ici 2030. Il existe aussi des intérêts dans les énergies renouvelables à l'île Maurice: le gouvernement a pour stratégie de développer l'énergie éolienne afin qu'elle représente 8 % de la production totale d'électricité de son territoire en 2025. Dans cette approche, le pays a lancé des études préliminaires pour le développement d'un parc éolien offshore et afin de mieux comprendre les conditions de production en situation extrême (cyclones et tsunamis) et l'impact potentiel du site sur les récifs (L'express.mu, 13 mars 2017). Maurice cherche également à développer cette technologie par la construction locale des turbines. Madagascar a fixé comme objectifs de produire 75 % de son électricité et 54 % de son énergie finale au

---

<sup>(73)</sup> Autorités de gestion du port de Longoni: Mayotte Channel Gateway – MCG. Projet de demande de fonds européens pour le développement du Port en juillet 2016, document transmis au consultant par MCG.

<sup>(74)</sup> GPMR, août 2016.

<sup>(75)</sup> Institut national de la statistique et des études économiques.

<sup>(76)</sup> <http://www.cyroi.fr/recherche/hydro-reunion/>.

<sup>(77)</sup> <http://www.cyroi.fr/services/unite-bior-recherche-de-molecules-bioactives/>.

<sup>(78)</sup> [http://www.qualitropic.fr/page.php?postname\\_fr=secteurs-marches-et-technos-cles](http://www.qualitropic.fr/page.php?postname_fr=secteurs-marches-et-technos-cles).

moyen d'énergies renouvelables à partir de 2020, bien que celle-ci sera en grande partie d'origine hydroélectrique. En général, la partie nord de Madagascar (autour d'Antsiranana) et la partie méridionale (autour de Taolagnaro) ont des vitesses de vent de plus de 7m/s (à 50 m de haut), favorables à la production d'électricité éolienne.

**La Réunion** a développé des activités de recherche et de développement d'énergies marines renouvelables depuis 2009. La climatisation à l'eau de mer (SWAC) est par exemple utilisée pour produire de l'air chaud et froid pour les infrastructures publiques. La Réunion pourrait être un territoire pilote dans et au-delà du bassin pour développer la R&D des techniques d'énergies marines renouvelables (EMR) dans des conditions climatiques extrêmes en tirant des enseignements des projets d'EMR dans les dix dernières années. Bien que 35 % de l'électricité soit produite grâce à des sources d'énergies renouvelables, le taux de dépendance énergétique de La Réunion <sup>(79)</sup> dépasse les 85 %, le territoire étant en effet contraint d'importer des hydrocarbures et du charbon pour sa production d'énergie <sup>(80)</sup>.

En ce qui concerne **Mayotte**, une étude récente, réalisée par l'agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), sur le potentiel de l'énergie des vagues a montré que cette source d'énergie n'était pas encore financièrement viable à Mayotte, bien qu'ayant un potentiel, et a recommandé le lancement d'applications commerciales des technologies a) de climatisation marine (SWAC) et b) d'énergie hydrothermique, grâce à un projet pilote pour cette dernière technologie <sup>(81)</sup>.

### 1.2.1.8 Autres activités maritimes

Le tableau suivant présente, pour chaque RUP (ou dans le bassin maritime), les autres activités maritimes identifiées. Les analyses détaillées effectuées sur ces activités sont présentées dans les annexes 5, 6 pour les RUP et dans l'annexe 11 pour le bassin sud-ouest de l'océan Indien.

#### Extraction d'hydrocarbures

L'extraction d'hydrocarbures a des impacts directs sur l'environnement et les ressources biologiques. Le développement de telles activités n'est par conséquent pas en ligne avec la croissance bleue durable (voir Annexe 11 Chapitre 2 p. 15-16 note de bas de page 22).

Au **niveau du bassin maritime**, l'extraction de pétrole et de gaz n'est pas actuellement une activité économique maritime importante dans la région; bien que Madagascar extraie des hydrocarbures à terre. En raison d'enjeux sur un éventuel potentiel en hydrocarbures dans les eaux des Îles Éparses, îles faisant partie des Terres australes et antarctiques françaises <sup>(82)</sup>, des tensions diplomatiques dans le canal du Mozambique entre la France et Madagascar existent, Madagascar contestant la souveraineté de ces Îles à la France. Tenant compte de la position géographique de la France dans l'océan Indien et de ses relations diplomatiques avec Madagascar, des mécanismes de cogestion entre les deux pays sont attendus pour l'exploitation des ressources pétrolières et gazières. Un tel mécanisme Maurice a en outre été signé entre Maurice et la France en 2010 pour une éventuelle exploitation d'hydrocarbures dans les eaux de l'île Tromelin (TAAF). Les prix actuels du pétrole étant bas, il est peu probable que la prospection de sites en eaux profondes ait lieu dans le bassin au moins à court terme. Le gouvernement français a délivré des licences de prospection de champs d'hydrocarbures dans le canal de Mozambique à l'île Juan de Nova des Îles Éparses <sup>(83)</sup>. Mayotte (à 600 km) pourrait jouer un rôle de soutien logistique pour l'extraction de pétrole et de gaz dans le Canal. Les autorités de gestion du port de Longoni étudient cette possibilité dans le cadre du développement du port.

#### Extraction de sel

L'extraction de sel dans des salines côtières est une activité traditionnelle d'importance dans le sud-ouest de l'océan Indien. Toutefois, son empreinte en termes d'utilisation de terrain souvent préférées pour le développement du tourisme côtier a progressivement fait périlcliter cette activité, en particulier

<sup>(79)</sup> Voir la définition par EUROSTAT [en anglais]: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Energy\\_dependency\\_rate](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Energy_dependency_rate) [Définition en français par l'INSEE: <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1811> ].

<sup>(80)</sup> Observatoire de l'énergie, La Réunion, <http://energies-reunion.com/wp-content/uploads/2016/07/BER-Grand-Public-2015-BD.pdf> .

<sup>(81)</sup> ADEME, 2015, Étude du potentiel hydrolien à Mayotte. Réalisé par Hydro-Gen et Énergie de la Lune.

<sup>(82)</sup> connues sous l'acronyme TAAF.

<sup>(83)</sup> <http://lejournaldemayotte.com/une/du-petrole-aux-eparses-mayotte-aux-premieres-loges-de-la-bataille-de-lor-noir-qui-sannonce/> .

à Maurice, mais aussi à Madagascar, à La Réunion, à Mayotte et aux Comores.  
En ce qui concerne **Mayotte**, la production est susceptible de rester artisanale, en raison de manque d'investissements pour développer une production industrielle, ou de conflits avec d'autres activités pour le développement de nouveaux sites.  
À **La Réunion**, l'extraction industrielle de sel existait à St Leu et à Pierrefonds près de l'aéroport de La Réunion. Le secteur est actuellement marginal, avec peu de professionnels actifs. Bien que le secteur soit en concurrence avec d'autres activités économiques côtières en termes de disponibilité foncière, la production locale ne répondant pas à la demande de La Réunion (le sel est importé), le potentiel d'une production plus importante (commerciale) initiée par une production expérimentale de sel solaire sur bâches est à étudier.

#### Désalinisation

De l'eau potable est produite par dessalement à **Mayotte**. Il s'agit d'une production limitée effectuée par une usine localisée à Pamandzi sur Petite-Terre. Pour répondre, en partie, aux graves pénuries d'eau à la fin des saisons sèches annuelles, une deuxième unité de dessalement est prévue d'être construite en 2019 avec l'aide de fonds publics.

### 1.2.1.9 Principales organisations et acteurs actifs dans le secteur maritime

Dans ce paragraphe, les principaux acteurs publics et privés actifs dans le bassin maritime et dans chaque RUP sont identifiés. Leurs rôles dans les politiques et activités maritimes pertinentes sont également rapportés.

**Tableau 4 — Liste des principaux acteurs et organisations actifs dans le bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien**

| RUP/bassin maritime | Autorité                                                                                                       | Type d'acteur | Secteur(s) maritime(s)      | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Océan Indien        | Union africaine                                                                                                | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Organisation intergouvernementale favorisant le développement et la mise en œuvre de politiques sectorielles panafricaines entre ses pays membres.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Océan Indien        | Commission de l'océan Indien                                                                                   | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Organisation intergouvernementale, favorisant le développement et la mise en œuvre de politiques sectorielles panafricaines, y compris une politique inter-sectorielle de croissance bleue, entre ses pays membres [soit les pays de l'océan Indien: France (La Réunion), Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles].                                                                                            |
| Océan Indien        | COMESA — Common Market for Eastern and Southern Africa: marché commun de l'Afrique orientale et australe       | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Organisation économique intergouvernementale renforçant l'intégration régionale des marchés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Océan Indien        | IORA — Indian Ocean Rim Association: association de coopération régionale des pays riverains de l'océan Indien | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Organisation économique intergouvernementale renforçant l'intégration régionale des marchés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Océan Indien        | SADC — Southern African Development Community: Communauté de développement d'Afrique australe                  | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Organisation intergouvernementale. Objectifs: intégration régionale des membres de la SADC et éradication de la pauvreté grâce au développement économique et à la paix et la sécurité en Afrique australe. 15 États membres: Angola, Botswana, République démocratique du Congo, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Afrique du Sud, Swaziland, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe. |

| RUP/bassin maritime | Autorité                                                                                                                                         | Type d'acteur          | Secteur(s) maritime(s)      | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Océan Indien        | UNECA — United Nations Economic Commission for Africa: Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique                                    | Acteur public          | Tous les secteurs maritimes | Entre autres activités, intégration de l'économie bleue dans les plans nationaux de développement des pays africains [voir UNECA, 2016. L'économie bleue en Afrique: guide pratique (disponible sur le site internet de l'UNECA)].                                                                                                                                                                                                 |
| Océan Indien        | CMUB — Conseil maritime ultramarin du bassin sud océan Indien                                                                                    | Acteur public          | Tous les secteurs maritimes | Conseil français composé de représentants publics et privés et de la société civile, chargé de coordonner, de suivre la mise en oeuvre et de surveiller la politique publique de croissance bleue dans les territoires français en océan Indien. Conseil sous la coprésidence des préfets de ces territoires.                                                                                                                      |
| Océan Indien        | Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)                                                                                                    | Acteur public          | Pêche                       | Organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) — gestion de la pêche de thons et d'espèces associées dans l'océan Indien pour le compte de ses parties contractantes.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Océan Indien        | SIOFA — Accord de pêche pour le sud de l'océan Indien                                                                                            | Acteur public          | Pêche                       | ORGP, gestion des stocks de poissons en haute mer (à l'exclusion des thons et espèces associées, gérés par la CTOI).<br>Membres: Australie, Comores, îles Cook, Union européenne, France, Japon, République de Corée, Maurice, Seychelles. Siège à La Réunion.                                                                                                                                                                     |
| Océan Indien        | Ifremer — Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer                                                                           | Acteur public          | Pêche et aquaculture        | Impliqué dans la recherche marine dont de la recherche en halieutique y compris la collecte de données sur les activités de pêche et d'aquaculture dans les territoires français et le suivi des navires de pêche battant pavillon français dans l'océan Indien.                                                                                                                                                                   |
| Océan Indien        | APIOI — Association des Ports des îles de l'océan Indien                                                                                         | Acteur public          | Ports                       | Plateforme d'échanges pour les membres - grâce à la coopération, la collaboration, la mise en concurrence, le dialogue/l'information, et, dans une certaine mesure, la spécialisation afin de relever des défis communs au niveau régional et international dans l'ensemble des activités liées au port. Les autorités portuaires de Madagascar, Maurice, Mayotte, La Réunion et Seychelles en sont les membres (Siège à Maurice). |
| Océan Indien        | PMAESA — Port Management Association of Eastern and Southern Africa: Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe (AGPAEA) | Acteur public          | Ports                       | Organisation intergouvernementale à but non lucratif, composée d'autorités de gestion portuaire, d'autorités compétentes d'États membres de l'Association, de sociétés de logistique et de fournisseurs de services portuaires et maritimes intervenants dans les ports d'Afrique de l'Est, d'Afrique australe, et de l'océan Indien. Remarque: la France (La Réunion et Mayotte) n'en est pas membre.                             |
| Océan Indien        | CIOA — Cruise Indian Ocean association: association des croisières de l'océan Indien                                                             | Acteurs publics-privés | Tourisme de croisière       | Promotion du tourisme de croisière dans l'océan Indien. Comité exécutif de la CIOA: Kenya, Tanzanie, Sud Afrique, Ile Maurice, La Réunion (France). Remarque: Les pays sont représentés par les administrations portuaires et leurs organismes de tourisme au sein du circuit régional.                                                                                                                                            |

| RUP/bassin maritime | Autorité                                                                                             | Type d'acteur | Secteur(s) maritime(s)                                                    | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Océan Indien        | DMSOI — Direction de la Mer Sud océan Indien<br><br>Direction maritime française dans l'océan Indien | Acteur public | Pêche (etsurveillance maritime de la mer et sécurité maritime en général) | Missions de la DMSOI (entre autres):<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Surveillance et sécurité maritimes dans a) le bassin maritime, pour le compte de la France et d'autres pays de l'océan Indien, et b) les espaces maritimes français de l'océan Indien;</li> <li>• Participation à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la mer et du littoral (SNML) dans les territoires français de l'océan Indien au sein d'une approche réglementaire intégrée entre les différents secteurs maritimes et basée sur le Livre Bleu sud océan Indien</li> </ul> Son siège est à La Réunion (France). |
| France              | AFD, Agence française de développement                                                               | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Agence travaillant dans les territoires français d'outre-mer et les pays moins avancés et ayant des bureaux dans différents lieux dans le bassin maritime, y compris à La Réunion et Mayotte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| La Réunion          | Préfecture (représentation locale de l'État)                                                         | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Représentation de l'État Français à La Réunion, chargé de coordonner la stratégie nationale de l'économie bleue à La Réunion (cf. CMUB plus haut).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| La Réunion          | Conseil régional                                                                                     | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Développement de la région ultrapériphérique «La Réunion» (à travers des politiques régionales), en particulier avec les fonds régionaux de l'UE gérés par le Conseil. Représentation de la région française (par ses élus locaux: les conseillers régionaux).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| La Réunion          | Conseil départemental (ancien nom Conseil général avant 2015)                                        | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Représentant le département de La Réunion (par ses élus, les conseillers départementaux) (note: La Réunion est à la fois un département et une région d'outre-mer – DROM).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| La Réunion          | Cluster maritime français de La Réunion                                                              | Acteur privé  | Tous les secteurs maritimes                                               | Cluster maritime à La Réunion, promotion du secteur maritime réunionnais.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| La Réunion          | IRD – Institut de recherche pour le développement                                                    | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Recherche en biodiversité marine et halieutique comprenant la recherche en aménagement du territoire telle que l'analyse socio-économique du patrimoine de La Réunion. L'IRD Réunion assure le lien avec les partenaires de recherche à Mayotte et aux Îles Éparses.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| La Réunion          | Temergie                                                                                             | Acteur privé  | Énergies renouvelables marines                                            | Cluster représentant les entreprises d'énergie renouvelable à La Réunion.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| La Réunion          | Qualitropic                                                                                          | Acteur privé  | Biotechnologie bleue                                                      | Cluster sur la bioéconomie tropicale (y compris les biotechnologies bleues).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Mayotte             | Préfecture de Mayotte                                                                                | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Représentation de l'État Français à Mayotte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Mayotte             | Conseil départemental (nommé Conseil général avant 2015)                                             | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                               | Représentant Mayotte en tant que département-région d'outre-mer – DROM et RUP.<br>En charge de la stratégie de développement du territoire, en collaboration avec la préfecture [absence d'un Conseil régional à Mayotte (le Conseil exerce ainsi les compétences dévolues à un conseil régional d'outre-mer)].                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| RUP/bassin maritime | Autorité                                                            | Type d'acteur | Secteur(s) maritime(s)      | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| France              | INSEE-Institut national de la statistique et des études économiques | Acteur public | Tous les secteurs maritimes | Direction générale indépendante du ministère français de l'économie et des finances, en charge de la collecte et d'analyse de données statistiques. L'INSEE, possède un bureau régional à La Réunion avec une antenne à Mayotte. |

### 1.2.2 Identification des activités maritimes les plus importantes

Les activités économiques maritimes contribuent de manière significative à l'économie globale du sud-ouest de l'océan Indien. Parmi celles-ci, le **tourisme côtier**, la **navigation** (le transport maritime et les ports) et **la pêche et l'aquaculture** jouent un rôle majeur dans l'économie globale du bassin, car (i) toutes ces activités ont été identifiées dans tous les pays et les RUP du bassin et (ii) elles présentent un haut niveau de développement dans presque tous ces territoires.

Les données quantitatives pour chaque activité maritime n'étant pas uniformément disponibles dans tous les territoires qui composent le bassin, le tableau ci-dessous analyse l'intensité de chaque activité dans chacun des territoires du bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien.

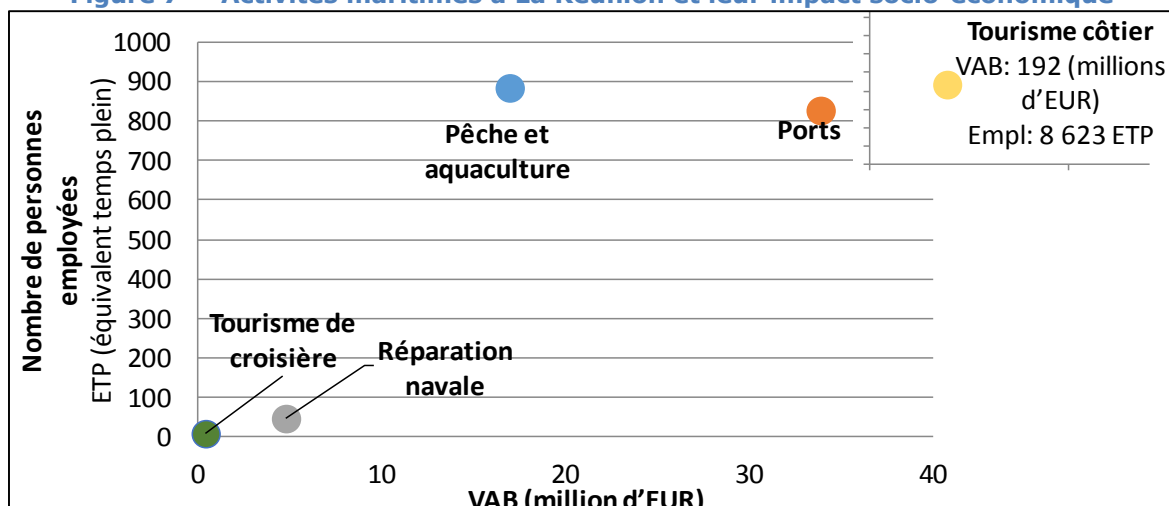
**Tableau 5 — Activités maritimes identifiées au niveau du bassin maritime du sud-ouest de l’océan Indien**

| Groupe                               | Secteurs                     | La Réunion | Mayotte | Madagascar | Seychelles | Maurice | Comores |
|--------------------------------------|------------------------------|------------|---------|------------|------------|---------|---------|
| Ressources vivantes                  | Pêche et aquaculture         | XX         | XX      | XX         | XXX        | XXX     | XX      |
|                                      | Biotechnologie bleue         | X (m)      |         |            |            | X       |         |
|                                      | Extraction d’hydrocarbures   |            |         | X          |            |         |         |
| Ressources non vivantes              | Extraction de sel            | X (m)      | X (m)   | X          |            | X (m)   | X (m)   |
|                                      | Dessalement                  |            | X (m)   |            | XX         | XX      |         |
|                                      | Transport maritime           | XXX        | XX      | XX         | XX         | XXX     | X       |
| Navigation                           | Ports (y compris le dragage) | XXX        | XX      | XX         | XXX        | XXX     | X       |
|                                      | Construction navale          |            |         | X          |            | XX      |         |
| Construction et réparation navales   | Réparation navale            | X (m)      |         | X          |            | XX      |         |
|                                      | Tourisme côtier              | XX         | X       | X          | XX         | XXX     | X       |
| Tourisme                             | Tourisme de croisière        | X          | X       | X          | X          | X       |         |
|                                      | Énergie éolienne marine      |            |         |            | X          | X (m)   |         |
| Énergies marines renouvelables (EMR) | Autres EMR                   | X (m)      |         |            |            |         |         |

|         |     |                                                                              |
|---------|-----|------------------------------------------------------------------------------|
| Légende |     | Activité non identifiée sur le territoire                                    |
|         | X   | Faible niveau de développement de l’activité sur le territoire (m: marginal) |
|         | XX  | Développement moyen de l’activité sur le territoire                          |
|         | XXX | Développement important de l’activité sur le territoire                      |

Au regard de l’économie bleue de chaque RUP, trois activités ont le plus d’impact socio-économique sur les économies locales (le tourisme côtier, les activités portuaires et la pêche et l’aquaculture). Comme le montrent le graphique et le tableau ci-dessous, la **réparation navale** s’est avérée stratégique en tant qu’activité satellite d’appui au développement de nombreuses autres activités maritimes.

**Figure 7 – Activités maritimes à La Réunion et leur impact socio-économique**



Source: notre élaboration d'après les données brutes de l'année 2012 extraites auprès de l'INSEE. Les données de transport maritime et de construction navale ne sont pas incluses en raison de leur confidentialité.

À La Réunion, les activités maritimes ayant le plus d'impact socio-économique sont le tourisme côtier, les ports et la pêche et l'aquaculture. La construction et la réparation navales jouent un rôle marginal, mais sont considérées comme stratégique pour le développement des autres activités maritimes.

Le tourisme de croisière présente une faible valeur, mais il devrait augmenter dans les prochaines années. En outre, il ne comprend pas les effets générés par l'activité sur les entreprises satellites (soit la valeur ajoutée indirecte).

**Tableau 7— Activités maritimes à Mayotte et leur impact socio-économique**

| Secteurs                  | Activité de pré-développement vs mature | Importance économique/sociale                                                                                                                                     |
|---------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pêche et aquaculture      | Mature mais en difficulté               | Importance en termes d'emploi, bien que le secteur ne soit pas fortement rentable.                                                                                |
| Extraction du sel         | Pré-développement (marginal)            | Extraction du sel effectuée artisanalement par un groupe de femmes. Peu d'importance en termes de valeur ajoutée.                                                 |
| Dessalement               | Pré-développement (marginal)            | Limité, avec seulement une usine identifiée.                                                                                                                      |
| Transport maritime        | Mature                                  | Important pour les flux journaliers de main-d'œuvre entre les deux îles.                                                                                          |
| Ports (y compris dragage) | Mature                                  | Important en matière d'emploi (croissance de +4 % par an des activités du port de Longoni principalement en raison de l'augmentation de la population à Mayotte). |
| Réparation des navires    | Pré-développement                       | Faible à l'heure actuelle, mais à fort potentiel.                                                                                                                 |
| Tourisme côtier           | Mature                                  | Important, enregistrant des hausses du nombre et de la durée de séjour des touristes.                                                                             |
| Tourisme de croisière     | Pré-développement (marginal)            | Très faible, avec très peu d'escales par an.                                                                                                                      |

Source: notre élaboration basée sur la base des analyses et des entretiens réalisés à Mayotte.

Les données de VAB, d'emploi et de chiffre d'affaires n'étaient pas disponibles pour Mayotte. Pour cette raison, des informations alternatives ont été utilisées pour combler cette difficulté. Pour plus de détails sur les méthodes utilisées, voir le chapitre 1 de l'annexe 5.

En termes de futures possibilités de création d'emplois et de valeur ajoutée, quatre activités ont montré un potentiel important, soit la pêche et l'aquaculture, le tourisme côtier, les ports et le transport maritime, étant donné qu'à l'heure actuelle, elles constituent l'épine dorsale des économies locales dans tous les territoires du bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien. En revanche, trois activités dans une phase de pré-développement ont montré un remarquable potentiel de croissance dans un avenir proche et pourraient créer des possibilités importantes d'emploi et de valeur ajoutée à l'échelle du bassin maritime. Il s'agit du **tourisme de croisière, des énergies (marines) renouvelables et de biotechnologie bleue**.

### 1.2.3 Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire des meilleures pratiques

L'objectif de ce paragraphe est de présenter les principales conclusions de l'analyse **des synergies et des conflits** entre les activités maritimes les plus importantes. En outre, les principaux résultats de l'**analyse des difficultés** pour ces activités ont également été rapportés au niveau du bassin maritime et pour chaque RUP. Ces résultats sont classés dans trois catégories: «législatifs», «non législatifs» et «financiers».

À la fin du paragraphe, les **meilleures pratiques et les projets phares**, sélectionnés à partir des annexes, ont été répertoriés pour toutes les activités.

#### 1.2.3.1 Pêche et aquaculture

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

Au niveau du bassin maritime, le développement durable et intégré du secteur halieutique pourrait être un levier clé pour le développement portuaire et la transformation à terre. La construction et la réparation navales pourrait également bénéficier du développement du secteur, en particulier à Maurice et aux Seychelles pour la pêche thonière. Plus précisément dans les **RUP**, les synergies potentielles ont été identifiées entre les secteurs de la pêche et du tourisme, en effet l'élaboration de pratiques telles que le pescatourisme pourraient soutenir les investissements dans le secteur. Des synergies ont également été identifiées avec la protection et la conservation de l'environnement marin et la surveillance maritime pour lutter contre la piraterie et la pêche illégale. Une éventuelle autre synergie a été identifiée avec la biotechnologie bleue, puisque l'utilisation de produits dérivés provenant du secteur de la pêche est possible. Aucun conflit majeur n'a été identifié.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Dans le bassin maritime du **sud-ouest de l'océan Indien**, l'analyse a mis en évidence un certain nombre de difficultés **non législatives**. Tout d'abord, les petits pêcheurs n'ont en général pas des compétences de gestion entreprises, nécessaires pour une efficacité optimale et une diversification de leurs activités de pêche. En outre, il existe dans le bassin un faible niveau de connaissances sur l'exploitation des ressources halieutiques par la pêche artisanale (y compris concernant les espèces associées aux thons capturés par les pêcheurs artisanaux) et sur les stocks non thoniers en général. Par ailleurs, les activités de pêche se sont avérées peu attractives pour les jeunes dans l'ensemble du bassin. Concernant l'aquaculture marine, les compétences spécifiques d'élevage de géniteurs, de larves et d'alevins (production en éclosérie-nurserie), de gestion de sites piscicoles et les compétences vétérinaires sont généralement rares ou manquantes à l'échelle du bassin. Il existe aussi peu de ressources humaines locales en recherche sur la capacité de charge environnementale et l'impact environnemental de l'aquaculture sur le milieu marin local.

Des difficultés **non législatives** ont été identifiées à **Mayotte**. Une concurrence sur l'accès au marché jugée déloyale a été détectée entre les embarcations de pêche conformes aux normes de sécurité et à celles similaires non-conformes (soit les embarcations «informelles») (<sup>84</sup>). L'ensemble des embarcations informelles devraient être mises à niveau non seulement pour améliorer les conditions de travail à bord (programme de mise à niveau en cours sur base juridique), mais également pour annuler l'avantage concurrentiel qu'elles ont comparé aux embarcations «formelles» (en raison de différences de coûts d'exploitation). Les qualifications des pêcheurs se sont aussi avérées insuffisantes en termes de compréhension, de gestion d'entreprise, de gestion des pêches et de sécurité en mer. En outre, étant de taille modérée, les thoniers palangriers ont une portée limitée d'opération, réduisant leurs zones de pêche (accessibles sans risque) et, par conséquent, la rentabilité de l'activité. En ce qui concerne l'aquaculture, les techniciens ne sont pas disponibles à Mayotte et ils sont recrutés parmi les expatriés qui ne restent pas à Mayotte sur le long terme. Enfin, d'un point de vue **financier**, il existe un manque d'investissements privés pour moderniser la flotte de pêche à la palangre.

Le même **écart financier** a été détecté à **La Réunion**, considérant que la flotte de pêche industrielle vieillit. Il existe un risque de disparition du secteur de la pêche industrielle à moyen terme ou de délocalisation importante vers les pays voisins, tels que Madagascar. Des difficultés **non législatives** ont également été identifiées. La première concerne les compétences professionnelles des pêcheurs (artisans), qui n'ont, pour une grande partie, pas de connaissances pratiques pour appliquer les règles de sécurité en mer, ni de compétences en gestion des affaires et en bonnes pratiques de gestion de pêche. En outre, le manque de nouveaux arrivants dans le secteur pour pallier le vieillissement de la main d'œuvre se ressent. L'attractivité réduite du secteur limite donc le renouvellement générationnel.

#### 1.2.3.2 Tourisme côtier

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

Actuellement, des synergies entre le tourisme côtier et les autres activités n'ont pas été identifiées. En revanche, de possibles synergies potentielles pourraient émerger avec la pêche, grâce au développement du pécaturisme (avec l'écotourisme et le tourisme de croisière), ainsi qu'avec la protection de l'environnement (ce qui n'est actuellement pas une activité économique), considérant que les zones protégées pourraient être un des éléments composant l'offre touristique de tout territoire dans le bassin. Les mêmes synergies ont été identifiées aux niveaux du bassin maritime et de chaque RUP. Aucun conflit majeur n'a été identifié.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Dans le bassin maritime du sud-ouest de **l'océan Indien**, un certain nombre de difficultés **non législatives** ont émergé et entravent le développement du tourisme côtier. Tout d'abord, il existe un manque d'infrastructures de qualité ou en bon état (tels que les routes, les réseaux électriques et l'hébergement) en milieu rural, en particulier dans certains territoires tels que Madagascar, Mayotte et les Comores, empêchant ainsi les touristes de visiter les sites d'intérêt touristique en dehors des grandes villes. En outre, les compétences du personnel sont limitées: il existe généralement un manque de connaissances de langues utilisées internationalement dans le tourisme, principalement mais non exclusivement l'anglais (surtout à La Réunion et Mayotte). De plus, l'offre en formations n'est pas assez diversifiée pour répondre aux besoins croissants en ressources humaines de qualité dans le secteur (par exemple à l'île Maurice). En général, l'offre touristique dans la région est très dispersée et fragmentée, et aucune (ou peu de) coordination existe aux niveaux des territoires et du bassin maritime.

---

<sup>84</sup> Le terme est utilisé localement pour distinguer les bateaux conformes aux normes de sécurité et ceux qui doivent s'y conformer.

Au-delà des difficultés précédemment recensées au niveau du bassin, et dans les deux RUP, **Mayotte** présente une qualité et une diversité d'hébergement généralement faible et les établissements d'hébergement sont généralement basés dans les principales villes. En ce qui concerne **La Réunion**, la protection d'activités nautiques contre les attaques de requin reste insuffisante. En effet, les attaques ont eu lieu surtout à des lieux et pendant des périodes où les panneaux de risque de danger et les avertissements de la population locale ont été ignorés. Les raisons de ces attaques, en augmentation, ne sont pas entièrement comprises. Cependant, des recherches récentes ont émis l'hypothèse stipulant que la présence de zones d'eaux saumâtres sur le littoral de La Réunion attirait les requins au cours de leur cycle de reproduction (pour les zones de nourricerie) et les requins affamés après leur longue migration (voir l'annexe Mayotte pour plus de détails). Une compréhension plus approfondie des attaques de requin est donc une autre étape clé pour gérer ces risques.

### 1.2.3.3 Tourisme de croisière

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

Dans le **bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien**, les synergies sont fortes entre l'offre du tourisme côtier et la demande du tourisme de croisière, étant donné que (hors hébergement) les croisiéristes sont généralement intéressés par les mêmes activités touristiques. En revanche, compte tenu de la taille limitée des territoires dans le bassin et particulièrement de leurs ports, les conflits entre les différents utilisateurs des ports peuvent émerger (entre la pêche, la construction navale, la réparation navale, etc.) et doivent être gérés afin de permettre un développement harmonieux du secteur.

Des risques de conflits similaires ont été identifiés à **Mayotte** et à **La Réunion**. Les secteurs maritimes utilisant les services portuaires (notamment les quais), le transport maritime en particulier, devraient coopérer ou s'entendre avec les gestionnaires des ports sur des mécanismes de développement portuaire minimisant les conflits. À Mayotte, le projet de développement du port de Longoni est susceptible de réduire ces conflits d'usage dans l'avenir. À court terme, des solutions doivent être trouvées par les autorités de gestion portuaires avec les utilisateurs du port pour que le tourisme de croisière puisse se développer sans aucun obstacle.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

En général, dans le **bassin maritime**, les infrastructures portuaires présentaient certaines difficultés pour satisfaire la demande croissante de croisières (**difficultés non législatives**). En outre, il manque également une approche intégrée du développement des tourisms côtier et de croisière et l'adoption d'une vision holistique du tourisme de croisière dans l'ensemble du bassin.

Des infrastructures adéquates manquaient aussi à **Mayotte** et à **La Réunion** (**difficulté non législative**). Alors que la situation devrait changer avec la deuxième phase de développement du Port de Longoni (Mayotte) avec l'aide de fonds publics, la Réunion possède encore des défauts d'espace au niveau du port pour soutenir un développement harmonieux du tourisme de croisière. En outre, l'analyse des difficultés a décelé un manque de communication aux croisiéristes concernant les activités de loisirs disponibles à La Réunion. Les croisiéristes ont aussi tendance à acheter leurs activités par «pack» d'activités auprès des voyagistes du navire de croisière réduisant ainsi l'utilisation de main-d'œuvre locale où le bateau s'arrête. Il serait donc pertinent d'attirer les touristes à mener des activités de terrain coordonnées par ou avec le soutien des offices de tourisme locaux afin d'accroître les retombées économiques locales.

Enfin, à La Réunion, il existe un manque de développement intégré de la main-d'œuvre locale au sein de la filière du tourisme (de l'économie touristique) pour favoriser un développement durable du tourisme de croisière. Des liens entre les systèmes de formation et de l'industrie n'ont pas été identifiés.

#### 1.2.3.4 Navigation

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

Alors que des synergies entre des secteurs représentant l'ossature de l'économie bleue, soit les ports, le transport maritime, les tourisms de croisière et côtier et le secteur de la pêche, des risques de conflits, en lien avec l'utilisation de l'espace, entre les activités portuaires et le tourisme côtier se ressentent. Ce conflit est assez fréquent dans les lieux où la disponibilité foncière est limitée, par exemple dans tous les territoires dule bassin maritime (excepté à Madagascar). Le foncier devrait être géré avec soin pour assurer le développement durable et harmonieux des activités partageant des mêmes zones d'activités.

Néanmoins, aucun conflit majeur spécifique, ni de synergie spécifique (en dehors de l'utilisation du port qui est une «synergie»), n'a été identifié à **Mayotte** et à **La Réunion** entre les ports et le transport maritime et les autres activités maritimes existantes.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Au niveau régional, bien que certains ports soient considérés comme hautement spécialisés en tant que hubs de transbordement, il existe encore un faible niveau de transport maritime régional à courte distance (**écart non législatif**) pour faciliter les échanges entre les pays du bassin maritime. En général, dans tous les pays du sud-ouest de l'océan Indien, le transport maritime connaît un renouvellement générationnel limité, surtout concernant lesactivités nécessitant des déplacements de longues périodes pour les salariés. Aux Comores et à Madagascar, des faiblesses d'infrastructures ont également été détectées.

À **Mayotte**, des infrastructures portuaires sont en développement pour répondre à la demande «naturelle» de transport maritime liée à la croissance démographique, pour enfin atteindre le plein potentiel du secteur. D'un autre côté, comme l'a souligné Mayotte Channel Gateway, Mayotte n'est devenue une région ultrapériphérique de l'UE que récemment, nécessitant l'adaptation des infrastructures portuaires selon les normes européennes et nationales (**difficulté législative**). Ceci ralentit le développement rapide du port de Longoni. De plus, Mayotte fait appel sur le court terme ou dans des situations urgentes à des formateurs non-résidents étant généralement des citoyens non européens. Ces derniers ont généralement des difficultés à venir rapidement à Mayotte (sur des périodes de missions courtes) en raison des exigences strictes de visa. L'Autorité portuaire de Longoni a ainsi déploré de telles difficultés pour la formation de son personnel <sup>(85)</sup>.

En ce qui concerne **La Réunion**, la principale difficulté identifiée concerne le manque de spécialistes locaux en analyses d'impact environnemental pour le développement des ports tropicaux. En effet, la compréhension de l'impact environnemental dans la phase amont du développement des projets portuaires et de la spécificité de la zone tropicale réunionnaise est faible (par exemple en ce qui concerne les teneurs naturelles en sédiments, comme le nickel naturellement présent dans le sol réunionnais ). Les études/recherches connexes sur l'impact environnemental des ports tropicaux sont nécessaires pour prendre en compte les spécificités locales dans le développement portuaire.

#### 1.2.3.5 Construction et réparation navales

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

La construction et la réparation navales offrent des services importants aux autres activités maritimes. Par conséquent, des synergies existent et peuvent être considérées comme «cruciales» pour le développement durable des autres secteurs (par exemple pour la pêche, le transport maritime, la plaisance, etc.). Des conflits peuvent apparaître concernant la gestion des espaces, étant donné que les activités

---

<sup>(85)</sup> Mayotte Channel Gateway, comm., octobre 2016.

de réparation de navires exigent des zones spécifiquement équipées dans le port (par exemple des cales sèches), en chevauchement avec d'autres zones d'activités. Des synergies et des conflits similaires se retrouvent à Mayotte et à La Réunion, bien que ces activités soient plutôt limitées dans les deux territoires.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

À l'échelle du **bassin maritime**, il est impossible pour une activité de construction navale locale de rivaliser avec l'Asie et l'Afrique du Sud, en raison d'une population active limitée et la nécessité d'importer toutes les matières premières pour la construction navale (**difficulté non législative**). En outre, les coûts élevés du travail sont un obstacle au développement de services de réparation navale lourde à **La Réunion** et à **Mayotte** par rapport aux pays voisins, conduisant le potentiel de demande de services à rechercher des offres plus compétitives. S'ajoutant aux difficultés infrastructurelles, la réparation de navires de plaisance est actuellement exercée par des artisans à La Réunion. En général, il existe un faible niveau de professionnalisme dans la réparation de navires de plaisance.

#### 1.2.3.6 Biotechnologie bleue

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

La biotechnologie bleue est un secteur en phase de pré-développement dans le bassin maritime et à La Réunion. Des synergies potentielles avec la pêche et l'aquaculture marine et le secteur des énergies renouvelables pourraient être créées, étant donné que le secteur pourrait utiliser des ressources halieutiques et aquacoles et des eaux profondes pompées par les technologies SWAC pour des applications en biotechnologie (sources d'énergie, cosmétiques, etc.). Les instituts de recherche locaux étudient ces sujets sont le CYROI et le cluster Qualitropic <sup>(86)</sup>.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

En ce qui concerne **La Réunion** en particulier, l'analyse des difficultés a révélé l'absence d'un outil robuste de transfert et de partage de connaissances, d'informations et d'idées innovantes entre les différents secteurs (industrie et R&D par exemple avec l'aquaculture). Les organisations existent déjà (un cluster maritime, un cluster spécifique Qualitropic, etc.). Le développement d'un pôle de recherche maritime devrait être étudié, sur base des propositions initialement rédigées avec le soutien du Conseil régional. En outre, la collaboration avec le secteur privé est rare et devrait être améliorée, en tenant compte de la disponibilité des fonds que ce secteur peut avoir et la capacité d'attirer des investissements.

#### 1.2.3.7 Énergies marines renouvelables

- **Principaux résultats de l'analyse des «synergies et des conflits»**

Bien que le secteur ne soit pas développé dans le bassin maritime et à Mayotte, et marginalement existant à La Réunion, les conflits peuvent se produire avec d'autres activités maritimes situées à proximité ou dans la zone où se trouvent les installations d'EMR (par exemple avec des activités de pêche au chalut).

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

L'analyse des difficultés des activités d'énergies marines renouvelables (EMR) à **La Réunion** a montré la faiblesse de ressources humaines qualifiées locales. En effet, étant un nouveau secteur, les ressources humaines techniques locales, maîtrisant les technologies d'énergies renouvelables (notamment des EMR) n'y sont pas présentes. En outre, les technologies disponibles (celles existantes et utilisées en dehors du bassin maritime) ne sont pas encore assez adaptées aux conditions cycloniques de l'océan Indien entraînant l'échec des projets pilotes d'EMR. Ces conditions peuvent

---

<sup>(86)</sup> Voir § 2.1.6.

cependant être considérées comme un atout pour la R&D, pour des essais expérimentaux dans des conditions environnementales difficiles.

### 1.2.3.8 Principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés

Dans cette section sont présentés les principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés dans chaque RUP et au niveau du bassin maritime. Des informations plus détaillées sont disponibles dans le chapitre 3 des annexes 5, 6 et 11.

1. **RUP concernée(s)**: bassin maritime.

**Nom de la pratique**: conférence régionale sur la croissance bleue organisée en 2016 par la Commission de l’océan Indien — COI <sup>(87)</sup> (sous la présidence de la France).

**Objectifs**: développement de la coopération régionale pour la croissance bleue dans le bassin du sud-ouest de l’océan Indien.

**Activités maritimes concernées**: toutes.

**Résultats atteints**: préparation et organisation de la conférence du 12 au 13 décembre 2016 à St Denis (La Réunion) par la Préfecture et le Conseil régional de La Réunion, qui a permis la rédaction de 30 recommandations en tant que base d’une stratégie régionale devant être soumise à la COI à la fin du premier semestre 2017. Recommandations incluant:

- La collaboration entre la COI<sup>87</sup> et la Commission économique des Nations Unies pour l’Afrique (UNECA) afin d’utiliser l’initiative de l’économie bleue de la COI en tant que programme emblématique de coordination sous-régionale pour l’Agence de l’ONU;
- La diffusion auprès des États membres du guide pratique sur l’économie bleue publiée par l’UNECA en avril 2016 (voir 6.1 de l’annexe 11 pour plus de détails);
- L’appui au projet «route des baleines», coordonné par le Conseil régional de La Réunion et aux actions d’amélioration du potentiel de l’écotourisme au niveau bassin maritime, possédant une biodiversité exceptionnelle bien que menacée et nécessitant d’être protégée;
- L’échange de données, d’expertise et de leçons apprises d’initiatives passées dans les domaines des énergies renouvelables et de la gestion des écosystèmes;
- Le renforcement des capacités portuaires pour l’amélioration du commerce et le développement de nouvelles activités, notamment le tourisme de croisière en croissance;
- La poursuite et l’amplification des actions de la COI pour la connectivité régionale, y compris par la mer et les airs;
- L’implication effective de la COI et de ses pays membres dans le projet de lutte contre le trafic de ressources naturelles (faune et flore) grâce au financement du 11<sup>ème</sup> Fonds européen de développement.

**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique**: l’activité est une étape importante au sein d’une cascade d’initiatives de l’Union européenne et de la France depuis 2007 <sup>(88)</sup> afin de mettre en œuvre des stratégies de croissance bleue par bassin maritime. L’événement fait suite à une note de la COI pour préparer cette conférence avec l’appui financier de l’UE («élaboration

---

<sup>(87)</sup> La COI est une organisation intergouvernementale composée de cinq pays d’Afrique de l’océan Indien: La Réunion (comme une région d’outre-mer de la France), les Comores, Madagascar, Maurice et les Seychelles. L’organisation est impliquée dans le développement collaboratif de l’espace de l’océan Indien en tant que cadre d’intégration et de coopération régionales des États membres entre eux et avec d’autres partenaires (voir <http://commissionoceanindien.org/a-propos/qui-sommes-nous/> ).

<sup>(88)</sup> Soit depuis la proposition de la Commission européenne d’une politique maritime intégrée (COM (2007) 0575). Voir dans l’annexe 6 section 3 point 1 pour les initiatives connexes françaises qui se basent sur un livre bleu national de croissance bleue en 2009 puis la mise en place de conseils maritimes par bassin en 2016, complétée par une stratégie nationale pour la mer et le littoral en février 2017.

d'une note conceptuelle en vue de l'organisation d'une conférence régionale sur l'économie bleue»). Par ailleurs, cette cascade d'initiatives pourrait être reproduite dans d'autres bassins maritimes.

2. **RUP concernée(s)**: La Réunion.

**Nom du projet**: projet «Pôle industriel Bois Rouge» à St André (côte est de La Réunion).

**Objectifs**: développement d'un hub portuaire respectueux de l'environnement (écoport) comme complément du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMR) pour le transbordement de conteneurs.

**Activités maritimes concernées**: projet intersectoriel.

**Résultats atteints**: à la date d'écriture de ce rapport, élaboration des documents de faisabilité du projet.

**Raisons pour être considéré comme projet phare**: développement d'un écoport en complément du Port Est du GPMR (côte ouest de La Réunion) pour le transbordement de conteneurs. Sa construction est censée contribuer à la croissance bleue durable de la RUP au sein d'une approche intégrée des activités maritimes sur ce nouveau site portuaire. Le projet, si mené à bien, pourrait favoriser le gain d'expérience dans le développement d'écoports dans les autres bassins maritimes et représenterait une initiative pertinente pour le développement de l'économie bleue à La Réunion; par exemple, en tant que port-réseau d'activités portuaires et de transport maritime imbriquées avec des activités de production d'énergies renouvelables (y compris d'EMR), de valorisation de déchets, de formation et de technologies informatiques.

3. **RUP concernée(s)**: La Réunion.

**Nom du projet**: projet SWAC sur la Communauté intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

**Objectifs**: réduire la dépendance aux sources d'énergie fossiles.

**Activités maritimes concernées**: énergies marines renouvelables.

**Résultats atteints**: à la date d'écriture de ce rapport, élaboration des documents de faisabilité du projet.

**Raisons pour être considéré comme projet phare**: nouveau projet dans le secteur en utilisant la technologie de climatisation à l'eau de mer basée sur l'expérience acquise dans des projets similaires antérieurs réalisés à La Réunion. L'initiative est intéressante, démontrant que certaines technologies d'énergies marines renouvelables à La Réunion (et à Mayotte) ont un potentiel commercial, tandis que d'autres testées au cours des dernières années ont moins de potentiel en raison de conditions météorologiques extrêmes et de technologies non encore adaptées ou maîtrisées dans ces conditions.

#### 1.2.4 Résultats des principaux leviers et barrières de croissance

Dans ce paragraphe, les principales conclusions de l'analyse des «leviers et barrières de croissance» pour les activités maritimes les plus importantes sont rapportées sous trois catégories: «législatifs», «non législatifs» et «financiers».

##### 1.2.4.1 Pêche et aquaculture

Des **leviers législatifs** qui pourraient soutenir le développement durable du secteur de la pêche dans le **sud-ouest de l'océan Indien** ont été identifiés. Le premier est la gestion des pêcheries de thonidés par l'intermédiaire de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI). L'existence de mesures contraignantes de conservation et de gestion au niveau international devrait améliorer la pêche durable du thon dans le bassin maritime. Un autre levier législatif est le fait que le financement public de l'UE ne permet pas la construction de nouveaux navires de pêche de l'UE. Cette approche, liée à la politique commune de la pêche de l'UE, vise à éviter que de lourdes subventions publiques ne soutiennent artificiellement le secteur. Cette mesure pourrait réduire la surcapacité et la surpêche et favoriser une pêche durable dans les zones où opèrent les flottes de l'UE. Un autre levier est l'obligation pour les navires capturant la

légines et les espèces associées dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises de débarquer à La Réunion. Un **levier non législatif** qui pourrait soutenir le développement du secteur de la pêche est la disponibilité généralisée de bonnes infrastructures pour le débarquement et la transformation du thon (notamment aux Seychelles et à Maurice mais aussi à Madagascar) et pour la légine et les espèces associées à La Réunion. En outre, des centres de formation et de recherche halieutiques sont disponibles dans le bassin maritime, notamment à La Réunion et en Afrique du Sud, ainsi que dans des centres de recherche de taille plus modeste situés dans d'autres États du bassin maritime.

Néanmoins, les **barrières législatives** importantes qui pourraient entraver le développement du secteur dans la région (ou dans certains pays) comprennent le risque de concurrence déloyale entre les pays si les règles de développement des flottilles et les règles de gestion de la pêche sont différentes. Au niveau local, des règles spécifiques pour la gestion des espaces sont nécessaires pour éviter les conflits avec d'autres activités maritimes partageant les mêmes zones (par exemple les ports). Toujours en ce qui concerne le secteur de la pêche, une **barrière non législative** est le manque de connaissances sur l'état des stocks, en particulier pour les espèces autres que les thonidés et les stocks exploités par la pêche artisanale. En ce qui concerne l'aquaculture, l'éloignement du bassin maritime par rapport aux marchés à forte valeur a une incidence sur le développement de la production aquacole marine à grande échelle, en particulier si l'on considère que les coûts d'infrastructures résistantes aux cyclones pour la pisciculture marine sont très élevés.

En ce qui concerne **Mayotte**, l'analyse des leviers de croissance et de ses obstacles a mis en évidence plusieurs **leviers non législatifs** susceptibles de contribuer au développement du secteur de la pêche. Tout d'abord, Mayotte est située le long de la route migratoire du thon ou à proximité des zones de pêche de thon dans le bassin maritime de l'océan Indien, créant un avantage concurrentiel pour l'exploitation durable de cette ressource. De plus, le soutien des instituts de recherche français de La Réunion et de la France métropolitaine pourrait renforcer le développement du secteur. Cependant, une meilleure connaissance des stocks et des activités de pêche à Mayotte est nécessaire pour améliorer leur gestion.

En ce qui concerne l'aquaculture, le principal **levier non législatif** est l'intérêt d'un opérateur local pour essayer de relancer l'aquaculture locale de l'ombrine en gérant l'écloserie pour le compte des autorités publiques locales. Néanmoins, le personnel nécessaire à l'exploitation technique de l'écloserie devra être recruté à l'extérieur. D'une manière générale, la production de l'écloserie doit être reconstruite.

L'analyse a également mis en évidence des **obstacles législatifs** à la croissance du secteur de la pêche, principalement la concurrence déloyale entre les petits bateaux de pêche conformes aux normes de sécurité de l'UE et les bateaux similaires non conformes (soit les embarcations dites informelles). Par ailleurs, les acteurs locaux de Mayotte demandant l'application d'une zone d'exclusivité basée sur la PCP: l'accord de pêche entre l'UE, représentant Mayotte, et les Seychelles, autorisant des navires thoniers seychellois à opérer dans les eaux de Mayotte freinant selon eux le développement local de l'activité de pêche à Mayotte. Les **barrières non législatives** identifiées concernent le fait que les compétences entrepreneuriales des petits pêcheurs soient faibles. En outre, le manque d'infrastructures terrestres locales pour transformer le thon capturé dans le bassin maritime représente un obstacle difficile à franchir en raison du développement compétitif et mature des installations de transformation de thon dans le bassin maritime (Seychelles, Maurice et Madagascar). À cet égard, la faible capacité **financière** des opérateurs locaux à développer une flotte de pêche palangrière locale est l'un des principaux obstacles identifiés.

Une **barrière financière** similaire a été identifiée à **La Réunion**, où des incitations financières et des investissements lourds sont nécessaires pour soutenir la flotte locale, vieillissante et en concurrence avec d'autres opérateurs basés dans les pays voisins. Les acteurs publics et privés locaux sont préoccupés par les règles de la PCP et donc du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)

n'autorisant pas le cofinancement public de la construction navale. Elles créent une limite supplémentaire (**obstacle législatif**) au développement du secteur, alors que les spécificités de la RUP devraient être prises en compte selon eux.

Une **barrière non législative** est l'âge des pêcheurs actifs et la difficulté de renouveler la main-d'œuvre. L'industrie de la légine de La Réunion pourrait d'un autre côté être un levier important pour attirer de nouvelles ressources humaines, particulièrement des jeunes. Par ailleurs, la présence d'instituts de recherche sur la pêche et sur le milieu marin à **La Réunion** (l'Institut français de recherche sur l'exploitation de la mer - Ifremer et l'Institut de recherche pour le développement - IRD) pourrait être un atout supplémentaire pour le développement de la pêche (**levier non législatif**), explorant de nouvelles possibilités de pêche de thon. La recherche pourrait également appuyer l'aquaculture, en bénéficiant de la disponibilité de larves d'ombrine et de connaissances techniques pour les activités industrielles de l'écloserie. D'un point de vue **financier**, le FEAMP soutient la production d'ombrine (écloserie) et contribue à diversifier la production vers d'autres espèces marines et d'eau douce.

D'un autre côté, une production d'ombrine concurrente basée à Maurice pourrait nuire au développement de l'aquaculture à La Réunion (**barrière non législative**). En outre, la faible disponibilité de main-d'œuvre locale qualifiée en aquaculture marine et la faible attractivité du marché du travail pourraient entraver la poursuite de l'expansion du secteur, compte tenu également du manque de zones à l'abri des événements cycloniques.

#### 1.2.4.2 Tourisme côtier

Le tourisme côtier dans le **sud-ouest de l'océan Indien** pourrait être stimulé par la présence d'offices du tourisme dans plusieurs pays qui favoriseraient le développement du secteur avec l'aide public (**levier non législatif**). **L'obstacle non législatif** le plus important est la logistique pour atteindre le bassin maritime. Par rapport aux autres bassins maritimes d'attractivité similaire, les coûts de transport des principaux pays d'origine des touristes vers les destinations de l'océan Indien sont prohibitifs et exclusifs.

En ce qui concerne plus particulièrement **Mayotte**, le tourisme côtier pourrait être fortement stimulé (**leviers législatifs**) en exploitant la biodiversité marine exceptionnelle et ses réglementations protectrices (par le «Parc marin de Mayotte»), qui pourraient également contribuer au développement de l'écotourisme. À cette fin, une population jeune, même peu qualifiée, pourrait être formée pour répondre à la demande du secteur, en particulier de ce type de tourisme. D'autre part, la croissance du tourisme à Mayotte pourrait être entravée par les coûts élevés des vols pour atteindre l'archipel, et par le manque d'offre adéquate d'hébergement, en termes de personnel et de structures (**barrière non législative**). D'un point de vue **financier**, les petites et moyennes entreprises ont une faible capacité financière pour moderniser leur offre. Cette barrière n'aide pas le secteur à améliorer son offre pour atteindre des standards plus élevés.

L'analyse des leviers et barrières de croissance a également révélé d'importants **leviers non législatifs** à **La Réunion** qui pourraient soutenir le développement du secteur. Le premier est la situation insulaire de La Réunion: l'Île possède une biodiversité marine et terrestre riche pour des activités de touristiques à la fois côtières et non côtières. La RUP a également une offre remarquable de ports pour le développement des activités de plaisance. D'autre part, l'absence d'une approche intégrée (**obstacle non législatif**) pour le développement du tourisme a jusqu'ici entravé l'utilisation de ces leviers à leur plein potentiel.

En ce qui concerne Mayotte et La Réunion, le manque d'une main-d'œuvre adéquate, voire même de connaissances linguistiques élémentaires (principalement l'anglais), constitue un obstacle important au développement du secteur, notamment en raison de l'objectif global d'attirer les flux internationaux (Russie, Chine, etc.) Aucun lien entre l'industrie et l'enseignement n'a été observé, ce qui entrave la création de

ressources adéquates pour répondre à la demande de professionnels qualifiés dans le secteur.

#### 1.2.4.3 Tourisme de croisière

Au niveau du **bassin maritime**, de nombreux leviers (**non législatifs**) incitent les opérateurs à investir dans ce domaine. L'un d'eux est la complémentarité des paysages et de la biodiversité du bassin, qui pourrait offrir des forfaits de croisière attractifs et compétitifs. En outre, dans les RUP de l'UE, la présence de services de santé et de gestion des déchets dans les ports conformément aux normes internationales (normes UE) est un atout pour les agences de croisière et pour le tourisme international au niveau du bassin maritime. D'un autre côté, certains obstacles ont été identifiés, parmi lesquels, le plus important est la nécessité d'adapter l'infrastructure de quai et les services auxiliaires aux navires de croisière dans les ports du bassin maritime. Cette barrière a été identifiée surtout à **Mayotte** et à **La Réunion**, où les infrastructures portuaires actuelles ne permettent pas une gestion adéquate des navires de croisière et une offre de services adaptée aux touristes lorsqu'ils débarquent. Cependant, à Mayotte, une stratégie adoptée au niveau local vise à développer le tourisme de croisière pour augmenter l'emploi local et la valeur ajoutée pour l'économie de Mayotte. L'autorité de gestion du port de Longoni (MCG) considère le tourisme de croisière comme l'une des principales activités économiques devant être amélioré dans un proche avenir.

#### 1.2.4.4 Navigation

Comme indiqué dans la section 2.1, l'ensemble du **bassin maritime** - et certains territoires en particulier - a l'avantage d'être localisé le long des principales routes maritimes de frets entre l'Asie, l'Afrique, et le Moyen-Orient. Cet important **levier non législatif** pourrait contribuer au développement de la zone en tant que centre de transbordement dans les réseaux de transport internationaux. L'engagement général des pouvoirs publics pour soutenir le développement du système portuaire a été détecté, mais une faible coordination entre les ports de la zone pourrait limiter le développement du secteur en générant de la concurrence plutôt que des complémentarités (en particulier dans le rôle du transbordement).

Pour **Mayotte** en particulier, bien que des investissements importants aient été entrepris et d'autres soient prévus pour moderniser le port de Longoni, l'activité est fortement compromise par la **capacité financière limitée** à soutenir les investissements ou à attirer des investissements supplémentaires pour consolider le projet portuaire de Longoni en tant que hub régional. À cette fin, il convient de noter que le port de Longoni doit se mettre en conformité avec la norme internationale «ISPS» de sûreté et de sécurité des navires et des installations portuaires pour être reconnu internationalement en tant que port sûr.

**La Réunion** est un «appel» sur la route du transport maritime de marchandises de l'Afrique australe vers l'Asie. Cela représente le principal **levier non législatif** de la croissance de ce secteur. Le Grand Port Maritime de La Réunion est certifié ISPS. Bien que coûteuse par rapport à celle d'autres pays voisins ayant des normes de travail inférieures, la main-d'œuvre locale est disponible et de qualité (reconnue comme telle dans le bassin maritime). Les perspectives de croissance de l'activité sont positives dans le futur grâce à d'importants projets de développement planifiés (voir § 1.2.5.4 ci-dessous). D'autre part, le manque de connaissances sur les conditions spécifiques du sol et des conditions tropicales entrave le développement rapide des ports de La Réunion. Si nécessaire et légalement possible, des réglementations spécifiques locales en matière d'évaluation et de suivi de l'impact sur l'environnement devraient être adoptées par rapport aux réglementations nationales.

#### 1.2.4.5 Construction et réparation navales

Des infrastructures dédiées aux activités de construction navale existent au niveau du **bassin maritime**: à Maurice, en Afrique du Sud, et à Madagascar, pour la construction de navires de pêche, de patrouilleurs, de petits navires de transport

maritime (**levier non législatif**). En outre, il existe des capacités de réparation pour chaque type de navire au niveau du bassin maritime, même si elles ne sont pas toujours suffisantes pour réparer tous les types de navires ou de dommages. Comme précédemment mentionné, les activités de construction et de réparation navales ont besoin d'espace pour leur développement, et l'absence de ces zones dans les ports entrave le développement du secteur (**obstacle non législatif**). Il convient de noter que le développement de spécialisations dans certains territoires peut générer des pertes de compétences locales à moyen terme.

À **Mayotte**, la disponibilité d'une main-d'œuvre jeune pour répondre à une demande potentielle de postes moyennement qualifiés pour des services locaux de réparation navale représente un **levier** important de la croissance de l'activité. Toutefois cette main d'œuvre doit être formée et attirée par ce secteur.

À **La Réunion**, la progression du secteur de la plaisance pourrait représenter un important **levier non législatif** de la croissance du secteur, entraînant le développement de la spécialisation dans ce créneau de réparation. Cependant, le manque de structures de formation représente une autre limite pour le développement du secteur.

#### 1.2.4.6 Biotechnologie bleue

L'un des principaux leviers pouvant soutenir le développement du secteur dans le bassin maritime et notamment à **La Réunion** est la disponibilité de fonds (de l'UE et de la Commission de l'océan Indien) pour soutenir la recherche. En revanche, La Réunion et Mayotte n'ont actuellement pas la possibilité d'agir en chef de file pour répondre à des appels à propositions européens sur la croissance bleue pour le bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien (**barrière législative**), le bassin maritime n'étant pas couvert (reconnu) directement par ces financements. L'option actuelle consiste pour les RUP à répondre sous une organisation-chef de file travaillant dans un autre bassin maritime reconnu dans ces appels à propositions. Cependant ces organisations leaders sont basées dans des bassins maritimes non tropicaux ayant des atouts différents.

En général, alors que les ressources à utiliser pour cette activité sont abondantes dans tout le bassin maritime, la disponibilité des compétences est limitée à La Réunion.

#### 1.2.4.7 Énergies marines renouvelables

Au niveau du **bassin maritime**, la R&D soutenue par la Commission de l'océan Indien est un des principaux **leviers** de la croissance du secteur, ce qui permet d'envisager La Réunion comme une plateforme expérimentale pour les énergies marines renouvelables (EMR). De plus, la présence d'un laboratoire, de renommée internationale, sur l'atmosphère et les cyclones à La Réunion (LACY) pourrait servir de rayonnement régional pour la recherche dans ce secteur (à condition de disposer des fonds nécessaires pour gérer davantage de projets). D'autre part, le manque de connaissances sur les caractéristiques physiques du milieu marin dans des conditions météorologiques extrêmes (soit l'analyse des caractéristiques des vagues et des courants dans ces conditions) entrave le développement de nouvelles installations et de nouveaux projets, devant être accompagnés d'une connaissance approfondie des conditions météorologiques pour chaque site d'installation. Par ailleurs, il existe un manque de compétences hautement qualifiées et de coopération régionale en recherches sur les EMR dans le bassin maritime.

À **La Réunion**, un obstacle **financier** majeur a été identifié, à savoir le manque de soutien financier privé important à la suite de plusieurs échecs de projets pilotes. Néanmoins, certains projets pilotes utilisant la technologie de climatisation à l'eau de mer (SWAC) ont été lancés et d'autres sont sur le point de démarrer. L'utilisation commerciale des énergies marines renouvelables doit être davantage analysée afin d'identifier des modèles d'affaires viables et durables pour le développement commercial des EMR à l'échelle locale.

### 1.2.5 Résultats portant sur les activités à fort potentiel

Dans ce paragraphe, les principales conclusions de l'analyse du potentiel des principales activités maritimes sont identifiées au niveau du bassin maritime, en évaluant le potentiel de chaque activité en matière de valeur ajoutée, d'emploi et de compétitivité. L'analyse détaillée est présentée dans le chapitre 9 des annexes 5 et 6, pour chaque RUP et l'annexe 11 pour le bassin sud-ouest de l'océan Indien.

#### 1.2.5.1 Pêche et aquaculture

Plusieurs pays et territoires du **bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien** ont des plans de développement de leur flotte de pêche thonière qui pourraient avoir un impact important sur l'emploi dans leurs territoires. Maurice, Madagascar et les Seychelles sont bien placées pour continuer à tirer profit de la pêche thonière à grande échelle dans le bassin maritime, c'est-à-dire la pêche exercée par des senneurs (et des flottes palangrières asiatiques), débarquant ou transbordant leurs prises dans ces trois pays. La Réunion et Mayotte bénéficient dans une certaine mesure des débarquements de leurs flottes locales. De plus, la diversification des espèces sauvages capturées pourrait générer des opportunités supplémentaires, bien que cette possibilité doive être mieux explorée. La croissance exponentielle du secteur de la transformation pour ajouter de la valeur aux produits bruts n'est pas attendue. Toutefois, l'amélioration de la valeur ajoutée locale sera probablement un objectif des opérateurs qui pêchent le poisson puis le vendent au niveau national dans le bassin maritime.

En ce qui concerne l'aquaculture marine, la situation insulaire des pays du bassin maritime et les conditions météorologiques empêchent la possibilité de développer une aquaculture à grande échelle et de fournir des produits à faible coût. Un potentiel d'emploi supplémentaire pourrait être attendu par une croissance régulière, mais non exponentielle, de l'activité à Maurice (production d'ombrines).

Comme à **La Réunion**, la principale contrainte dans le secteur est la concurrence avec d'autres pays voisins pour pêcher, en particulier avec la probabilité à l'avenir d'un système de quota imposé.

Pour soutenir le secteur de la pêche à La Réunion, le comité régional de la pêche (CRPME) recommande:

- le renouvellement des palangres actuelles stockant les captures fraîches à bord;
- le développement d'une flotte de pêche à la palangre congelée afin d'augmenter leur rayon d'action. Le développement de la flotte serait cependant en concurrence directe avec la flotte actuelle de thoniers de l'UE, capturant des thons, congelant à bord et actifs dans la région, sans débarquer le poisson à La Réunion.

La situation est similaire à **Mayotte**, où les acteurs locaux recommandent de développer la flotte de pêche palangrière locale (quelques navires) pour capturer le thon plus loin et en toute sécurité, même si le développement d'une telle flotte serait en concurrence directe avec les senneurs de l'UE actifs à Mayotte.

À Mayotte, le potentiel de l'activité de pêche devrait répondre aux défis suivants:

- l'inadéquation de la capture et de la rentabilité de l'activité de pêche hauturière (formation des gens de mer, type de navire, engin de pêche, etc.);
- de fortes contraintes réglementaires sur les moyens de production actuellement demandés, notamment en raison de retards dans le processus de conformité de la flotte existante (déclaration d'entreprises, navires, traçabilité médicale, etc.);
- la faible rentabilité de l'entreprise, limitant les opportunités d'investissement et de modernisation;
- des conditions difficiles dans le secteur de la pêche (bas salaires, conditions de travail difficiles, travail non déclaré, etc.).

En outre, une étude indépendante financée par le Parlement européen <sup>(89)</sup> a suggéré quelques mesures pour exploiter au mieux le potentiel du secteur, à savoir:

- une nouvelle dérogation aux règles de gestion de la flotte établies dans le cadre de la PCP lorsque les plafonds de capacité ne sont pas respectés;
- l'augmentation de certaines capacités du segment de la flotte pour les flottes ciblant les stocks de poisson sans compromettre leur durabilité;
- la réorganisation de la segmentation de la flotte;
- l'augmentation de l'intensité de l'aide pour les opérations de remplacement de levier.

En ce qui concerne l'aquaculture, l'engagement local des pouvoirs publics est présent pour tenter de relancer le secteur, en identifiant un gestionnaire local approprié pour l'écloserie. Cependant, la compétitivité du secteur est liée à la capacité de produire (ou d'importer) des alevins pour les rendre disponibles pour la production locale en satisfaisant un prix de marché adapté pour les producteurs d'ombrine destinées à la consommation pour assurer la rentabilité de leurs activités.

D'une manière générale, l'activité halieutique à **La Réunion** et à **Mayotte**, bien que peu attractive pour les jeunes, présente un potentiel de création d'emplois moyen. À La Réunion, la valeur ajoutée locale profiterait également des installations actuelles, de l'expérience des acteurs locaux dans la pêche et la vente de produits halieutiques sur les marchés locaux et internationaux, et de nouvelles zones de pêche possibles pour les espèces non thonières et pour la légine. Mayotte bénéficierait également de l'expérience de la pêche et du commerce de produits de pêche par les acteurs locaux.

En outre, l'aquaculture pourrait également avoir des effets positifs sur l'emploi et la valeur ajoutée à moyen et long termes. L'attractivité de l'activité devrait être stimulée par l'identification de nouveaux produits et marchés (spiruline et microalgues) et offrir de nouvelles possibilités aux pêcheurs et aux jeunes.

#### 1.2.5.2 Tourisme côtier

Le tourisme côtier fournit une quantité importante d'emplois dans le **bassin maritime**. Le développement de l'emploi et de la valeur ajoutée est à prévoir, car il existe encore un certain potentiel de croissance et de professionnalisation du secteur. Les problèmes de sécurité et de sûreté dans les pays (les requins, mais aussi le piratage) ont eu un impact négatif sur l'attraction des touristes, et voyager vers le bassin maritime reste coûteux par rapport à d'autres destinations ayant des conditions géographiques similaires. Cela limite la réalisation du potentiel de croissance du tourisme côtier dans la région.

Plus généralement, le tourisme côtier dans le bassin maritime pourrait être le véritable levier de l'amélioration des économies locales, notamment dans les RUP qui pourraient bénéficier des positions consolidées de certains pays de la zone (Seychelles, Maurice) sur le marché touristique international. Pour atteindre cet objectif, le développement du tourisme côtier nécessite des investissements pour augmenter les services fournis et développer un large éventail d'activités, plus ou moins liées au secteur maritime, mais toujours destinées à répondre à la demande croissante des touristes.

Le tourisme côtier pourrait également avoir un impact sur l'économie de **Mayotte**, à la fois en termes de création d'emplois et de valeur ajoutée. L'attractivité est basée sur son patrimoine environnemental, fournissant une offre diversifiée d'actifs dans le sous-bassin. Il ne serait possible d'atteindre cet objectif qu'avec un gros effort de protection de l'environnement et de capacités d'accueil.

---

(89) F&S, 2016. Recherche pour la commission PECH - La gestion des flottes de pêche dans les régions ultrapériphériques.  
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/585901/IPOL\\_STU\(2016\)585901\\_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/585901/IPOL_STU(2016)585901_FR.pdf) .

Le paysage volcanique de **La Réunion** est un atout exceptionnel pour le développement du tourisme côtier. La RUP devrait trouver sa place dans le bassin maritime et viser le haut de gamme en se diversifiant et en complétant l'offre de ses voisins. Parmi les activités touristiques côtières, la navigation de plaisance présente le potentiel le plus intéressant compte tenu des actifs actuellement détenus par la Réunion en termes de ports et de la demande potentielle croissante de services de navigation et de plaisance.

Plus que de générer de l'emploi direct et de la valeur ajoutée, le développement du tourisme côtier dans les deux RUP pourrait induire de multiples bénéfices à d'autres activités (effet d'«entraînement»).

### 1.2.5.3 Tourisme de croisière

Le secteur dans le sud-ouest de l'océan Indien (y compris les RUP) a un grand potentiel de croissance et les compagnies de croisières internationales sont de plus en plus disposées à investir dans ce domaine. Cependant, une offre valable doit être structurée afin de répondre de manière appropriée aux besoins des agences de croisières. Cet objectif ne pourrait être atteint qu'en renforçant la coopération entre les îles du bassin maritime et en proposant une offre diversifiée et complémentaire aux compagnies de croisières.

En ce qui concerne **Mayotte et La Réunion**, la compétitivité du secteur dépend largement de l'attractivité des investissements privés basés sur des infrastructures portuaires adaptées et la valorisation renforcée des atouts environnementaux des deux territoires. Cela devrait viser à prolonger les escales de croisière à terre et inciter les croisiéristes à augmenter leurs dépenses sur place. Les incitations doivent s'appuyer sur une offre diversifiée et complémentaire d'activités touristiques locales adaptées aux territoires (écotourisme à Mayotte par exemple) et de bons services de santé (les navires de croisière ont besoin de services de santé dans le bassin maritime, services qui sont de bonne qualité sur ces deux territoires).

En ce qui concerne La Réunion, environ 50 000 touristes de croisière sont attendus en 2020/2025. Pour atteindre un tel niveau, des actions doivent être coordonnées avec les autorités portuaires publiques, soit le Grand Port Maritime de La Réunion<sup>(90)</sup>, pour renforcer la capacité des bateaux de croisière, et avec les secteurs du tourisme et des transports locaux.

### 1.2.5.4 Navigation

Au niveau du **bassin maritime**, le transport maritime présente un bon potentiel en termes de création d'emplois si la croissance de la population est confirmée et si les activités de transbordement continuent d'être renforcées (par exemple en réalisant des complémentarités) en utilisant ces ports pour le transport des grandes sociétés maritimes. Cependant, une partie de l'équipage employé dans le transport maritime est recrutée en dehors du bassin maritime. Le potentiel d'emploi local pourrait augmenter en incitant les sociétés de transport maritime à recruter des marins dans le bassin. La valeur ajoutée que les activités (ports et transport maritime) pourraient générer est évidemment importante, étant donné qu'elles sont utilisées pour alimenter les marchés intérieurs par les importations, et que le transport maritime est le principal canal d'exportation des marchandises du bassin maritime.

En ce qui concerne les RUP, le potentiel de renforcement de la compétitivité des systèmes portuaires au niveau international est élevé, compte tenu également de l'appui apporté par les financements européens et français pour développer les infrastructures. En ce qui concerne **La Réunion** en particulier, le projet «Bois Rouge» sur la côte est de l'île comprend une nouvelle infrastructure portuaire alimentée en gaz naturel liquéfié (GNL). Les installations portuaires doivent être dédiées aux vraquiers, aux navires rouliers et à la livraison de GNL. Le projet est l'occasion de

---

<sup>(90)</sup> Ports de France – présentation: <http://www.port.fr/article/presentation-des-ports-francais> .

développer l'énergie thermique marine et les technologies bleues (cosmétique et médecine), l'industrie sucrière, la valorisation des déchets, un centre de données informatiques et une école d'ingénieurs. Le coût global est estimé à 1 milliard d'euros, avec une capacité d'exploitation totale en 2025 et 2 500 nouveaux emplois directs. Le soutien financier du «plan Juncker» de l'UE devrait être demandé. Un autre projet à la Réunion, la «zone de 80 ha» (zone de libre-échange) devrait ajouter de la valeur aux produits importés débarquant à la Réunion pour être réexportés.

À **Mayotte**, le développement du transport maritime devrait avoir un impact sur l'emploi et la valeur ajoutée, notamment par l'expansion du transport maritime à courte distance pour réduire le trafic sur les routes terrestres et le développement réussi du port de Longoni en tant que hub régional. Le port de Longoni présente un certain potentiel pour devenir un hub régional solide pour le transport de marchandises par voie maritime dans le nord du canal du Mozambique et pour attirer d'éventuelles activités portuaires liées à l'extraction d'hydrocarbures. Ces dernières activités nécessiteront une gestion rigoureuse de l'impact environnemental dans leur développement.

#### 1.2.5.5 Réparation et construction navales

Au niveau du **bassin maritime**, l'impact potentiel de cette activité en termes de création d'emplois n'est pas élevé. Il devrait être axé sur la construction de navires de pêche, de patrouilleurs et de petits navires de transport. Le potentiel le plus important en termes d'emploi pourrait concerner le segment des bateaux de plaisance, même s'il ferait face à la forte concurrence des marchés asiatiques ou africains. Pour cette raison, le secteur de la construction navale ne devrait pas connaître de croissance substantielle dans le bassin maritime. D'un autre côté, la nécessité de maintenir un niveau minimum de services de réparation dans tous les ports du bassin maritime est fondamentale pour assurer le développement de centres de transport ou d'autres formes de transport maritime.

En ce qui concerne **Mayotte**, le développement de la réparation navale est prévu dans le plan de développement portuaire du port de Longoni et pourrait générer des effets marginaux sur l'emploi en maintenant des services de réparation minimum dans l'archipel.

Au contraire, à **La Réunion**, la croissance des activités portuaires et de la plaisance nécessitera des services minimums de réparation de navires locaux complémentaires aux services de réparation navale plus lourds disponibles dans les pays voisins. Attirer les investisseurs et les opérateurs sera la clé du développement du secteur à moyen et long termes.

#### 1.2.5.6 Biotechnologie bleue

Alors que l'activité devrait se développer à l'avenir, au moins à La Réunion tant qu'acteur de premier plan dans le bassin maritime, l'impact sur l'emploi local (emplois hautement qualifiés) au niveau du bassin maritime ne devrait pas être important par rapport aux autres secteurs maritimes comme le tourisme, la pêche et les ports. D'autre part, à long terme, le développement de la biotechnologie bleue à grande échelle pourrait générer des emplois indirects dans d'autres secteurs, mais à ce stade, il est trop tôt pour évaluer son potentiel concret.

En ce qui concerne **La Réunion**, le potentiel de l'Île en biotechnologie bleue est lié à la valorisation des ressources marines pour la production alimentaire (culture de microalgues et aquaculture), en soins et cosmétiques (substance bioactive) ou l'énergie (biocarburant). Considérant l'expérience déjà acquise dans cette activité, la RUP pourrait être l'un des principaux acteurs du bassin maritime pour le développement des biotechnologies bleues dans l'océan Indien.

L'impact potentiel sur l'emploi pourrait être très pertinent, compte tenu de l'avantage que présente la RUP en termes de recherche et du potentiel de biodiversité marine de

La Réunion. Cependant, la compétitivité du secteur - au moins avec la recherche telle qu'elle existe actuellement - est liée à sa capacité à attirer des investisseurs privés.

#### **1.2.5.7 Énergies marines renouvelables**

À court terme, l'énergie éolienne marine a un faible potentiel, en raison des risques cycloniques dans le **bassin maritime**: la technologie n'est actuellement pas adaptée à ces conditions pour l'éolien offshore (à l'exception de la récupération de zones terrestres sur la mer à Maurice et aux Seychelles avec de l'aide publique). À moyen terme, l'éolien marin offshore pourrait avoir un potentiel plus élevé dans le bassin maritime des îles lorsqu'une technologie améliorée sera disponible pour exploiter des parcs éoliens dans des zones de cyclones et qu'une planification spatiale robuste sera en place pour éviter les conflits entre les utilisateurs (par exemple à Mayotte). En termes de valeur ajoutée, l'impact à court terme devrait être marginal, étant donné que les technologies sont développées en dehors du bassin maritime et que la coopération en matière de recherche et développement est absente (ou faible). Une certaine valeur ajoutée pourrait provenir des services de maintenance et de réparation d'outils et d'installations, mais seulement à moyen et long termes.

À La Réunion, l'impact en termes de création d'emplois est faible à moyen terme (puisque'il est concentré uniquement dans l'activité de recherche) mais pourrait être élevé si l'activité entre dans une échelle de production commerciale. L'impact sur les économies locales serait considérable, car cela réduirait la dépendance aux combustibles fossiles. La Réunion devrait explorer la possibilité de développer (construire) sur place des technologies spécifiques aux conditions climatiques extrêmes. Cela augmenterait la compétitivité des activités de recherche à La Réunion, qui se placerait alors sur un marché de niche dans ce secteur émergent de l'économie bleue.

#### **1.2.6 Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation)**

Les conclusions présentées ci-après sont issues de l'analyse effectuée au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP. Ces conclusions ont été regroupées en trois catégories (législatives, non législatives et financières), en fonction des besoins et d'éventuelles actions d'intervention devant être mises en œuvre pour exploiter le potentiel de chaque activité au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP. Un délai de réalisation a été indiqué pour chaque conclusion, à savoir (i) à court et moyen termes, pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 0 et 5 ans et (ii) à moyen et long termes pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 5 et 10 ans.

Des informations plus détaillées sur ces conclusions sont disponibles au chapitre 14 de l'annexe 11 pour le bassin sud-ouest de l'océan indien et au chapitre 13 des annexes 5 et 6 pour les RUP.

##### **1.2.6.1 Conclusions intersectorielles**

#### **Conclusions non législatives**

---

##### **a) Développement d'une approche cohérente afin de renforcer les secteurs maritimes du bassin maritime (cluster maritime et plateforme d'échanges public-privé)**

Plusieurs parties prenantes des secteurs maritimes ont exprimé leur inquiétude quant à la nécessité d'une approche cohérente du développement de l'économie bleue à l'échelle du bassin. Par ailleurs, les RUP de l'UE dans le bassin maritime de l'océan Indien sont uniquement des territoires français. Le développement d'une plateforme d'échange et d'un cluster maritime de l'UE couvrant le bassin maritime pourrait apporter un appui à la coordination de politiques de développement dans la région.

Cette action devrait être coordonnée par la Commission de l'océan Indien. Elle devrait impliquer les autorités publiques locales et les intervenants des différents secteurs

maritimes, incluant entre autres le «Conseil maritime ultramarin du bassin sud océan Indien» <sup>(91)</sup>. Il s'agit d'une action à court terme pour une approche à long terme, dont les résultats (c'est-à-dire le Cluster et la Plateforme) devraient continuer à être effectifs par la suite.

Il serait pertinent de réaliser cette action au moyen des étapes suivantes:

- a) Développement d'une plateforme d'échange sur l'économies bleue au niveau du bassin maritime entre acteurs publics et privés, ouverte au public mais à accès restreint pour des données spécifiques;
- b) Création d'un réseau de clusters maritimes nationaux à l'échelle du bassin maritime;
- c) Développement pilote d'un cluster maritime de l'UE basé à La Réunion avec des parties prenantes de l'UE intéressés à investir ou à faire des affaires au sein du bassin maritime du sud-ouest de l'océan Indien. Un tel cluster pourrait être une projection du cluster maritime français déjà établi à La Réunion.

En tant que bonnes pratiques de clusters maritimes, les clusters maritimes français et le réseau européen de clusters maritimes sont deux exemples à suivre.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

**b) La formation et l'enseignement pour une meilleure employabilité de la population active: renforcement de la collaboration avec l'industrie pour répondre à ses besoins en constante évolution au travers d'ateliers public-privé et de campagnes de sensibilisation**

Plusieurs secteurs maritimes ont exprimé le besoin d'améliorer l'employabilité de la population active locale par de la formation professionnelle à Mayotte et La Réunion et, à plus grande échelle, au niveau du bassin maritime. Les technologies évoluent rapidement, notamment mais non exclusivement dans les biotechnologies bleues et le secteur des énergies marines renouvelables. Il est également important de renouveler la main d'œuvre vieillissante dans les différents secteurs maritimes.

Il est recommandé que les industries de la croissance bleue prennent en permanence des initiatives et soient proactives dans l'élaboration et la modification régulières des programmes de formation soutenus par les fonds structurels et d'investissement européens (fonds ESI). Il est en effet crucial que l'enseignement et la formation répondent aux demandes de l'industrie pour développer, à son plein potentiel, l'économie bleue dans les RUP et au niveau du bassin.

Les propositions, détaillées dans les annexes 5, 6 et 11, de développement à l'échelle des RUP et du bassin de clusters spécifiques, de plateformes d'échanges et de campagnes de sensibilisation par les industries de l'économie bleue auprès des universités, des écoles et des collectivités locales répondent à cette mesure intersectorielle.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime, Mayotte et La Réunion

<sup>(91)</sup> Conseil maritime français dans le bassin de la mer de l'océan Indien créé en 2016 et sous la présidence conjointe de La Réunion, Mayotte et des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

### 1.2.6.2 Pêche et aquaculture

#### Conclusions législatives

##### a) Appui au développement d'une flotte palangrière ciblant le thon

Mayotte vise à développer une flotte de pêche palangrière ciblant le thon pour être actif dans les eaux sous juridiction mahoraise et au-delà (par la construction d'environ 25 palangriers de moins de 20 m).

Les parties prenantes locales demandent que le développement commercial et durable de la flotte locale actuelle et future enregistrée à Mayotte soit assuré à travers les actions suivantes:

- a) en autorisant uniquement la flotte locale à pêcher dans la zone côtière des 100 milles marins des eaux mahoraises (d'après l'article 5 point 3 du règlement (UE) n° 1380/2013 de la politique commune de la pêche - PCP);
- b) étant donné que le renouvellement de la flotte n'est pas couvert par le règlement de la PCP, en lançant une consultation publique-privée pour identifier les actions et les sources de financement possibles pour le renouvellement de la flotte. Les actions éventuelles à entreprendre sont:
  - i. un inventaire des flottes qui ont besoin actuellement de renouvellement, afin de «quantifier» le type d'investissement nécessaire;
  - ii. le lancement des consultations pour explorer les synergies possibles pour soutenir le renouvellement.

Il s'agit d'une action à court terme. Les autorités publiques locales en liaison avec les représentants des pêcheurs devraient jouer un rôle clé dans le lancement et la gestion des consultations publiques. La Commission européenne s'impliquerait dans ces consultations.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

#### Conclusions non-législatives

##### a) Meilleure reconnaissance et compréhension de la cohérence de l'aide publique dans le bassin maritime par les parties prenantes basées ou actives dans les RUP

Les acteurs locaux à La Réunion et à Mayotte, soit à la fois les intervenants publics et privés des différents secteurs maritimes, ont exprimé leur inquiétude concernant l'appui public de l'UE et des États membres de l'UE aux pays voisins qui pourrait entrer en conflit avec — ou affaiblir - les efforts de développement des RUP dans l'océan Indien. Les mesures possibles pour définir des stratégies plus cohérentes dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture au niveau du bassin maritime pourraient être:

- 1) des tables rondes et des échanges d'informations réguliers entre les services de la CE (par exemple, entre ceux de la DG MARE et d'EuropeAid) et entre l'UE et les agences de développement des États membres de l'UE pour la conception et le suivi de projets;
- 2) des consultations avec les différentes parties prenantes, y compris celles dans les RUP, au cours du cycle de projet et en particulier au cours de la conception du projet;
- 3) une amélioration de la communication et des échanges avec les différentes parties prenantes sur la cohérence de l'appui public destiné aux pays voisins et aux RUP.

Les bonnes pratiques, qui pourraient servir d'exemple à cet égard, sont entre autres les mécanismes de consultations avec les parties prenantes de Mayotte et de La Réunion sur les accords de partenariat de pêche durable (APPD) entre l'UE et les pays tiers dans le bassin maritime.

*Champ d'application*

Bassin maritime

*géographique de la conclusion:*

**b) Suivi du statut des stocks**

L'état des stocks des espèces exploitées dans le bassin, soit les thons et les autres espèces (les stocks chevauchants en particulier), est en général méconnu. Il devrait continuer à être suivi pour la durabilité des activités de pêche. La mesure doit être activée: par la CTOI, pour les espèces commerciales de thons et d'espèces associées à la pêche de thons; et par le SIOFA, pour les espèces autres que le thon. L'UE pourrait financer cette action.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

**c) Développement de l'aquaculture marine (ombrine)**

Le secteur traverse une période difficile à Mayotte, avec l'écloserie d'ombrine ayant déclaré faillite. Les autorités publiques locales en lien avec les acteurs privés locaux tentent de relancer le secteur aquacole, dépendant de l'écloserie, en recrutant un manager local pour gérer l'écloserie en l'absence de compétences techniques locales en écloserie. La relance de la production serait envisagée par les acteurs locaux pour approvisionner le marché local et le marché de l'UE.

Une étude de faisabilité et de marché devrait être lancée afin d'évaluer le marché et sources de financement disponibles pour la viabilité à long terme du projet (y compris la gestion sanitaire des opérations en raison de l'insularité de l'île). Il s'agit d'une action à court terme, qui devrait être initiée par les autorités publiques locales.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

**d) Suivi des activités de pêche artisanale**

Le secteur de la pêche artisanale nécessite un suivi de l'ensemble des embarcations et navires de pêche actifs, y compris ceux non conformes aux normes de sécurité (embarcations de pêche informelles). La collecte de données actuelles pour surveiller les activités de pêche à Mayotte n'inclut pas le suivi de la flotte informelle. Cette dernière doit respecter les normes légales, et sa mise à niveau est progressive (non instantanée).

Des activités de suivi additionnelles à celles réalisées au sein de l'actuel système d'information des pêches devraient être envisagées afin de collecter des données sur les activités de pêche informelle. En outre, une étude devrait être lancée pour identifier la pertinence d'augmenter légèrement la capacité de la Direction de la Mer Sud Océan Indien (DMSOI) à Mayotte pour la surveillance des pêches artisanales en termes de ressources humaines.

Il s'agit d'une action à court terme (pour une approche à moyen terme) qui devrait être lancée par les autorités publiques locales (Préfecture — DMSOI) en lien étroit avec le Parc marin de Mayotte en charge du système d'information des pêches à Mayotte.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

**e) Amélioration des compétences professionnelles dans le secteur par l'utilisation de fonds structurels**

Les acteurs du secteur de la pêche et de l'aquaculture manquent de compétences professionnelles pour réaliser l'ensemble de leurs activités quotidiennes en particulier en termes de gestion des affaires, mais non uniquement (voir également le besoin de connaissance en normes de sécurité). La professionnalisation des pêcheurs à petite échelle devrait être encouragée en dispensant des formations en gestion des affaires et en sécurité maritime.

Cette action pourrait être conduite à court terme (approche à moyen terme) et pourrait être financée par des fonds structurels (fonds publics). Elle devrait être coordonnée par les autorités publiques locales (Préfecture — DMSOI) en collaboration avec les représentants du secteur.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

#### **f) Réduction du risque de disparition de la flotte de pêche**

La flotte réunionnaise de pêche à la palangre ciblant le thon vieillit. La flotte doit être renouvelée, afin de pouvoir accéder en toute sécurité aux zones de pêche éloignées des côtes (dans le cas contraire il existe un risque que la flotte disparaisse à moyen terme, remplacée par des navires situés dans des pays voisins comme Madagascar). Cependant, ce renouvellement nécessite un investissement conséquent pour s'assurer qu'une flotte palangrière basée à La Réunion reste économiquement viable dans la région et pour éviter des délocalisations dans des lieux où la main d'œuvre locale est moins coûteuse tels que Madagascar avec la perte d'emplois locaux à La Réunion. Des ateliers, dont les participants seraient les acteurs locaux publics et privés et des représentants de l'UE, pourraient être organisés pour examiner ouvertement les mesures publiques additionnelles qui pourrait être déclenchées afin d'appuyer la flotte.

Cette action devrait être mise en œuvre par les institutions publiques françaises en collaboration avec les intervenants du secteur privé. Elle pourrait être mise en œuvre à court terme.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

#### **1.2.6.3 Tourisme côtier**

#### **Conclusions législatives**

---

##### **a) Création d'un sanctuaire de baleines**

Pour les deux-tiers des baleines observées dans le bassin maritime, La Réunion est une zone de transit sur leurs voies de migration, avant la reproduction. Pour le tiers restant, La Réunion représente une zone de reproduction et de mise bas et est probablement leur destination de migration naturelle. Un sanctuaire de baleines est à mettre en place en tant que zone marine protégée. Des règles devraient y être définies pour réglementer les activités et autoriser d'autres telles que l'observation des baleines (tourisme côtier).

La première étape à entreprendre est la réglementation du trafic maritime avec des mesures dédiées (autoroutes de la mer), pour réduire l'impact des navires transitant dans la région sur les baleines. La deuxième étape serait de définir des règles pour créer et gérer des aires marines protégées et les autoroutes de la mer <sup>(92)</sup>. Dans ce sens, le classement du site – du sanctuaire – en tant que patrimoine mondial devrait être envisagé, pour donner une visibilité internationale à la zone.

Il s'agit d'une action à court terme que pourraient coordonner les pouvoirs publics. Elle devrait impliquer des acteurs privés dans les domaines du transport maritime, du tourisme de croisière et d'autres acteurs impliqués dans la filière (par exemple la pêche).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

---

<sup>(92)</sup> Pour plus de détails, voir IRD, 2015. Analyse socioéconomique du whale watching à Madagascar et La Réunion (référence en appendice 1 de l'annexe 6 'Réunion').

## Conclusions non-législatives

### a) Développement d'un dialogue public-privé et de partenariats

L'identité d'un tourisme côtier régional devrait être stimulée par une série de mesures pouvant être coordonnées par la Commission de l'océan Indien et mises en œuvre par les ministères chargés du tourisme dans les pays du bassin maritime (en agissant en étroite collaboration avec les ministères chargés de l'environnement). Tout d'abord, des plateformes d'échanges ou des tables rondes devraient être mises en place, permettant aux organisations privées et publiques — y compris celles provenant d'autres secteurs le cas échéant — de se rencontrer au niveau régional (voir aussi la section 1.2.6.1) et au niveau national dans le but d'identifier les besoins urgents et à moyen terme.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### b) Amélioration des qualifications professionnelles et création de l'échange entre la formation et l'industrie

L'un des principaux besoins du bassin est de former du personnel impliqué dans le secteur du tourisme côtier. Des formations devraient être mises à la disposition de ces ressources dans les différents territoires du bassin maritime. Les compétences linguistiques devraient être améliorées dans le secteur, en ciblant les langues les plus utilisées par les touristes (anglais, chinois et russe). Des liens entre les systèmes d'enseignement et de la formation et l'industrie devraient être créés, afin de permettre la délivrance de formation répondant au mieux à la demande professionnelle. Par exemple, le développement et la mise en œuvre de programmes d'échanges entre les pays parlant anglais et français dans la région pourraient être entrepris, impliquant l'industrie lorsque cela est possible. L'action pourrait être mise en œuvre à court ou à moyen terme et pourrait être soutenue par les fonds structurels.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### c) Développement de l'écotourisme

Le tourisme à Mayotte devrait être développé par l'écotourisme. Pour répondre à la demande, une approche «filiale» est nécessaire (des moyens d'arriver à Mayotte et d'en partir, en passant par la diversité des activités de loisirs, aux services d'hébergement), et en améliorant notamment la qualité et la capacité d'hébergement.

Il s'agit d'une action à moyen terme qui devrait impliquer les pouvoirs publics locaux, le Comité Départemental du Tourisme de Mayotte, en collaboration avec les acteurs privés et des investisseurs. Les étapes possibles à envisager pour la mise en œuvre de cette action pourraient être les suivantes:

- 1) La diversification de la qualité de l'hébergement, en particulier hors des grandes villes par: (i) l'analyse détaillée des besoins et l'identification d'investisseurs intéressés et (ii) l'élaboration d'un plan d'action avec les acteurs du secteur. La diversification des activités de loisirs pourrait inclure le pécotourisme (permettant une diversification des sources de revenus pour les pêcheurs).
- 2) La formation pour améliorer les compétences du personnel dans l'hébergement, y compris ses compétences en langues.
- 3) La création d'un groupe de travail pour mettre en œuvre les recommandations formulées par les experts des autorités nationales sur l'attractivité des ports de plaisance (marinas).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

#### **d) Approche intégrée («chaîne logisitique») du développement de l'économie touristique à La Réunion**

Le développement pérenne du tourisme nécessite d'améliorer l'ensemble de la filière touristique à La Réunion: port (tourisme de croisière), aéroport, l'offre globale des activités touristiques, concernant les compétences de la main-d'œuvre locale, la communication pour attirer les touristes à venir visiter l'Île en dépit des attaques régulières de requin au cours des dix dernières années.

Afin de mettre en œuvre cette «conclusion», un plan d'action peut être implémenté en définissant les mesures suivantes:

- 1) Protéger deux ou trois plages et autres zones d'activités nautiques contre les attaques de requin (St Leu notamment en raison de sa renommée internationale pour le surf) — recommandé comme une action urgente;
- 2) Renforcer les compétences de la main d'œuvre locale y compris les compétences linguistiques (développement de programmes de formation);
- 3) Développement d'une offre touristique intégrée afin de valoriser le patrimoine naturel;
- 4) Mettre en œuvre un plan d'aménagement des activités de plaisance: mettre en place un groupe de travail pour mettre en œuvre des recommandations formulées par les experts des autorités nationales sur l'attractivité des ports de plaisance;
- 5) Réaliser des campagnes publicitaires pour promouvoir le tourisme à La Réunion. Cible: Europe (poursuite des campagnes actuelles cofinancées par l'UE) et l'Asie (nouveau marché).

Il s'agit d'une action à court terme, initiée par les autorités publiques locales et impliquant des acteurs privés du tourisme côtier et de croisière et les parties prenantes du transport.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

#### **1.2.6.4 Tourisme de croisière**

##### **Conclusions non législatives**

#### **a) Adoption d'une approche intégrée de développement du tourisme de croisière**

Le développement du tourisme de croisière dans le bassin maritime exige une approche intégrée et cohérente, à savoir une stratégie régionale en matière d'infrastructures, de services et de chaîne logistique (notion de filière) au moyen d'une offre touristique diversifiée sur les différentes destinations de croisières possibles dans le sud-ouest de l'océan Indien. L'UE devrait continuer à cofinancer des plateformes d'informations et d'échanges au niveau du bassin à travers a) des conférences et des ateliers régionaux; et b) des appuis indirects aux associations professionnelles régionales existantes ou nouvellement créées pour promouvoir un tourisme de croisière durable et sécurisé afin qu'elles participent à ces ateliers et à ces conférences.

Une stratégie régionale spécifique pour développer le tourisme de croisière au niveau du bassin maritime devrait être rédigée conformément à la stratégie régionale de l'économie bleue de la COI <sup>(93)</sup>. Elle devrait par la suite être validée par les acteurs publics et privés.

Cette mesure, qui peut être lancée à court terme, devrait être activée par la COI et soutenue par les offices nationaux [et locaux] de tourisme et les autorités portuaires à travers une organisation régionale qui les représentent (par exemple par le biais de l'Association des croisières en océan Indien, la CIOA).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

<sup>(93)</sup> Voir section 2.3.8 bonne pratique 1.

### **b) Amélioration de la «filière» du tourisme de croisière**

Le tourisme de croisière se développe dans le bassin maritime, avec des arrêts à Mayotte et à La Réunion. Pour répondre à cette demande, la «filière» (l'économie touristique) devrait être améliorée dans son ensemble, de l'offre à terre jusqu'aux compétences de la main-d'œuvre locale [en y intégrant le transport aérien]. Une analyse préliminaire des besoins, du potentiel et de l'identification de possibles investisseurs devrait être menée. Sur la base de ses conclusions, un plan d'action devrait être élaboré avec les différents acteurs de l'économie touristique. Les mesures concernées devraient être :

- 1) Le développement des compétences de la population active locale, y compris de compétences linguistiques (par le développement de programmes de formation);
- 2) La minimisation des conflits d'usage dans les ports, en définissant les besoins urgents à satisfaire (disponibilité de quai et de services connexes) tout en permettant une croissance pérenne du tourisme de croisière;
- 3) La définition d'une approche intégrée au niveau du bassin maritime (notion de «chaîne logistique» de l'offre touristique);
- 4) Des sessions de travail, d'ateliers et de conférences afin de favoriser la mise en réseau des acteurs publics et privés au sein de l'économie touristique pour échanger des expériences et encourager la prise de décision concertée entre le secteur privé et le secteur public.

Il s'agit d'une action à court terme, qui devrait être activée par les pouvoirs publics locaux en association avec les acteurs privés et des investisseurs.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte et La Réunion

#### **1.2.6.5 Navigation**

### **Conclusions législatives**

---

#### **a) Politique de visas pour les formateurs**

La main d'œuvre travaillant au port nécessite des formations régulières. Des formateurs sont recrutés à l'extérieur de Mayotte. Certains d'entre eux sont des citoyens non-UE. Les délais (longs) pour l'obtention des visas pour Mayotte peuvent être un problème dans les cas de formations à réaliser en urgence (il s'agit d'une préoccupation soulevée par MCG, l'organe de gestion du port de Longoni).

Une étude (courte) devrait être lancée afin d'évaluer d'éventuels moyens légaux pour fournir aux formateurs citoyens non-UE des accès à court terme (visas) à Mayotte sans que cet accès ne permette une circulation sur l'ensemble du territoire de l'UE. Il s'agit d'une action à court terme qui devrait être entreprise par les autorités publiques locales en liaison avec MCG.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

### **b) Application d'un cadre légal adapté pour le développement d'infrastructures publiques d'intérêt général**

Mayotte a dû intégrer la législation de l'UE dans son développement territorial en devenant une RUP récemment. Les réglementations locale, nationale et européenne et les procédures connexes peuvent créer une charge administrative pour le développement du port. Par exemple, l'application de règles environnementales différentes sur la gestion des risques naturels et celle des risques de submersion marine au cours du processus de développement du port peut générer des superpositions et des charges administratives. Par l'application de nouvelles règles, certains plans de développement local peuvent ainsi devenir obsolètes avant qu'ils entrent en vigueur, comme ce fût le cas pour le récent plan local d'urbanisation (PLU) ou le schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Une étude devrait être lancée afin d'identifier la possibilité d'appliquer les procédures de «Projet d'Intérêt Général (PIG)» pour le développement des infrastructures portuaires à Mayotte. Ces procédures permettent un cadre juridique simplifié ou adapté pour le développement des infrastructures d'intérêt général et public.

Il s'agit d'une action à court terme à activer par le MCG en collaboration avec les pouvoirs publics locaux.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

### **c) Revue des règles environnementales pour l'évaluation des impacts environnementaux aux ports**

Les autorités de gestion du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMR) sont préoccupées par le cadre juridique concernant les exigences d'évaluation d'impact environnemental pour le développement du port. Par exemple, le seuil maximal autorisé de nickel étant trop faible à La Réunion, l'élément présent naturellement dans le sol de La Réunion, a ralenti le développement du port.

Une étude devrait être lancée pour définir d'éventuelles dérogations au cadre juridique sur la base de données les plus à jour. En outre, le développement d'une expertise environnementale spécifique à La Réunion pour permettre une compréhension approfondie des spécificités des ports tropicaux serait judicieux. Les moyens pour attirer cette expertise à La Réunion ou la développer à distance devraient être étudiés.

Il s'agit d'une action à court terme qui pourrait être activée par le GPMR en collaboration avec les autorités publiques locales.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

## **Conclusions non-législatives**

---

### **a) Développement du cabotage (transport maritime à courte distance) à Mayotte**

Le cabotage entre les principales villes de Mayotte montre un potentiel de croissance en raison de la géographie de Mayotte (deux îles déjà connectées par la mer mais nécessitant probablement des routes maritimes supplémentaires à destination et en provenance des autres grandes villes de l'archipel) et de son réseau routier régulièrement saturé. Une action en deux étapes pourrait être envisagée pour développer le transport maritime à courte distance à Mayotte:

- 1) Le lancement d'une étude de faisabilité économique et financière du développement du cabotage pour le transport de marchandises, mais aussi des passagers, en consultant les investisseurs potentiels et les parties prenantes locales actives dans le secteur. Dans l'hypothèse qu'un tel projet soit déjà à

l'étude par un investisseur privé, l'action peut concerner une analyse plus poussée de sa viabilité financière et son appui par un financement public.

- 2) Appui à la promotion de l'utilisation de navire de transport maritime avec des émissions de carbone faibles, y compris les activités de transport maritime à courte distance, par le cofinancement de projets de recherche, d'éconavires commerciaux et des campagnes de promotion à destination du secteur.

Il s'agit d'une action à moyen-long terme, qui devrait être développée par les pouvoirs publics locaux (le conseil départemental et la préfecture de Mayotte).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

### **b) Évaluation du rôle possible de Mayotte en tant que plateforme logistique des activités d'exploitation pétrolière et analyse des impacts environnementaux**

L'exploitation pétrolière dans le canal du Mozambique peut être une réalité dans un avenir proche, mais ces activités seraient susceptibles de nécessiter la minimisation de l'impact sur l'environnement. Mayotte pourrait servir de port logistique pour les navires impliqués dans ce nouveau secteur. Une étude (ou deux études distinctes) devrait(ent) être lancée(s) pour évaluer les impacts environnementaux de ce développement et le potentiel et la faisabilité pour Mayotte de devenir un port logistique pour l'exploitation pétrolière dans le canal du Mozambique. Il s'agit d'une action à court terme devant être lancée par les autorités publiques locales.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

### **c) Augmenter l'infrastructure portuaire à La Réunion pour le transbordement et les importations de biens**

En raison de l'augmentation graduelle et constante de la population sur le moyen terme, la demande en biens augmentera à La Réunion. Par conséquent, le «volume» de transports maritimes augmentera également. Le volume de transbordements au port de La Réunion devrait continuer d'augmenter aussi. Un opérateur de transport maritime a situé ses installations à La Réunion en tant que hub régional. Un appui financier est nécessaire pour développer des installations portuaires à La Réunion, par exemple, en soutenant de nouveaux sites portuaires, en particulier le projet d'écoport «Bois Rouge».

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

### **d) Développement de zones de libre échange à proximité des ports**

Cette action devrait être étudiée afin de créer de la valeur ajoutée sur des produits importés pour qu'ils soient par la suite réexportés dans le bassin maritime. Sur la base des projets en cours (par exemple la «zone des 40 hectares»), il serait pertinent d'étudier la faisabilité et les raisons (à travers une étude) de l'appui public à la création de zones de libre-échange près de sites portuaires à La Réunion. Il s'agit d'une action à court terme, qui devrait être lancée par les institutions publiques locales en étroite collaboration avec le GPMR et les intervenants du secteur privé représentés, par exemple, par l'Agence régionale pour le développement, l'investissement et l'innovation (NEXA).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

### 1.2.6.6 Construction et réparation navales

#### Conclusions non législatives

##### a) Appui au développement de chantiers navals

Avec l'augmentation anticipée du trafic de navires dans la pêche, la surveillance maritime, les loisirs maritimes et les énergies marines, un besoin régional de chantiers navals durables apparaît. Afin de répondre à ce besoin, la mise en réseau des ports et des propriétaires de chantiers au niveau du bassin devrait être envisagée, en soutenant le développement d'une plate-forme d'échanges et d'ateliers régionaux entre acteurs privés et publics pour identifier et mettre régulièrement à jour les besoins et sources de financement pour des investissements lourds (privés et publics). En outre, le développement de nouvelles technologies de construction navale (technologies vertes) devrait être accompagné par le co-financement de projets innovants.

Il s'agit d'une action à moyen-long terme, qui devrait être lancée par les ports de l'océan Indien en collaboration avec les propriétaires de chantiers navals au niveau du bassin maritime. Une éventuelle coordination des actions pourrait être confiée à l'Observatoire Villes Ports de l'Océan Indien (basé à La Réunion).

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

##### b) Développement de compétences en réparation navale

Les secteurs maritimes nécessitant des services de réparation navale ont besoin de la présence de personnel de réparation de navires qualifiés à plusieurs lieux dans le bassin maritime (pour la réparation de navires de pêche, de patrouilleurs et de porte-conteneurs). Par exemple, le Grand Port Maritime de La Réunion prévoit d'identifier les besoins en réparation au niveau de la RUP en tant que services complémentaires à ceux déjà en place dans d'autres pays voisins pour leur présence durable et concurrentielle. Les mesures possibles pour entreprendre des actions pourraient envisager ce qui suit:

- a) Lancement d'une étude de marché pour évaluer la compétitivité et le niveau de compétence requis dans le bassin (mesure à court terme);
- b) Co-financement de programmes de formations pour les techniciens locaux ou d'une main d'œuvre nouvellement arrivée dans le secteur dans différents ports du bassin (mesure à moyen terme);
- c) Évaluation ou réévaluation des besoins en main d'œuvre spécifique (et en infrastructures) au niveau du bassin maritime sur une base régulière afin d'actualiser les besoins en programmes de formation et infrastructures (mesure à long terme).

La coordination d'une telle action pourrait être confiée à l'Observatoire villes ports de l'océan Indien basé à La Réunion.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### **c) Développement d'activités de réparation à Mayotte**

Les services actuels de réparation navale sont: i) soit pour le transport maritime public, ii) soit disponibles mais fonctionnant au-delà de leur capacité. Les réparations légères sont prévues d'être développées par le port de Longoni. Dans un premier temps, une étude de faisabilité pour le développement des activités de réparation des navires devrait être lancée. Deuxièmement, des investisseurs privés potentiels (identifiés) devraient être soutenus dans la demande de fonds publics pour leurs projets de développement (y compris la réparation des navires pour la plaisance).

L'action devrait être activée par les collectivités territoriales.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* Mayotte

### **d) Étudier le potentiel de développement du secteur de construction de navires de plaisance**

La plaisance devrait croître à La Réunion et dans le bassin. Il existe donc un potentiel de construction de bateaux de plaisance. Pour cette raison, des analyses approfondies devraient être effectuées pour: a) identifier le potentiel de construction des bateaux de loisirs et les entreprises installées dans le bassin ou à l'extérieur qui pourraient agir comme investisseurs potentiels et b) mettre en évidence les autorités portuaires de loisirs et les usagers du port de plaisance à La Réunion.

L'action devrait être activée par les collectivités territoriales en collaboration avec les autorités portuaires.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

### **e) Développement de l'industrie de réparation navale à La Réunion**

Les activités de réparation navale représentent des services connexes clés pour les secteurs maritimes dépendant de l'utilisation d'embarcations et de navires [tourisme côtier y compris la plaisance, tourisme de croisière, la pêche (et l'aquaculture en mer), le transport maritime, etc.]. La réparation navale dite «lourde» est basée dans les pays voisins; les services de réparation «légère» doivent rester présents dans les ports à La Réunion. Une étude est lancée par le Grand Port Maritime de La Réunion pour identifier les besoins en matière de services de réparation légère. L'activité de plaisance pourrait également avoir un potentiel de développement à La Réunion.

Un soutien supplémentaire est nécessaire pour développer le secteur de la réparation navale en assurant une formation adéquate pour mettre à jour les compétences du personnel impliqué dans cette activité économique. Cela nécessiterait d'organiser des ateliers au niveau du bassin (pour développer des services de réparation de navire cohérents à l'échelle régionale) et de cofinancer de projets, jugés réalisables, par des investisseurs privés et des autorités de gestion publique afin de maintenir des services de réparation légère répondant à la demande des secteurs maritimes utilisant des navires (y compris pour les bateaux de plaisance).

L'action devrait être réalisée à moyen terme et être menée par les autorités portuaires, en s'associant avec les acteurs des secteurs maritimes dépendant de l'utilisation de navires.

*Champ d'application*

*géographique de la conclusion:* La Réunion

### 1.2.6.7 Biotechnologie bleue

#### Conclusions non-législatives

##### a) Renforcement des capacités de recherche en biotechnologie bleue à La Réunion et dans l'océan Indien

La biotechnologie bleue a du potentiel dans l'océan Indien, en développant les structures de recherche et de développement déjà existantes à La Réunion pour que la RUP ait un rôle levier à l'échelle du bassin maritime. Cependant, l'aide publique dans le bassin devrait être plus diversifiée pour appuyer des projets de biotechnologie bleue, en accordant un soutien au-delà du FEDER, en activant de la R&D avec des partenaires au-delà des territoires de l'UE et en adaptant la R&D aux spécificités des régions tropicales. L'organisation d'ateliers régionaux et internationaux entre les acteurs publics et privés devrait être soutenue [par l'aide publique] afin de favoriser le cofinancement de projets de biotechnologie bleue à l'échelle du bassin. L'objectif final est de développer des capacités locales pour répondre directement à des appels à propositions de l'UE pour le financement de projets de biotechnologie bleue en milieu tropical. Il s'agit d'une action à court ou moyen terme, devant être lancée par les autorités publiques locales dans les différents territoires et par la Commission de l'océan Indien, en liaison avec d'autres organismes de coopération internationale tels que la Banque mondiale.

|                                                           |                                                              |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Bassin maritime, avec La Réunion en tant qu'acteur principal |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|

### 1.2.6.8 Énergies marines renouvelables

#### Conclusions non-législatives

##### a) Développement structurel des énergies marines renouvelables à l'échelle du bassin maritime

L'activité des énergies marines renouvelables (EMR) dans le bassin maritime est à une étape de recherche et développement, avec quelques applications commerciales aux Seychelles et La Réunion. Les pays du bassin devraient être encouragés à participer à des projets régionaux de recherche et de développement des EMR en vue d'applications commerciales (avec, pour La Réunion, une stratégie à moyen terme de devenir une plateforme de recherche, de développement et d'innovation au niveau du bassin maritime voire au-delà). Compte tenu de l'importance vitale de l'approvisionnement en électricité dans les îles, le secteur pourrait représenter une source d'énergie utile, alternative et propre. Les actions possibles à entreprendre pour la promotion de la recherche dans les EMR sont:

- 1) Le développement d'une plateforme régionale d'échanges ou de «tables rondes» régionales rassemblant les acteurs publics et privés intéressés par le développement de ce type de technologie dans le bassin;
- 2) L'appui à l'identification de sites de projets pilotes que pourraient cofinancer les investisseurs de l'UE et l'UE;
- 3) Une étude sur le potentiel et les besoins de créer un cluster d'énergies marines renouvelables au niveau du bassin maritime, qui pourrait coordonner les efforts dans la région pour développer la recherche dans le secteur et les éventuelles exploitations commerciales d'EMR.

Il s'agit d'une action à court terme avec une approche à moyen - long terme; la Commission de l'océan Indien a été identifiée comme l'acteur principal, en collaboration étroite avec le cluster d'EMR de La Réunion Temergie.

|                                                           |                                                              |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Bassin maritime, avec La Réunion en tant qu'acteur principal |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|

## **b) Développement de technologies adaptées aux conditions météorologiques locales**

Le bassin maritime fait face à des conditions climatiques extrêmes. Les technologies d'énergies marines renouvelables doivent être adaptées à ces conditions pour leur développement commercial à moyenne ou à grande échelle. Une première action à court terme devrait être la collecte de données sur les conditions climatiques extrêmes des cyclones (données de courants et de vagues), à l'aide de bouées de recherches. Les technologies résistantes à ces conditions (sur la base des résultats de ces recherches et d'autres similaires), devraient alors être développées (action à long terme) à un coût concurrentiel comparé à d'autres sources d'énergie.

L'action pourrait être activée par la Commission de l'océan Indien (COI) conjointement avec le pôle EMR Temergie et l'Institut de recherche Lacy, tous les deux basés à La Réunion.

|                                                           |                                                              |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Bassin maritime, avec La Réunion en tant qu'acteur principal |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|

## **c) Recherche visant à développer la climatisation marine (SWAC) et l'énergie thermique des mers (ETM) à Mayotte**

Actuellement, Mayotte augmente constamment son taux d'utilisation d'énergies renouvelables par la production d'énergie solaire et le développement des énergies marines renouvelables est également à l'étude, plus précisément le SWAC et l'ETM. Tandis que les coûts de l'ETM sont considérés comme étant trop élevé pour être viable, à court ou à moyen terme, ces coûts pourraient devenir plus accessibles. Deux actions sont envisagées pour explorer le potentiel de ces énergies à Mayotte:

- 1) Une étude de faisabilité ou des projets pilotes afin: a) d'approfondir les connaissances sur la faisabilité des technologies de climatisation marine (SWAC) — et dans une certaine mesure de celles d'énergie thermique des mers (ETM) — et de b) mettre en pratique commerciale ces technologies (action à court terme);
- 2) Mise en réseau, au travers d'échanges réguliers, des parties prenantes publiques et privées aux échelles nationales, du bassin maritime et internationales afin d'étudier la possibilité d'utiliser d'autres technologies d'énergies marines renouvelables.

Les autorités publiques locales devraient activer la mesure 1), tandis que la mesure 2) devrait l'être à un niveau plus large, impliquant aussi la COI avec la participation proactive de Mayotte.

|                                                           |         |
|-----------------------------------------------------------|---------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Mayotte |
|-----------------------------------------------------------|---------|

## **d) Appui à la formation de la main d'œuvre à La Réunion**

Le développement des énergies marines renouvelables (EMR) à La Réunion nécessiterait des projets de recherche et de développement (R&D), même si plusieurs projets pilotes d'EMR n'ont pas réussi. Des applications commerciales pilotes de technologies de climatisation marine sont en cours. Les conditions à La Réunion sont adaptées pour la R&D internationale et pour le développement commercial de la climatisation à l'eau de mer dans la RUP. L'UE devrait continuer à soutenir les projets EMR et la R&D à La Réunion par le cofinancement de programmes pluriannuels, de préférence en incluant des formations à la population active (ingénieurs, océanographes, chaudronniers et soudeurs) et en renforçant les liens entre la recherche et l'industrie.

|                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------|------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | La Réunion |
|-----------------------------------------------------------|------------|

### 1.3 Macaronésie

Le bassin maritime présente un intérêt stratégique en raison de ses liens politiques, géographiques et culturels avec l'UE, l'Afrique et l'Amérique du Sud. De plus, il est particulièrement pertinent pour le transport maritime, les services portuaires, le tourisme côtier et maritime. Il est également caractérisé par des conditions naturelles propices aux activités d'aquaculture, de biotechnologie bleue et d'énergies renouvelables bleues. La R&D avancée dans les RUP est un atout pour le développement de divers secteurs.

D'un point de vue environnemental, le bassin de la Macaronésie est confronté à une augmentation de la température, à une élévation du niveau de la mer et à une réduction des précipitations annuelles moyennes. La concentration des précipitations à certaines périodes peut provoquer des glissements de terrain. De fortes tempêtes en mer, associées à l'élévation du niveau de la mer, pourraient provoquer des inondations et des dommages potentiels sur les zones côtières, les touristes et les infrastructures maritimes. Les ports et le transport maritime pourraient être particulièrement touchés, ce qui constitue une menace pour la croissance bleue dans la région. La biodiversité marine pourrait également être affectée par la hausse de la température et du niveau de la mer <sup>(94)</sup>.

L'activité de pêche pourrait être confrontée à des changements dans les habitudes de pêche en raison de la disparition des espèces cibles traditionnelles et de l'arrivée d'espèces tropicales. L'industrie de la pêche au Cap-Vert pourrait subir davantage les conséquences du changement climatique. Des actions d'adaptation sont envisagées et des priorités devraient être établies pour la protection, entre autres du littoral, de l'eau et de l'énergie. La coopération avec le Cap-Vert est également en cours de formalisation <sup>(95)</sup>.

#### 1.3.1 Cartographie de la situation des différentes activités maritimes

Dans les paragraphes suivants, les principales conclusions de l'état des lieux des activités maritimes (des activités les plus traditionnelles et les plus importantes aux activités les plus novatrices) identifiées au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP sont présentées. Les principaux acteurs et organisations actifs dans le secteur maritime sont également identifiés. Les résultats détaillés de l'état des lieux des activités maritimes, des principales stratégies et des parties prenantes à l'échelle des RUP, de la République du Cap-Vert et du bassin Macaronésies sont indiquées en annexes 7, 8, 9 et 12 dans les chapitres suivants:

- chapitre 1: état des lieux des activités maritimes;
- chapitre 5: liste des pouvoirs publics;
- chapitre 6: liste des stratégies maritimes;
- chapitre 7: liste des parties prenantes.

L'intégration du Cap-Vert à cette section vise à fournir une vision plus complète du bassin maritime et des opportunités de croissance et de coopération dans les archipels.

##### 1.3.1.1 Pêche et aquaculture

La pêche commerciale maritime a une longue tradition dans le bassin maritime de la **Macaronésie**. L'activité est caractérisée par la prédominance d'activités artisanales, avec des navires de moins de 12 m de longueur. L'activité de pêche a montré des tendances à la baisse en matière de nombre de navires et de pêcheurs, en raison de la réduction des flottes de pêche, de leurs capacités et des possibilités de pêche. L'activité de pêche dans la république du Cap-Vert est une composante importante de

---

<sup>(94)</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/fr/information/publications/studies/2014/the-economic-impact-of-climate-change-and-adaptation-in-the-outermost-regions](http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/information/publications/studies/2014/the-economic-impact-of-climate-change-and-adaptation-in-the-outermost-regions).

<sup>(95)</sup> <http://www.lavanguardia.com/local/canarias/20161121/412041021748/lanzarote-y-cabo-verde-aliados-cambio-climatico-y-sostenimiento-medioambiente.html>.

l'économie et l'un des principaux secteurs d'exportation. L'activité est principalement basée sur l'exploitation des poissons et des crustacés de grande valeur commerciale, exportés frais, congelés et en conserve. En 2008, le secteur employait 10.500 personnes.

Concernant l'aquaculture, les eaux des archipels fournissent de bonnes conditions pour le développement de cette activité, avec des températures minimales et maximales adéquates tout au long de l'année. Cela permet aux poissons d'atteindre leur taille commerciale plus tôt que dans d'autres régions. Les îles Canaries sont le leader dans la région. Les activités sont confrontées à un problème lié au caractère insulaire des territoires, entraînant une augmentation considérable des coûts de transport. La compensation de l'UE pour le transport de ces marchandises joue un rôle clé dans la réduction de ces coûts.

Concernant la transformation, les Açores ont une importante activité de mise en conserve du thon. Dans le passé, une importante industrie de conserve existait dans les îles Canaries, mais l'activité a pris fin au début des années 2000. L'industrie de la conserve de Madère a également disparu au début des années 2000. Il existe des activités de transformation au Cap-Vert, détenues par des sociétés étrangères installées dans l'archipel. Ils produisent du poisson et des mollusques congelés et en conserve. L'industrie de transformation du Cap-Vert est l'industrie la plus importante en Macaronésie et constitue l'un des secteurs les plus importants de l'économie capverdienne.

Dans les Açores, le seul segment de flotte ciblant une espèce spécifique est la flottille thonière qui opère pendant une partie de l'année, profitant de la migration du thon dans l'Atlantique. La pêche des espèces d'eau profonde est multi-spécifique, c'est-à-dire que les navires ne sont pas spécialisés dans l'utilisation d'un seul type d'engin, et la flotte est composée principalement de navires de moins de 9 mètres, soit 65% de la flotte total (en nombre). Actuellement, il n'existe pas d'aquaculture marine Dans les Açores, car les conditions naturelles et météorologiques ne sont pas favorables. La transformation des produits de la pêche est spécialement orientée vers la production du thon en conserve, dédié exclusivement à l'exportation. Compte tenu de la demande limitée des consommateurs pour le poisson frais, cette industrie est le principal débouché des captures de la flotte thonière régionale.

L'archipel de **Madère** est conditionné par des caractéristiques naturelles, en particulier l'étroitesse du plateau continental, qui limite les habitats disponibles pour les espèces côtières et démersales. Cela limite ainsi les méthodes de pêche. De plus, les eaux autour de l'archipel sont extrêmement profondes et ont une très faible productivité. Les principales espèces exploitées sont les poissons d'eau profonde et les poissons pélagiques migrateurs: le sabre noir représente près de 46% des débarquements de Madère en valeur et le thon et les espèces apparentées représentent environ 42% de la valeur totale des débarquements. Le secteur de la pêche est essentiellement artisanal. Concernant l'aquaculture, il s'agit d'une activité à faible poids économique mais à fort potentiel, grâce aux conditions climatiques et environnementales favorables. Afin de répondre aux besoins en infrastructures techniques pour le développement de l'aquaculture, le gouvernement régional de Madère a créé en 2000 le «*Centro de Maricultura*» à Calheta. Aujourd'hui, le centre produit des juvéniles pour des entreprises actives et possède une nurserie où sont développées des techniques de culture d'espèces indigènes.

La pêche maritime est une activité économique qui a une longue tradition dans **les îles Canaries**. Les principales ressources capturées dans les eaux de l'archipel sont les petites espèces pélagiques telles que le maquereau blanc d'Atlantique (21% des débarquements), les sardinelles (18%), le listao (16%), le poisson perroquet (5%) et l'albacore (4%). Environ 87% de la flotte est consacrée à des activités artisanales avec utilisation de divers engins de pêche, tandis que les autres bateaux sont des chalutiers, des palangriers et des senneurs. Concernant l'aquaculture, en 2015, la production aquacole s'est élevée à 7 648 tonnes, avec une valeur de première vente de 34 millions d'euros. L'activité est presque entièrement basée sur la culture du bar

et de la dorade élevés dans des cages marines. En 2011, le secteur a commencé à produire des microalgues, de la sole du Sénégal et des crevettes. L'activité de transformation consiste principalement en la transformation du poisson frais et congelé pour la distribution, ainsi qu'en la congélation et la production de poisson salé et fumé. Au cours des années 1980 et 1990, les îles Canaries possédaient une grande industrie de la conserve, qui traitait les poissons et les coquillages capturés par la flotte canarienne dans la zone de pêche dans les îles Canaries et du Sahara. En l'an 2000, le Maroc a imposé de fortes restrictions d'accès à la zone de pêche, ce qui a entraîné la fermeture de l'industrie de la conserve et une réduction substantielle de la flotte de pêche. L'activité de transformation a presque disparu dans l'archipel.

### 1.3.1.2 Tourisme côtier

Le tourisme est une activité bien établie dans les îles Canaries et à Madère, où cette activité - qui va au-delà du tourisme côtier car elle comprend de nombreuses activités non maritimes - représente une part importante de la Valeur Ajoutée Brute (VAB) et de l'emploi. Pour Madère, le tourisme côtier représente près de 21% de la VAB et 20% de l'emploi <sup>(96)</sup>, tandis que pour les îles Canaries, le tourisme représente 31,4% <sup>(97)</sup> de la VAB totale et 34,5% de l'emploi total <sup>(98)</sup>. En revanche, l'activité touristique est assez récente dans les Açores et au Cap-Vert. Au Cap-Vert, le tourisme, et en particulier le tourisme côtier, gagne en importance et représente 50% <sup>(99)</sup> du secteur des services, qui représente à son tour 60% de l'économie de cet archipel <sup>(100)</sup>. Cela signifie que le secteur touristique capverdien devrait représenter 30% de la VAB nationale (données pour 2013). Une publication récente <sup>(101)</sup> fournissant des données sur le voyage et le tourisme considère que cette part dans l'économie nationale pourrait être encore plus importante (environ 44%), comprenant les effets directs et indirects. Cela prouve l'importance croissante du tourisme au Cap-Vert qui est, avec le tourisme canarien, le plus important de la région en termes socio-économiques.

Le tourisme côtier présente un grand potentiel dans tout le bassin de la Macaronésie. L'ancien modèle de tourisme lié au soleil et à la plage cède progressivement la place à un nouveau modèle de tourisme qui profite de l'environnement marin et de ses ressources ainsi que de la culture côtière. Les nouveaux modes touristiques incluent, entre autres, les activités nautiques, l'observation des mammifères marins et des oiseaux, le pécaturisme et la gastronomie marine.

L'offre touristique est davantage axée sur la nature dans les Açores qui est de plus en plus identifiée comme une destination recommandée dans les circuits touristiques

---

<sup>(96)</sup> Notre élaboration sur la base des données de l'*Instituto Nacional de Estatística, Sistema de contas integradas das empresas*.

<sup>(97)</sup> Source pour le total VAB dans le îles Canaries:

<http://www.datosdelanzarote.com/itemDetalles.asp?idFamilia=10&idItem=4250>, VAB pour le tourisme: IMPACTUR (2014). *Estudio Impacto Económico del Turismo en Canarias*. Exceltur. Gobierno de Canarias. <http://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/IMPACTUR-Canarias-2014.pdf>. Il convient de noter que les chiffres fournis dans le rapport IMPACTUR comprennent également des estimations d'activités non maritimes directement liées au tourisme côtier telles que les agences de voyages, les magasins de souvenirs, la location de voitures; et d'autres activités indirectement liés au secteur du tourisme, par exemple l'énergie, l'eau, les services de conseil, etc. L'inclusion de ces données dans le rapport IMPACTUR explique la part différente du secteur du tourisme dans l'économie régionale globale.

<sup>(98)</sup> IMPACTUR (2014). *Estudio Impacto Económico del Turismo en Canarias*. Exceltur. Gobierno de Canarias. <http://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/IMPACTUR-Canarias-2014.pdf>.

<sup>(99)</sup> Source de la part du tourisme dans l'économie capverdienne:

<http://www.proexca.es/Portals/0/Documents/EstudiosMercado/Africa/EI%20Sector%20Turismo%20en%20Cabo%20Verde%202015.pdf>. Il convient de noter que cette part devrait être d'environ 60%. Considérant que la définition exacte des activités de tourisme n'est pas claire, une estimation «prudente» a été faite (50%).

<sup>(100)</sup> Banco de Cabo Verde. Boletim de Estatísticas, Juillet 2016.

<sup>(101)</sup> Travel & Tourism Economic Impact 2017 Cape Verde. <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/capeverde2017.pdf>.

internationaux. L'hébergement est surtout dominé par des hôtels traditionnels. En général, le nombre d'hôtels a augmenté ces dernières années. Cette croissance s'est accompagnée d'une augmentation du nombre de touristes. L'approche de développement adoptée par les autorités régionales ces dernières années était axée sur la diversification des marchés, l'atténuation du caractère saisonnier, les investissements dans les villages de vacances à quatre et cinq étoiles et le développement des services, tels que les zones de congrès, le golf, le tourisme nautique et le tourisme rural. Profiter des caractéristiques uniques de la région devrait représenter un pilier du développement dans les Açores, y compris le tourisme de nature, le tourisme rural, le tourisme nautique et le tourisme de croisière.

Pour **Madère**, le tourisme est le secteur le plus important de l'économie régionale. L'environnement et le paysage, ainsi que la nature unique de la région, sont d'importance cruciale pour le tourisme. La demande touristique a changé ces dernières années. Le touriste traditionnel qui visite Madère vient généralement d'Europe du Nord (Royaume-Uni et Allemagne), a un âge avancé et un grand pouvoir d'achat, et cherche du repos dans les hôtels. Néanmoins, au cours des dix dernières années, il y a eu une réduction progressive de l'âge moyen des touristes visitant Madère, et donc un changement dans les activités touristiques demandées. De nos jours, les synergies entre les sports nautiques et les activités maritimes récréatives et le tourisme sont fortes à Madère et des activités comme l'observation de mammifères marins, la plongée sous-marine, le surf, le body board, la planche à voile, le stand up paddle, la pêche récréative, l'archéologie subaquatique, les visites des îles Desertas, etc. ont connu une augmentation constante.

Pour confirmer le potentiel et les efforts promotionnels de l'île au cours des dernières années, Madère a été choisi pour accueillir la sixième session des «*Extreme Sailing Series Ocean Race*», qui, pour des raisons de sécurité, a été déplacée de la Turquie à l'océan Atlantique. Cet événement représente une excellente opportunité pour promouvoir Madère en tant que destination pour le tourisme nautique, et renforce l'image internationale de la région.

Le tourisme est également la principale activité économique dans les **îles Canaries**. Cela représente 34,5% de l'emploi total. Dans toutes les îles de l'archipel, le tourisme est une activité économique importante, mais le type de tourisme diffère d'une île à l'autre (plage dans la Grande Canarie et Fuerteventura et paysage dans Lanzarote et de Tenerife).

Le tourisme nautique est une autre branche importante du tourisme côtier. Des infrastructures ont été développées, offrant un total de 7.226 places, réparties dans 32 ports de plaisance. L'archipel devient un centre international du tourisme nautique.

### 1.3.1.3 Tourisme de croisière

Le tourisme de croisière est l'une des activités maritimes les plus importantes de **Macaronésie**. À Madère, le tourisme de croisière est en mesure de compenser les cycles saisonniers traditionnels du tourisme. En effet, 85% des croisières arrivent entre octobre et avril. L'activité la plus importante se produit en décembre, en raison de la forte demande stimulée par les forfaits touristiques offerts à l'occasion des vacances du Nouvel An. En matière de conditions d'accueil, le port touristique de Funchal a récemment été réorganisé pour le trafic de passagers de croisière. En 2010, le nouveau terminal maritime a été ouvert. Il est en mesure de recevoir jusqu'à trois navires de croisière.

Le tourisme de croisière dans les **îles Canaries** est également très important. En 2015, le nombre de croisiéristes était de 2,19 millions (16,4% du nombre total de touristes). Tenerife et Gran Canaria reçoivent la plus grande part de touristes de croisière (79%). Las Palmas est le port central pour la plupart des mouvements de

croisières dans l'archipel des Canaries. Le secteur a résisté pendant les pires années de la crise et sa croissance a été constante <sup>(102)</sup>.

La situation du secteur du tourisme de croisière dans les **Açores** est principalement liée au repositionnement annuel des navires de croisière entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Chaque année à l'automne, de nombreux navires de croisière de grande taille sont «relocalisés» de la Méditerranée (où la saison des croisières est principalement concentrée au printemps-été) vers la mer des Caraïbes (où la saison des croisières se déroule principalement en automne-hiver). Pendant le voyage transatlantique, les navires de croisière s'arrêtent dans les Açores. Ces escales sont principalement concentrées en octobre et en novembre. En 2015, les ports dans les Açores ont enregistré 138 escales de croisières et 117 784 passagers, soit environ 40% de plus qu'en 2014. Malgré cette hausse prometteuse, les flux de passagers proviennent principalement des territoires voisins (les Canaries et Madère).

#### 1.3.1.4 Navigation

Concernant l'activité au niveau du **bassin maritime**, la position stratégique des quatre archipels de l'océan Atlantique présente des avantages pour le développement du transport maritime de marchandises. La fragmentation du territoire fait du ferry le principal moyen de transport de passagers. Les ports les plus grands et les mieux équipés sont situés dans les Açores, à Madère et dans les îles Canaries. D'importants investissements ont été consentis pour transformer ces ports en infrastructures compétitives capables de tirer profit de la localisation stratégique des archipels.

Concernant les **Açores**, le transport de passagers entre les îles est assuré par deux entreprises et est conditionné par la saisonnalité et les conditions météorologiques. Le nombre de passagers a progressivement augmenté, générant un impact positif sur les indicateurs économiques liés à cette activité. Concernant le transport maritime de marchandises, l'archipel est relié au territoire portugais grâce à trois entreprises de transport de conteneurs. Le reste du trafic de marchandises concerne le transport en vrac de liquide et solide. Malgré une reprise partielle en 2015, l'activité a diminué en matière de marchandises chargées et déchargées au cours des dernières années <sup>(103)</sup>. La région a investi au cours de la dernière décennie dans les installations et les infrastructures portuaires afin de stimuler les activités économiques dépendant du trafic maritime. Le potentiel portuaire est également lié aux activités de nautisme et de plaisance. À l'heure actuelle, un certain nombre de marinas peuvent soutenir les flux, mais une modernisation continue et un développement des installations de réception (avec un plus grand nombre de postes d'amarrage) devraient être planifiés.

Un opérateur de ferry est actif à **Madère**, reliant l'île de Madère et l'île de Porto Santo. À l'heure actuelle, il n'existe aucune connexion maritime de passager avec le continent. La région dépend ainsi du transport aérien. Malgré sa pertinence sociale et ses besoins, le transport de passagers par ferry se caractérise par la forte saisonnalité du tourisme à Porto Santo, et son potentiel de croissance s'avère limité. Il existe actuellement cinq sociétés de transport de marchandises entre le continent et Madère. Les mouvements de fret dans les ports de Madère ont diminué d'environ 34% au cours des cinq dernières années <sup>(104)</sup>. L'activité soutient la zone de libre-échange de Caniçal et les approvisionnements globaux de l'archipel de Madère ont perdu leur statut de soutien et de service dans l'Atlantique.

Au cours de la dernière décennie, un programme d'investissements dans la modernisation des infrastructures portuaires a été mis en œuvre et a permis de réorganiser l'ensemble des infrastructures portuaires, entraînant une spécialisation des ports les plus importants. Plusieurs marinas sont disponibles à Madère, mais

---

<sup>(102)</sup> As reported in the study on cruise market in the Canary Islands prepared by private consultants: Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias. Temporada 2014-2015. EDEI Consultores S.A. 2013.

<sup>(103)</sup> Voir annexe 7, § 1.3.3.

<sup>(104)</sup> APRAM, Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (Administration des Ports de la Région Autonome de Madère), SA. Voir annexe 8, § 1.4.3.

Funchal est la plus importante. Toutefois, la marina de Funchal est en permanence surchargée et il y a une longue liste d'attente pour la location de poste d'amarrage. Compte tenu de la position stratégique de la Madère, comme étant un carrefour des routes maritimes dans la région Atlantique, ce manque de places dans la marinas pourrait représenter une limite au développement du secteur dans l'île.

Dans les **îles Canaries**, le secteur du transport maritime comprend deux sous-secteurs: le transport de passagers par ferry et le transport côtier de marchandises. En 2015, les ports dans les îles Canaries ont transporté près de 8 millions de passagers dans les ports de Santa Cruz de Tenerife et Las Palmas, ce qui représente un record. Concernant le fret, les ports canariens ont traité de 36 millions de tonnes, soit 31% de moins qu'en 2007. De plus, il existe plus de 75 services maritimes mensuels reliant les îles Canaries aux pays d'Afrique de l'Ouest et du Nord. Des investissements sont en cours de réalisation dans plusieurs ports, à savoir les travaux réalisés dans le port de Las Palmas en vue de construire un nouveau quai et de mettre en place des installations de stockage de céréales et d'autres produits alimentaires. Ces investissements fourniront les services nécessaires aux exportateurs sud-américains. Des investissements ont été également consentis en faveur de l'activité de croisière, par exemple l'agrandissement du port de Puerto del Rosario.

Les ports canariens comprennent des bassins spacieux et modernes, de grandes capacités de stockage et d'exploitation, de multiples terminaux de conteneurs et de trafic roulant, une grande capacité de stockage réfrigéré et d'excellentes installations pour le trafic de passagers et les navires de croisière. L'infrastructure portuaire est complétée par une grande variété d'entreprises de réparation navale couvrant à la fois la demande technique et de sécurité des entreprises internationales de transport.

#### **1.3.1.5 Biotechnologies bleues**

À Madère, une micro-entreprise spécialisée dans la production d'extraits naturels obtenus à partir de macroalgues marines a été identifiée dans le marché de la biotechnologie bleue. La société a promu, en collaboration avec l'Université de Madère, le projet Bioprospection de macro-algues marines pour la culture et l'utilisation de matières premières dans la production d'extraits<sup>105</sup>, financé par le programme INTERVIR (<sup>106</sup>), visant à la bioprospection et la production d'algues pour l'extraction d'extraits naturels.

En 2006, un projet pilote, correspondant à une usine de production de biocarburants à partir des microalgues dans l'île de Porto Santo, a été lancé. Il s'agit d'un projet pionnier visant à remplacer le combustible utilisé dans la production d'électricité sur l'île par du biocarburant d'origine marine dans la perspective de faire de Porto Santo une île verte. Selon les personnes interrogées, le projet n'a pas progressé comme prévu en raison de plusieurs problèmes d'application de cette technologie à échelle industrielle. L'usine existe toujours, mais fonctionne à petite échelle.

Dans les autres RUP, l'activité est encore à un stade de pré-développement. Aucune information n'a été sondée. Il convient de noter qu'une production de microalgues a été identifiée dans les îles Canaries. Cette activité, qui constitue une composante du secteur de l'aquaculture, est considérée comme une base d'une future activité de biotechnologie bleue.

#### **1.3.1.6 Énergies marines renouvelables**

Dans les **Açores**, une des premières centrales au monde, type OWC (Colonne d'Eau Oscillante (*oscillating water column*)) connectée à une turbine Wells) est basée dans

---

<sup>105</sup> *Bioprospecção de Macroalgas Marinhas para Cultivo e uso da Matéria-Prima na Produção de Extractos (BPMA)*

(<sup>106</sup>) Programa Operacional de Valorização do Potencial Económico e Coesão Territorial da Madeira (Programme opérationnel pour la promotion du potentiel économique et pour la cohésion territoriale de Madère) créé dans le cadre du fonds européen de développement régional.

l'île de Pico. L'usine est un projet pilote qui a été mis en place par l'*Instituto Superior Técnico* en collaboration avec l'Université *Queen's* de Belfast et l'Université de Cork (*University College Cork*). Le projet a fait face à plusieurs défis techniques et les volumes d'énergie produits sont marginaux et ne permettent pas de considérer l'énergie produite grâce à ce système comme une activité prometteuse à court et moyen terme.

Dans les **îles Canaries**, le gouvernement régional a demandé à l'Espagne la reconnaissance de ses compétences en matière d'énergies marines renouvelables. Le gouvernement régional consacre des fonds à la plate-forme océanographique des îles Canaries (PLOCAN), qui a un grand potentiel pour devenir une référence mondiale en tant que plate-forme pour le développement et les essais des technologies marines. Les conditions océanographiques naturelles de l'archipel offrent l'opportunité de transformer les îles Canaries en un laboratoire international pour tester les nouveaux développements de l'énergie bleue. Cependant, les personnes interrogées considèrent qu'il reste encore beaucoup de chemin à faire pour transformer l'énergie bleue en un secteur commercial dans l'archipel.

### 1.3.1.7 Autres activités maritimes

Le tableau suivant présente, pour chaque RUP (ou dans le bassin maritime), les autres activités maritimes identifiées. Les analyses détaillées effectuées sur ces activités sont présentées dans les annexes 7, 8 et 9 pour les RUP et dans l'annexe 12 pour le bassin de la Macaronésie.

| Extraction de granulats: exploitation gravières et sablières                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>L'extraction d'aggrégats a des impacts directs sur l'environnement et sur les bioressources. Le développement de telles activités n'est pas compatible avec une croissance bleue durable. Le paragraphe suivant donne un aperçu général de l'activité dans le bassin maritime.</p> <p>Cette activité est menée uniquement dans les archipels portugais des <b>Açores</b> et de <b>Madère</b>. Dans les Açores, l'activité consiste à l'extraction de sable, tandis qu'à Madère l'activité comprend l'extraction de gravier et de sable. Dans les deux cas, l'activité a un poids économique limité et emploie peu de personnes. Cette activité n'offre pas de bonnes perspectives en raison de la baisse de la demande et des investissements élevés requis pour mener à bien l'activité (voir les rapports des RUP portugaises).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Dessalement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>Cette activité est presque entièrement réalisée dans les îles Canaries. Il y a une seule usine à <b>Madère</b>, qui semble satisfaire la demande locale. L'activité est en cours de développement au <b>Cap-Vert</b> mais aucune donnée officielle n'est disponible sur le nombre d'usines actuellement actives dans l'archipel. Le développement de l'activité bénéficie d'un soutien international. <b>Les îles Canaries</b> sont parmi les leaders mondiaux du dessalement de l'eau de mer, avec 320 usines. Cette activité a été l'un des facteurs permettant le développement du tourisme dans l'archipel espagnol. Toutefois, compte tenu de la grande consommation d'électricité produite à partir de combustibles fossiles, le dessalement a un coût considérable et un impact négatif sur l'environnement. Des expériences sont en cours dans l'archipel des Canaries pour utiliser l'énergie éolienne terrestre dans les usines de dessalement.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Construction et réparation navales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>La construction navale est une activité marginale dans le bassin maritime de <b>Macaronésie</b>. Dans <b>les Açores</b>, l'activité concerne la construction de navires de pêche. Aux <b>îles Canaries</b>, aucune activité de construction de navires en acier n'existe, mais les bateaux en bois sont encore construits, malgré le déclin de l'activité. L'activité de réparation navale dans <b>les Açores</b> concerne la réparation de bateaux de pêche et de bateaux de plaisance, mais elle est également en déclin. En particulier, la réparation des navires pourrait représenter une possibilité de développement importante, compte tenu de l'augmentation potentielle des navires de plaisance et des voiliers faisant appel à des services dans les Açores. L'activité de réparation navale à <b>Madère</b> est concentrée à Funchal, avec un certain nombre d'entreprises impliquées dans la réparation de moteurs, de pièces électriques et électroniques et de réparations mécaniques. Son développement est lié à l'augmentation des navires de plaisance et des voiliers faisant appel aux services de réparation et à la gestion des espaces dans les zones portuaires. La réparation des navires dans <b>les îles Canaries</b> a diminué, en raison de la restriction d'accès aux zones de pêche des pays tiers. La révision, la réparation et l'entretien des plates-formes</p> |

pétrolières du Golfe de Guinée menées par les chantiers navals des îles Canaries ont contribué à la réactivation de l'activité du chantier au cours des cinq dernières années, malgré le ralentissement de la croissance du secteur lié à la baisse des prix du baril de pétrole. À son tour, la croissance des activités nautiques offre des opportunités pour la réactivation du secteur, par exemple l'aménagement et la réparation d'embarcations nautiques.

### 1.3.1.8 Principales organisations et acteurs actifs dans le secteur maritime

Dans ce paragraphe, les principaux acteurs publics et privés actifs dans le bassin maritime et dans chaque zone d'exploitation sont identifiés. Leurs rôles dans les politiques les plus pertinentes et dans les différentes activités maritimes sont également présentés.

**Tableau 8— Liste des principaux acteurs et organisations actifs dans le bassin maritime de la Macaronésie**

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                                                              | Type d'acteur                                                 | Secteur (s)<br>maritime(s)           | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bassin<br>maritime         | Cluster maritime<br>de la<br>Macaronésie                                                              | Cluster<br>représentant<br>tous les<br>secteurs<br>maritimes  | Tous les<br>secteurs<br>maritimes    | Promouvoir la croissance et l'emploi durable,<br>selon la stratégie maritime pour l'Atlantique.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Bassin<br>maritime         | Commission<br>Internationale<br>pour la<br>Conservation<br>des Thonidés de<br>l'Atlantique<br>(ICCAT) | Organisation<br>régionale de<br>gestion de la<br>pêche (ORGP) | Pêche                                | L'ICCAT est une organisation<br>intergouvernementale de pêche responsable<br>de la conservation des thonidés et des<br>espèces apparentées de l'océan Atlantique et<br>de ses mers adjacentes.                                                                                                                                                                 |
| Les Açores                 | Direção Regional<br>dos Assuntos do<br>Mar                                                            | Acteur public                                                 | Tous les<br>secteurs<br>maritimes    | La direction aide à définir la politique<br>régionale dans le secteur maritime dans les<br>Açores, la gestion durable de l'espace<br>maritime, l'exploration océanique, l'octroi de<br>permis d'exploitation de la mer et de l'eau, la<br>protection des frontières côtières, ainsi que<br>l'orientation, la coordination et le contrôle de<br>leur exécution. |
| Les Açores                 | Direção Regional<br>das Pescas                                                                        | Acteur public                                                 | Pêche et<br>aquaculture              | La direction aide à définir la politique<br>régionale de la pêche et l'aquaculture, y<br>compris l'industrie et les activités connexes,<br>ainsi qu'à guider, coordonner et suivre leur<br>mise en œuvre.                                                                                                                                                      |
| Les Açores                 | Direção Regional<br>do Turismo                                                                        | Acteur public                                                 | Tourisme                             | Assurer la mise en œuvre de la politique<br>définie par le gouvernement régional pour le<br>secteur du tourisme.                                                                                                                                                                                                                                               |
| Les Açores                 | Direção Regional<br>dos Transportes                                                                   | Acteur public                                                 | Tous les<br>secteurs<br>maritimes    | La direction aide à définir et à mettre en<br>œuvre des politiques régionales dans les<br>domaines du transport aérien, maritime et<br>terrestre.                                                                                                                                                                                                              |
| Les Açores                 | Serviço Regional<br>de Estatística<br>dos Açores                                                      | Acteur public                                                 | Toutes les<br>activités<br>maritimes | Statistiques régionales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Les Açores                 | Portos dos<br>Açores, SA                                                                              | Acteur public                                                 | Ports                                | Gestion des ports.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Les Açores                 | Observatorio<br>Turismo<br>Açores                                                                     | Acteur privé                                                  | Tourisme                             | Promouvoir l'analyse, la diffusion et le suivi<br>des évolutions du tourisme.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Les Açores                 | LOTAÇOR                                                                                               | Acteur privé                                                  | Pêche                                | Gestion des ventes aux enchères.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Les Açores                 | IMAR —<br>Universidade<br>dos Açores                                                                  | Acteur privé                                                  | Recherche<br>marine                  | Recherche transversale sur les activités<br>maritimes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Les Açores                 | Centro do Clima,                                                                                      | Acteur privé                                                  | Recherche                            | Recherche dans les domaines de la                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                             | Type d'acteur                                                  | Secteur (s)<br>maritime(s)                                                                                             | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | Metorologia e Mudanças globais, Universidades dos Açores             |                                                                | marine                                                                                                                 | climatologie et de météorologie insulaires, du climat maritime et de la météo-océanographie, des propriétés physiques et chimiques de l'atmosphère, de l'hydroclimatologie, de l'agroclimatologie et de la bioclimatologie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Les îles Canaries          | Agencia Canarias de Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI) | Acteur public                                                  | R&D, innovation, renforcement de capacités dans tous les secteurs productifs, y compris les secteurs marin et maritime | L'ACIISI est responsable de la mise en œuvre des politiques et programmes publics en matière de recherche, de développement technologique, d'innovation des entreprises et la société de l'information. Cette agence supervise la mise en œuvre des stratégies RIS3 dans les îles Canaries, où la stratégie Coissance Bleue est encadrée. Les domaines de compétence d'ACIISI sont: recherche; innovation; société de l'information; développement des capacités humaines et recherche innovante; infrastructures scientifiques et technologique. Appui à la Commission de coordination de la science, de la technologie et de l'innovation. |
| Les îles Canaries          | Consejería de Turismo, Cultura y Deportes                            | Acteur public                                                  | Tourisme                                                                                                               | Ce ministère supervise la planification et la promotion du tourisme dans les îles Canaries.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Les îles Canaries          | Consejería de Agricultura, ganadería, pesca y aguas                  | Acteur public                                                  | Pêche et aquaculture                                                                                                   | Le ministère de l'Agriculture, de l'Élevage, de la Pêche et de l'Eau prépare et met en œuvre la politique gouvernementale pour l'agriculture, la pêche, l'alimentation et les eaux de surface et souterraines. Il est responsable de la mise en œuvre de la PAC et de la PCP dans les îles Canaries.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Les îles Canaries          | Autorité du port de Las Palmas                                       | Acteur public                                                  | Port                                                                                                                   | Institution publique qui gère cinq ports: La Luz, Salinetas, Arinaga, Marbles et Puerto del Rosario; dans 3 îles différentes: Gran Canaria, Lanzarote et Fuerteventura.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Les îles Canaries          | Autorité du port de Santa Cruz de Tenerife                           | Acteur public                                                  | Port                                                                                                                   | Établissement public qui gère actuellement les ports de Santa Cruz de Tenerife, de Santa Cruz de La Palma, de Los Cristianos, de Saint Sébastien de La Gomera et de La Estaca.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Les îles Canaries          | Ports des Canaries                                                   | Acteur public                                                  | Port                                                                                                                   | Planification, exploitation et gestion du système portuaire des îles Canaries.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Les îles Canaries          | PROEXCA                                                              | Acteur public. Promotion des exportations                      | Tous les secteurs maritimes                                                                                            | Améliorer la compétitivité des entreprises canariennes en soutenant leur notoriété à l'international et en attirant des investissements dans l'archipel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Les îles Canaries          | Instituto Tecnológico de Canarias (ITC)                              | Acteur public. R&D.                                            | R&D (énergies renouvelables, dessalement, biotechnologie)                                                              | L'ITC mène des activités de recherche, de développement et d'innovation au niveau régional. L'ITC soutient le développement de l'île par la mise en œuvre de pratiques et le déploiement de projets de R&D dans les énergies renouvelables, le dessalement et la biotechnologie, entre autres.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Les îles Canaries          | Cluster maritime                                                     | Cluster représentant les secteurs maritimes des îles Canaries. | Secteurs maritimes: réparation navale, aquaculture, pêche, sports nautiques,                                           | Le cluster vise à promouvoir le développement et la compétitivité internationale du secteur maritime canarien. Les secteurs concernés sont la réparation navale, les infrastructures et le transport maritime, l'aquaculture, la biotechnologie marine, la pêche, les sports nautiques et les                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

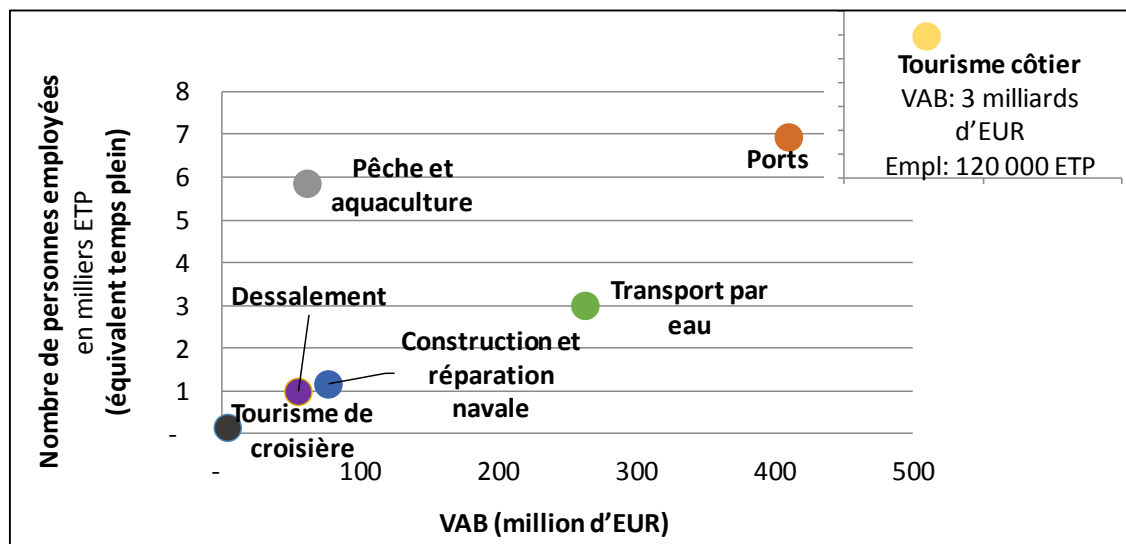
| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                     | Type d'acteur                        | Secteur (s)<br>maritime(s)                                                                   | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            |                                                              |                                      | loisirs,<br>tourisme                                                                         | loisirs, la R&D dans les énergies renouvelables offshore et les services maritimes auxiliaires.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Les îles<br>Canaries       | PLOCAN<br>(Plataforma<br>Oceanográfica<br>de Canarias)       | Acteur public.<br>R&D                | R&D (énergies<br>renouvelables,<br>océanographie,<br>aquaculture)                            | Sa mission est de développer des combinaisons rentables de services tels que des observatoires, des bancs d'essai, des services aux véhicules sous-marins, des technologies de l'information et des centres de formation et d'innovation. Son activité est axée sur les énergies renouvelables, la robotique sous-marine, la sûreté et la sécurité, l'observation de l'océan, l'impact environnemental et le contrôle de la pollution ou les technologies associées à l'exploitation des ressources marines. |
| Les îles<br>Canaries       | Universidad de<br>las Palmas de<br>Gran Canaria<br>(ULPGC)   | Acteur public.<br>Education,<br>R&D. | R&D<br>(aquaculture,<br>biotechnologie,<br>sciences<br>marines)                              | Les domaines de recherche de l'ULPGC comprennent, entre autres, les sciences de la mer, l'informatique, les télécommunications et la technologie électronique, l'économie, la coopération, les énergies renouvelables, la conservation de l'environnement et le tourisme.                                                                                                                                                                                                                                    |
| Cap-Vert                   | Ministère de<br>l'agriculture et<br>de<br>l'environnement    | Acteur public                        | Pêche<br>aquaculture                                                                         | Ce ministère est responsable du développement et de la réglementation de l'environnement et des industries primaires au Cap-Vert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cap-Vert                   | Ministère de<br>l'économie et de<br>l'emploi                 | Acteur public                        | Tous les<br>secteurs<br>maritimes                                                            | Le ministère est responsable du développement et de la réglementation de l'économie et de l'emploi au Cap-Vert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cap-Vert                   | SIA (Système<br>d'information<br>sur<br>l'environnement<br>) | Acteur public                        | Tous les<br>secteurs<br>maritimes                                                            | La mission consiste à planifier et gérer le développement et à rechercher l'utilisation optimale et intégrée des ressources naturelles et des politiques environnementales nationales, en coordonnant les systèmes intersectoriels ayant un impact sur la durabilité écologique et en protégeant la biodiversité naturelle, l'éducation environnementale, la participation et la communication avec le public, les organisations non gouvernementales et les entreprises.                                    |
| Cap-Vert                   | Cluster maritime<br>du Cap-Vert                              | Acteur public                        | Tous les<br>secteurs<br>maritimes                                                            | Le pays a établi un agenda stratégique pour le Cluster Maritime, avec une petite organisation dédiée (le Cluster) mise en place pour promouvoir le secteur maritime au sens le plus large.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cap-Vert                   | Université du<br>Cap-Vert                                    | Acteur public.<br>formation,<br>R&D. | Formation,<br>tous les<br>secteurs<br>maritimes                                              | L'Université du Cap-Vert est une institution publique d'enseignement supérieur située à Praia, au Cap-Vert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Madère                     | Direção Regional<br>da Economia e<br>Transportes             | Acteur public                        | Ports,<br>croisières,<br>transport par<br>ferry, sports<br>nautiques,<br>transport<br>aérien | Assurer la mise en œuvre des politiques définies par le gouvernement régional pour les secteurs du commerce, de l'industrie, de l'énergie, de la qualité, des transports et de la mobilité.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Madère                     | Direção Regional<br>de Pescas                                | Acteur public                        | Pêche et<br>aquaculture                                                                      | Assurer la mise en œuvre des politiques définies par le gouvernement régional pour les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| RUP/<br>bassin<br>maritime | Nom de<br>l'organisation                                                                 | Type d'acteur | Secteur (s)<br>maritime(s)                                                                                                        | Rôles et responsabilités                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Madère                     | Direção Regional do Turismo                                                              | Acteur public | Tourisme                                                                                                                          | Assurer la mise en œuvre des politiques définies par le gouvernement régional pour le secteur du tourisme.                                                                                                                |
| Madère                     | Direção Regional do Ordenamento do Território e Ambiente                                 | Acteur public | Politique maritime: sécurité, tourisme, sport, formation, R&D, protection de l'environnement, exploitation durable des ressources | Assurer la mise en œuvre des politiques définies par les politiques maritimes du gouvernement régional.                                                                                                                   |
| Madère                     | Direção Regional de Estatística                                                          | Acteur public | Tous les secteurs maritimes                                                                                                       | Statistiques régionales.                                                                                                                                                                                                  |
| Madère                     | Centro maricultura da Calheta                                                            | Acteur public | Aquaculture                                                                                                                       | Aider au développement d'une industrie aquacole marine dans la Région Autonome de Madère.                                                                                                                                 |
| Madère                     | Observatório Oceânico da Madeira                                                         | Acteur public | R&D                                                                                                                               | Recherche et surveillance de l'océan.                                                                                                                                                                                     |
| Madère                     | Agência Regional para o Desenvolvimento da Investigação Tecnologia e Inovação de Madeira | Acteur public | R&D                                                                                                                               | Association privée à but non lucratif qui vise à renforcer la collaboration et les liens entre ses membres dans les communautés scientifiques et d'affaires et à promouvoir et soutenir la recherche et le développement. |
| Madeira                    | Universidade da Madeira Centro de estudos da Macaronésia                                 | Acteur public | Recherche marine                                                                                                                  | Recherche dans la biotechnologie et les ressources biologiques.                                                                                                                                                           |
| Madère                     | Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, SA                               | Acteur public | Ports                                                                                                                             | Gérer les infrastructures portuaires afin d'assurer l'accès et la circulation des passagers et des biens.                                                                                                                 |
| Madère                     | Sociedade de desenvolvimento da Madeira, s.a.                                            | Acteur public | Promotion de la navigation et de l'investissement                                                                                 | Responsable, pour le compte du gouvernement régional de Madère, de la gestion, de l'administration et de la promotion du Centre International des affaires de Madère (IBC).                                               |

### 1.3.2 Identification des activités maritimes les plus importantes

Les activités économiques maritimes contribuent de manière significative à l'économie globale du bassin maritime de la Macaronésie. Parmi ces activités, le **tourisme côtier**, le **tourisme de croisière**, la **navigation**: le transport maritime et les ports et la **pêche et l'aquaculture** jouent un rôle majeur dans l'économie globale de la Macaronésie car: (i) toutes ces activités ont été identifiées dans tous les territoires du bassin, et ii) elles représentent les activités maritimes les plus développées dans presque tous les territoires. Concernant le tourisme de croisière, les indicateurs sous-estiment le poids réel de l'activité, car les effets indirects sur les économies locales ne peuvent pas être estimés de manière appropriée.

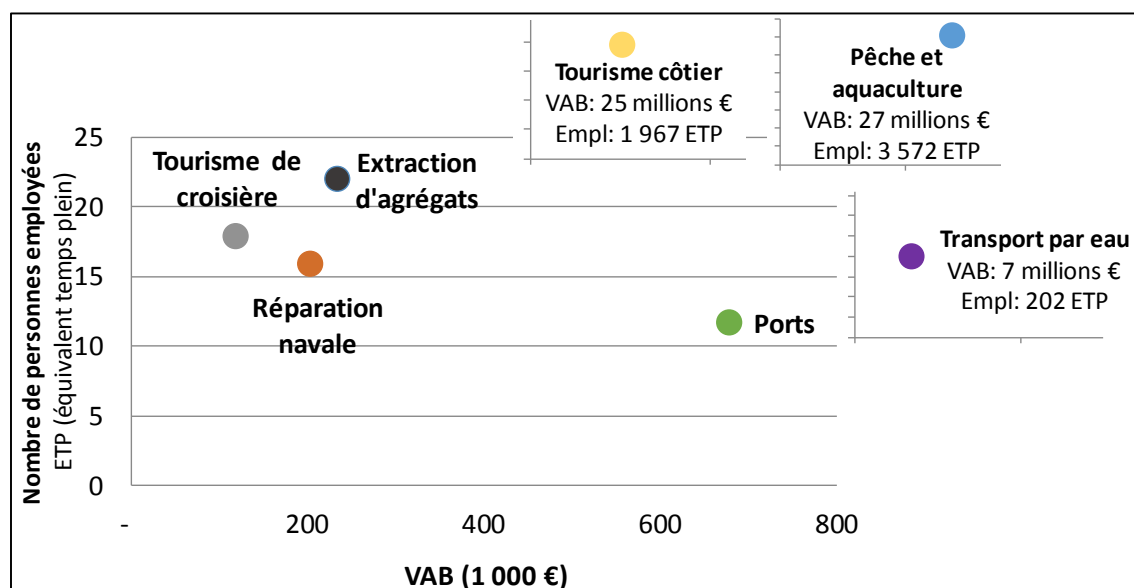
Figure 8 — Activités maritimes identifiées dans le bassin maritime de la Macaronésie



Source: voir le chapitre 1 de l'annexe 12. Données de 2014. Données 2013 pour la construction et la réparation navales.

Au niveau du bassin maritime, les quatre activités précédemment citées ont l'impact socio-économique le plus important sur les économies locales, comme le montrent les graphiques ci-dessous (à l'exception du tourisme de croisière).

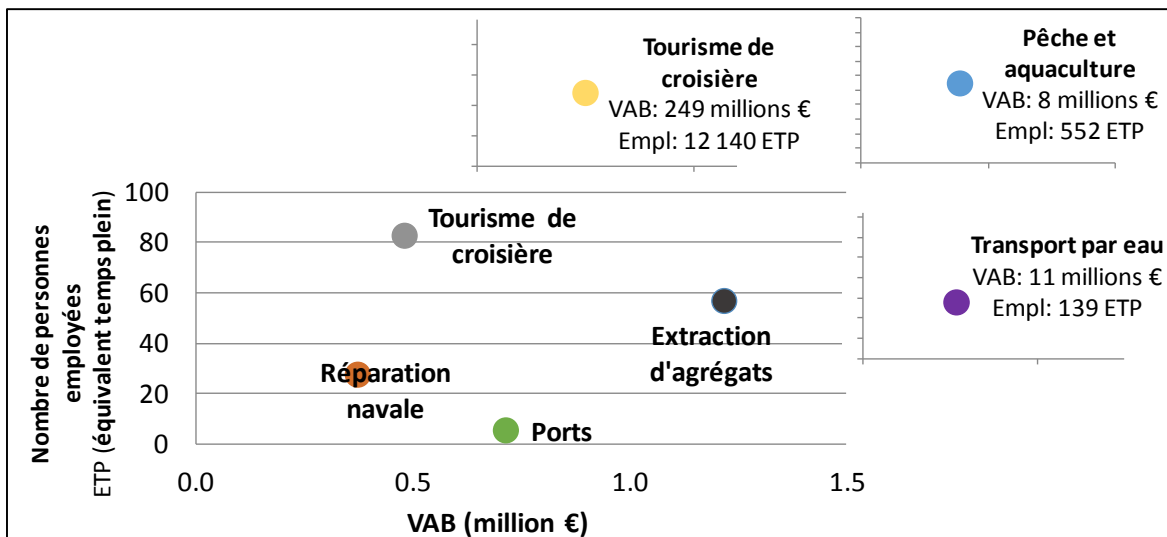
Figure 9 — Activités maritimes dans les Açores et leur impact socio-économique



Source: réalisé à partir des données de l'INE - *Instituto Nacional de Estatística, Sistema de contas integradas das empresas*. Données de 2014. Les données fournies concernant l'emploi dans les ports sous-estiment l'emploi réel.

Dans les Açores, les activités maritimes ayant le plus grand impact socio-économique sont la pêche et l'aquaculture, le tourisme côtier et le transport maritime. L'activité portuaire a un impact remarquable en matière de valeur ajoutée. Toutefois, l'impact réel en matière d'emploi est sous-estimé. L'extraction des granulats et la réparation des navires ont un impact sur l'emploi, mais sont moins significatives en matière de valeur ajoutée. Le tourisme de croisière présente une faible valeur, car il n'inclut pas les effets générés par les activités connexes.

**Figure 10 — Activités maritimes à Madère et leur impact socio-économique**

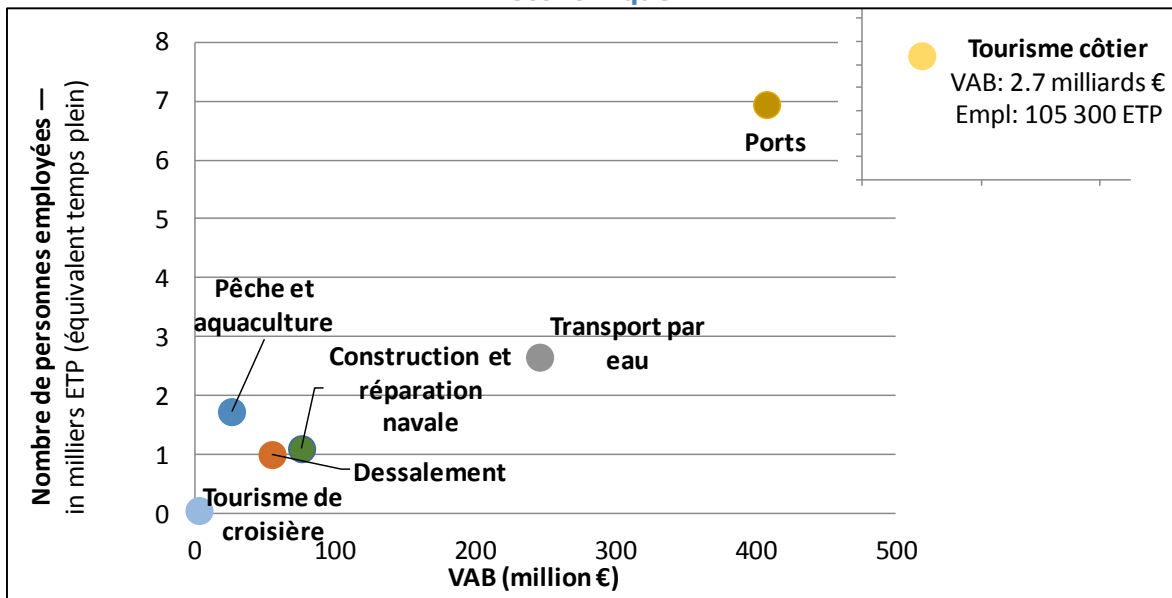


Source: réalisé à partir des données de l'INE, *Sistema de contas integradas das empresas*. Données de 2014. Les données fournies concernant l'emploi dans les ports sous-estiment l'emploi réel.

À Madère, les trois principales activités maritimes ayant le plus grand impact socio-économique sont la pêche et l'aquaculture, le tourisme côtier et le transport maritime.

D'autres activités jouent un rôle marginal. L'emploi portuaire est sous-estimé, tandis que le tourisme de croisière n'inclut pas les effets indirects générés par les activités connexes.

**Figure 11 — Activités maritimes dans les îles Canaries et leur impact socio-économique**



Sources: INE, ISTAC, MAGRAMA. Données de 2014, à l'exception construction navale et réparation navale (données 2013)

Dans les îles Canaries, le tourisme côtier est de loin l'activité maritime la plus importante. Les ports et le transport maritime jouent également un rôle important, de même que la pêche et l'aquaculture (du moins en matière d'emploi). Toutes les autres activités jouent un rôle marginal. Le tourisme de croisière n'inclut pas les effets indirects générés par les activités connexes.

En matière de création d'emplois et de la valeur ajoutée, la pêche et l'aquaculture, le tourisme de croisière, le tourisme côtier et le transport maritime ont montré un potentiel important, considérant qu'ils constituent actuellement l'épine dorsale des économies locales du bassin de la Macaronésie <sup>(107)</sup>. D'autre part, deux activités en phase de pré-développement ont montré un potentiel de croissance remarquable dans l'avenir proche et pourraient créer des opportunités d'emploi importantes et une valeur ajoutée pour l'économie du bassin maritime, à savoir les **énergies marines renouvelables** et la **biotechnologie bleue**, malgré le manque d'informations disponibles.

### 1.3.3 Résultats de l'analyse des besoins et de l'inventaire de meilleures pratiques

L'objectif de ce paragraphe est de présenter, pour les activités maritimes les plus importantes, les principales conclusions de l'**analyse des synergies et des conflits** entre les activités maritimes. En outre, les principaux résultats de l'**analyse des lacunes** pour les activités maritimes les plus importantes, ont également été rapportés au niveau du bassin maritime et pour chaque RUP. Ces résultats sont classés dans trois catégories: «législatif», «non législatif» et «financier».

À la fin du paragraphe, les **meilleures pratiques** et les **projets phares**, sélectionnés à partir des annexes, ont été répertoriés pour toutes les activités.

#### 1.3.3.1 Pêche et aquaculture

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Dans le bassin maritime de **Macaronésie**, et plus particulièrement dans toutes les RUP, des synergies importantes ont été identifiées entre le secteur de la pêche et le

<sup>(107)</sup> Des informations plus détaillées sur le futur potentiel sont disponibles dans le chapitre 9 de l'annexe 12.

tourisme côtier. Ce dernier offre des possibilités de diversification de l'activité de pêche, consolidant ainsi les revenus de pêcheurs. D'autre part, l'entrée sur le marché du poisson capturé par les pêcheurs récréatifs génère une concurrence déloyale avec le secteur professionnel, entraînant une pression supplémentaire et mal contrôlée sur les stocks.

Dans les **Açores**, la création d'aires marines protégées réduit les zones de pêche déjà limitées par des contraintes naturelles. En outre, la forte variabilité des captures peut entraver les investissements dans l'industrie de transformation en aval.

Des conflits similaires ont également été identifiés à **Madère**, où les besoins de conservation de la biodiversité marine, conjugués à la création de parcs naturels marins, génèrent des conflits avec l'activité de la pêche. De plus, les infrastructures dédiées aux activités de pêche sont situées dans de petits ports et sont limitées. Ces contraintes compromettent l'expansion de l'activité de pêche et provoquent des conflits avec les mouvements de marchandises et de passagers, surtout avec l'augmentation de l'activité de transport de passagers.

Concernant **les îles Canaries**, la pêche et l'aquaculture ont de fortes synergies avec les installations portuaires. Ces synergies correspondent à la fourniture de services par les *Cofradías* au secteur de l'aquaculture. D'autre part, ce secteur a soulevé des préoccupations relatives à l'impact écologique de l'élevage en mer, notamment concernant les poissons qui s'échappent des cages.

Des tables rondes ont été promues par les gouvernements insulaires pour faciliter le dialogue et la coopération, en impliquant d'autres activités telles que la pêche récréative. Dans ce contexte, le gouvernement régional a créé un conseil consultatif de la pêche et de l'aquaculture pour promouvoir une meilleure gouvernance du secteur, impliquant l'aquaculture, la pêche récréative et les institutions scientifiques et universitaires.

Enfin, il faut également considérer que l'expansion du secteur de l'aquaculture peut générer des conflits avec d'autres activités maritimes, telles que le tourisme côtier.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Dans la région de **Macaronésie**, l'analyse des difficultés a mis en évidence l'absence d'un dispositif efficace de suivi, de contrôle et de surveillance des activités de pêche dans les eaux du bassin maritime afin de limiter la pêche illicite non déclarée et non réglementée (INN) (**difficulté législative**). De plus, dans tous les territoires du bassin maritime, les équipages sont âgés et, dans de nombreux cas, ne possèdent pas les qualifications professionnelles appropriées (**difficulté non législative**). Des études sur l'abondance des espèces d'eau profonde, soutenues par un système robuste de collecte de données sur les captures, sont nécessaires. Des développements techniques pour exploiter ces espèces sont nécessaires pour soutenir la diversification des espèces ciblées.

Une difficulté relative au manque d'infrastructures pour créer de la valeur ajoutée à la production d'algues a été identifiée dans les îles Canaries et Madère. En effet, une valeur ajoutée pourrait être créée en exploitant les processus de biotechnologie pour obtenir des avantages sur certains marchés, c'est-à-dire les cosmétiques, la nourriture, la pharmacie, etc.

Une **difficulté financière** a été identifiée dans toutes les RUP et concerne le manque d'investissements privés, et leur dépendance aux fonds structurels. Au cap vert, les investissements publics nationaux sont rares pour le développement du secteur de la pêche, qui dépend fortement des IDE.

Dans les **Açores**, plusieurs **difficultés non législatives** ont été identifiées. Tout d'abord, le manque de qualification des pêcheurs, avec des capacités limitées en gestion d'entreprise. Ceci entrave les possibilités de diversification du métier de pêche dans les RUP (avec le tourisme maritime). Le secteur manque d'attractivité pour les jeunes et d'énormes difficultés pour recruter des employés existent. En outre, les

infrastructures pour le stockage autre que le frais manquent ou sont concentrées uniquement dans le segment du thon. Enfin, aucun lien n'existe entre la recherche et le secteur, notamment en gestion des stocks et en innovation de nouveaux produits ou procédés.

Des difficultés similaires ont été identifiées à **Madère (difficulté non législatives)**. Ces difficultés comprennent le manque de connaissance sur certains sujets importants, tels que l'état des stocks de poissons et la biologie marine <sup>(108)</sup>, les compétences limitées des pêcheurs en matière de gestion d'entreprises, les difficultés liées aux possibilités de diversification, le manque de connaissances sur les mesures de sécurité et le manque d'infrastructures dédiées aux activités de pêche.

De plus, à Madère, les navires traditionnels utilisés pour les activités de pêche sont petits et âgés et ne garantissent pas des conditions de travail et des mesures de sécurité à bord appropriées.

Dans les **îles Canaries**, des difficultés législatives, non législatives et financières ont été identifiées. Le secteur de la pêche exige l'attribution d'un quota régional plus important pour le thon rouge, qui est considéré comme une espèce de grande importance pour le secteur artisanal (**difficulté législative**). Concernant l'aquaculture, les processus administratifs sont extrêmement longs en raison de la rareté des espaces disponibles et des préoccupations environnementales. L'octroi de nouvelles concessions dépend de l'approbation du plan de gestion régional pour l'aquaculture (PROAC), qui a fait l'objet de discussions au cours des quatre dernières années. Une autre **difficulté non législative** a été identifiée et concerne la difficulté de traiter les maladies des poissons en raison du coût d'importation des médicaments, des délais de transport et des procédures douanières. Ceci est lié à l'insularité et à l'éloignement de la région <sup>(109)</sup>.

Dans les **îles Canaries**, des constats similaires ont été réalisés: un faible renouvellement de génération, lié à la réduction de la flotte et au manque d'attractivité économique de la pêche, a été identifié (**difficulté non législative**). La principale contrainte **financière** pour les îles Canaries est la dépendance aux aides du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP). Les banques et autres intermédiaires financiers n'offrent pas d'instruments *ad hoc* pour cette activité. En outre, la pêche est généralement confrontée à des coûts de transport élevés en raison de l'éloignement, de l'insularité et de la double insularité. Les instruments de compensation des surcoûts liés à l'insularité ne semblent couvrir que partiellement le problème des coûts de transport.

### 1.3.3.2 Tourisme côtier

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Pour les **Açores**, l'analyse des synergies et des conflits a montré que le secteur du tourisme côtier dépend fortement du transport aérien. En outre, l'existence de connexions adéquates entre les îles assure une plus grande mobilité des flux touristiques. Ainsi, les synergies entre le transport de passagers par ferry et le tourisme côtier sont essentielles pour l'expansion du tourisme côtier.

Des synergies entre le tourisme côtier et les ports ont été identifiées à **Madère** et, dans une moindre mesure, avec le transport de passagers par ferry: le premier soutient le tourisme nautique, le second soutient le mouvement des touristes entre les îles. D'autre part, le tourisme côtier génère une forte pression sur les zones côtières de la région de Funchal, puisque toutes les infrastructures de logements et, en général, les activités de tourisme côtier sont situées à Funchal. En outre, la mise en

---

<sup>(108)</sup> la zone économique sous juridiction ARM est insuffisamment connue, notamment concernant les écosystèmes des grands fonds et d'éventuelles autres espèces à exploiter.

<sup>(109)</sup> [http://www.ipacuicultura.com/noticias/en\\_portada/33177/la\\_sanidad\\_acuicola\\_como\\_factor\\_clave\\_para\\_la\\_supervivencia\\_y\\_desarrollo\\_del\\_sector.html](http://www.ipacuicultura.com/noticias/en_portada/33177/la_sanidad_acuicola_como_factor_clave_para_la_supervivencia_y_desarrollo_del_sector.html).

place de zones protégées et des restrictions dans d'autres zones augmentent la concentration des activités de tourisme maritime à Funchal.

Des conflits similaires concernant l'utilisation de l'espace ont été identifiés dans **les îles Canaries**. L'expansion du tourisme côtier a des implications sur d'autres activités économiques, telles que la pêche et l'aquaculture, à travers l'utilisation de l'espace et l'utilisation des installations portuaires par exemple. À l'avenir, des conflits pourraient surgir entre ce secteur et les énergies marines renouvelables en raison du manque d'espace marin (plateau continental étroit).

Le tourisme a des liens étroits avec l'activité de dessalement. En effet, la fourniture d'eau potable en quantité suffisante a contribué au développement du tourisme dans de nombreuses régions de l'archipel.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

Au niveau du **bassin maritime**, l'analyse des difficultés a permis d'identifier une principale **difficulté non législative** qui concerne les faibles qualifications des ressources humaines impliquées dans le secteur. Des activités de formation sont menées pour répondre à la demande, mais une offre régulière de formation semble manquer dans la région. Cette difficulté a été identifiée dans toutes les RUP. Il convient également de mentionner que des visas sont nécessaires pour le transit de personnes entre le Cap-Vert et les RUP de l'UE, et vice-versa. Cela peut particulièrement affecter le tourisme des RUP d'une part et la formation et l'éducation des étudiants/employés capverdiens désirant se former dans les RUP d'autre part, pour des raisons liées aux frais et dépenses associés à la demande de visas. De plus, la longueur des procédures de traitement des demandes peut également décourager les visiteurs, en particulier dans le cas des entreprises.

Dans **les Açores**, la planification et la régulation de l'espace maritime dédié au tourisme récréatif font défaut, ce qui entrave le développement d'infrastructures nécessaires aux activités nautiques et sportives. Le développement global du tourisme maritime dans les Açores devrait suivre des modèles de durabilité, en vue d'assurer un compromis entre (i) le développement des différentes activités de tourisme, (ii) la création d'infrastructures de soutien (ports, ports de plaisance, etc.) et (iii) la protection des ressources environnementales.

Concernant **Madère**, la principale **difficulté non législative** identifiée (hormis la formation du personnel) concerne le manque de postes d'amarrage dans les ports de plaisance pour répondre à la demande croissante de navires qui font escale à Madère, en particulier pour les grands navires. La sécurité dans les marinas est limitée, et un manque général d'espace consacré aux activités de réparation des navires et à leur stationnement à sec a été constaté. D'un point de vue **financier**, le secteur de l'hébergement est fortement endetté, ce qui empêche de futurs investissements ou la modernisation des structures.

Concernant **les îles Canaries**, une **difficulté législative** a été identifiée concernant la nécessité du développement d'efforts législatifs visant à fournir un cadre juridique pour de nouvelles activités. Par exemple, le pécaturisme nécessite des cadres réglementaires afin d'éviter les activités non déclarées. Cela peut concerner des pêcheurs récréatifs pratiquant le pécaturisme dans des navires de plaisance. Concernant l'observation des cétacés, l'activité est réglementée depuis 2000 <sup>(110)</sup>. Il est, en effet, illégal d'exercer l'activité d'observation de cétacés à des fins touristiques sans les autorisations appropriées.

L'approvisionnement en eau et en énergie constitue l'un des principaux problèmes générés par l'augmentation de la demande touristique. Ce problème a été résolu au

---

<sup>(110)</sup> Décret 178/2000 relatif à la réglementation de l'observation des cétacés.

[http://www.gobiernodecanarias.org/openscmsweb/export/sites/medioambiente/piac/galerias/des\\_cargas/Documentos/Biodiversidad/Cetaceos/Documentos\\_complementarios/Legislacion/Decreto-178-2000-Obs-cetaceos.pdf](http://www.gobiernodecanarias.org/openscmsweb/export/sites/medioambiente/piac/galerias/des_cargas/Documentos/Biodiversidad/Cetaceos/Documentos_complementarios/Legislacion/Decreto-178-2000-Obs-cetaceos.pdf).

cours des dernières décennies, mais des efforts supplémentaires devraient être envisagés pour avoir une plus grande disponibilité des ressources et pour garantir la durabilité.

#### 1.3.3.3 Tourisme de croisière

- **Principaux résultats de l'analyse «des synergies et des conflits»**

Au niveau du bassin maritime de **Macaronésie**, l'intégration verticale entre les opérations de croisière et les autres intérêts commerciaux pourrait créer des synergies entre les activités et ouvrir la porte à la diversification des produits, par exemple en mettant l'accent sur le lien entre les opérations de terminaux de croisière et les activités à terre). D'autre part, le tourisme de croisière joue un rôle de plus en plus important dans le trafic portuaire, en particulier dans les ports encombrés tels que Funchal (Madère).

Les leviers de la croissance identifiés concernent l'infrastructure. **Madère, les Açores et les îles Canaries** ont amélioré leurs usines et équipements pour la gestion des navires de croisière. Ainsi, d'avantage d'efforts devraient être faits pour maintenir les structures à jour et consolider le trafic de croisière (voir les résultats de l'analyse des difficultés ci-après).

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

À **Madère**, les navires de croisière sont hébergés dans le nouveau terminal construit à Funchal. Cependant, compte tenu de l'attractivité de Porto Santo, cette île manque d'installations d'amarrage adéquates et d'autres services pour accueillir les navires de croisière.

Des améliorations similaires d'infrastructure sont nécessaires dans les Açores, malgré l'augmentation du niveau d'installations d'hébergement suite aux développements récents à Ponta Delgada. Des normes de service plus élevées sont nécessaires pour améliorer l'attractivité du secteur et devraient être étendues à toutes les îles de l'archipel.

L'analyse des difficultés du tourisme de croisière dans les **îles Canaries** a mis en évidence le problème de saisonnalité (observé dans les autres RUP du bassin maritime) et le manque de services urbains et d'offres touristiques *ad hoc* pour les croisiéristes s'arrêtant dans l'archipel. En outre, comme dans le cas du tourisme côtier, le manque de compétences linguistiques est également considéré comme une contrainte forte, qui doit être surmontée pour améliorer le niveau de l'offre touristique.

#### 1.3.3.4 Navigation

- **Principaux résultats de l'analyse «Synergies et conflits»**

En général, compte tenu de l'insularité de tous les territoires du **bassin maritime**, le transport maritime et les ports sont d'une importance primordiale pour le développement économique du bassin. Des réseaux de ports dans la région de Macaronésie coopèrent dans le cadre de projets faisant partie du programme de coopération transnationale pour Madère, les Açores et les îles Canaries (programme MAC) afin d'améliorer la coordination et le transfert de connaissances. Les synergies entre la navigation et le tourisme côtier et de croisière sont également évidentes, puisque les infrastructures portuaires fournissent les services nécessaires pour les activités nautiques et de croisière.

Dans les **Açores**, le transport de passagers soutient le tourisme côtier en fournissant des services de transport interinsulaires. Tandis que le transport de marchandises est (également) lié aux évolutions de la demande générées par les flux touristiques. En général, l'existence d'infrastructures portuaires adéquates est considérée comme une exigence fondamentale pour le développement de l'économie bleue (transport maritime, tourisme de croisière, tourisme côtier, pêche, etc.).

Les mêmes synergies peuvent être identifiées à **Madère** et dans les **îles Canaries**. Dans le cas de Madère, les synergies avec le tourisme côtier à Porto Santo pourraient compenser la forte saisonnalité du tourisme sur l'île. En outre, la création du terminal de croisière dans le port de Funchal constitue une plus-value pour le tourisme de croisière. Toutefois, des conflits d'utilisation de l'espace maritime subsistent - bien que la spécialisation portuaire soit une pratique adoptée - principalement en lien avec la croissance exponentielle du tourisme nautique et du tourisme récréatif qui ont besoin de plus d'espace pour répondre à la demande croissante.

Concernant **les îles Canaries**, l'expansion ou la réorganisation du port pourrait avoir des implications sur d'autres activités telles que la pêche, l'aquaculture ou le tourisme côtier (en particulier les services nautiques). Une bonne planification de l'espace maritime devrait être menée afin d'atténuer ces conflits.

- **Principaux résultats de l'analyse des lacunes**

En lien avec la qualification des ressources humaines dans le secteur dans les **Açores**, les compétences en matière de gestion des expéditions et de la logistique devraient être améliorées (**difficulté non législative**). L'école de la mer, qui ouvrira prochainement ses portes, pourrait constituer la solution la plus appropriée pour former le personnel à la gestion des expéditions. Par ailleurs, la fréquence des liaisons par ferry entre les îles n'est pas suffisante pour répondre à la demande de transport, en particulier en raison des augmentations potentielles des flux touristiques. Les infrastructures portuaires, bien qu'améliorées récemment, doivent être davantage adaptées aux tendances de la navigation de croisière et du tourisme nautique, étant donné que les installations d'accostage pour les grands navires sont inadéquates.

Concernant **Madère**, les infrastructures de Porto Santo ne permettent pas de répondre aux flux de passagers et d'accueillir des escales de croisière sur l'île (**difficulté non législative**). Comme le cas dans les Açores, il y a un manque de ressources qualifiées dans la logistique et de personnel opérationnel. Ces ressources seraient nécessaires pour améliorer la qualité des services fournis.

D'un point de vue **législatif**, les espaces dans les zones portuaires ne sont pas gérés et exploités de manière efficace, et des conflits pourraient apparaître avec l'éventuelle mise en place de nouvelles activités dans les zones portuaires.

La principale difficulté identifiée dans **les îles Canaries** concerne les ressources humaines (**difficulté non législative**). Les jeunes générations ne s'intéressant pas aux métiers liés à la mer, particulièrement dans les zones portuaires. Ainsi, le renouvellement des équipages peut constituer un défi majeur pour l'avenir de l'activité. Bien que le secteur dispose d'un personnel hautement qualifié, la diversification et l'expansion des activités nécessiteront du personnel qualifié, notamment concernant les activités offshore. En outre, l'analyse des difficultés a révélé un manque général d'instruments financiers pour soutenir le développement du transport maritime et des ports. Le secteur dépend fortement du fonds européen de développement régional (FEDER).

#### **1.3.3.5 Biotechnologie bleue**

Il n'existe pas d'activité de biotechnologie marine en tant que telle dans le bassin maritime. Cependant, la production d'algues à Madère et dans les îles Canaries a un grand potentiel pour fournir une base à l'activité de biotechnologie visant à fournir des intrants pour les secteurs cosmétique, pharmaceutique et de l'alimentation.

#### **1.3.3.6 Énergies marines renouvelables**

Le développement des énergies renouvelables bleues dans des contextes caractérisés par une forte insularité est évidemment considéré comme stratégique. Cependant, l'activité est en phase de pré-développement, et les premiers projets réalisés ne se sont pas révélés être des sources d'énergie alternatives prometteuses dans le proche avenir.

### 1.3.3.7 Principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés

Dans ce paragraphe sont présentés les principaux projets phares et meilleures pratiques identifiés dans chaque RUP et dans le bassin maritime. Des informations plus détaillées sont présentées dans le chapitre 3 des annexes 7, 8, 9 et 12.

1. **RUP concernée:** les îles Canaries, pays tiers: Cap-Vert.

**Nom du projet:** ALGABIOMAC.

**Objectifs:** L'objectif principal est le développement des activités d'exploitation, de production, de transformation et de promotion d'algues (macro et micro) en Macaronésie. Les autres objectifs concernent le développement d'actions de coopération et de stratégies de recherche et le développement technologique permettant la viabilité de ces ressources et des entreprises de biotechnologie.

**Activités maritimes concernées:** Biotechnologie bleue.

**Résultats atteints:** Évaluation, identification et extraction de substances bioactives, dans les régions à la fois de microalgues et de macroalgues de Macaronésie; évaluation et caractérisation technique et commerciale de l'extraction supercritique de pigments naturels, d'antioxydants (carotènes) et d'acides gras (oméga 3 et 6) de microalgues et de macroalgues pour le développement de nouvelles industries; étude de la viabilité technique et commerciale de la production de micro et de macroalgues en Macaronésie; mise en place de réseaux de recherche et développement de la formation de spécialistes.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** Le projet favorise la R&D et le développement technologique afin de fournir une base pour la future activité biotechnologique. Le projet répond à l'un des principaux besoins dans le domaine de la croissance bleue, relatif à la viabilité technique et commerciale de l'extraction de substances bioactives. Cette activité a le potentiel d'ajouter de la valeur à la production actuelle de micro-algues. Les projets encouragent la coopération scientifique et technique au niveau de l'ensemble du bassin maritime, mais des initiatives similaires pourraient être étendues à d'autres RUP.

2. **RUP concernée:** les îles Canaries, pays tiers: Cap-Vert.

**Nom du projet:** MAC PROF-CV.

**Objectifs:** Évaluer les nouvelles ressources potentielles en eau profonde au Cap-Vert et fournir la base d'une gestion durable et d'une évaluation gastronomique.

**Activités maritimes concernées:** pêche.

**Résultats atteints:** Une étude d'évaluation en haute mer a été menée concernant l'abondance des crevettes Édouard et du sabre noir dans les eaux du Cap-Vert. En outre, le projet a organisé des événements culinaires pour promouvoir la consommation de ces deux ressources halieutiques et d'autres espèces.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:**

Ce projet est innovant car il a exploré les ressources potentielles pour diversifier et développer l'activité de pêche au Cap-Vert. Cette initiative pourrait être reproductible dans d'autres contextes, où des ressources nouvelles ou sous-exploitées peuvent présenter des intérêts commerciaux potentiels. La stratégie utilisée dans ce projet suit un processus par étapes où une évaluation a eu lieu avant de commencer l'exploitation. Le projet visait non seulement à identifier les ressources halieutiques mais aussi à évaluer la viabilité de la promotion de leur consommation. D'autres projets visant à développer la pêche en eaux profondes pourraient porter sur le renforcement des capacités de collecte, de gestion, de contrôle et de suivi des données. Ceci est un besoin à traiter dans d'autres initiatives afin d'assurer l'exploitation durable des ressources qui, en raison de leur nature, sont particulièrement vulnérables à la surexploitation.

3. **RUP concernée:** les îles Canaries, pays tiers: Cap-Vert.  
**Nom du Projet:** CANAUTIC.  
**Objectifs:** La plateforme «Îles Canaries - Cap-Vert Coopération dans les sports nautiques, diagnostic socio-économique et environnemental en relation avec les activités nautiques» vise à promouvoir le développement local durable des zones côtières du Cap-Vert, tout en établissant un cadre pour l'utilisation durable des zones côtières basée sur des critères sociaux, économiques et environnementaux.  
**Activités maritimes concernées:** Tourisme côtier, Ports.  
**Résultats atteints:** Étude socio-économique du secteur nautique du Cap-Vert. Catalogue des activités nautiques du Cap-Vert et conseils pour le développement du cadre réglementaire de ces activités.  
**Raisons pour être considéré comme projet phare:**  
Le projet est une avancée dans l'évaluation du potentiel du secteur nautique du Cap-Vert et apporte une contribution significative à son développement institutionnel. Le projet pourrait être reproductible dans d'autres régions où l'activité nautique est naissante si des cadres de coopération avec des régions plus développées sont en place pour assurer le transfert de connaissances sur les plans technique, politique et réglementaire. Par ailleurs, la coopération entre le Cap-Vert et les îles Canaries est active dans les sujets marin et maritime, via par exemple le cluster maritime de la Macaronésie. L'expérience avec des partenaires d'un archipel présentant des similitudes physiques, les îles Canaries en l'occurrence, a facilité la caractérisation de l'activité nautique du Cap-Vert.
4. **RUP concernée:** les îles Canaries, pays tiers: pays africains.  
**Nom de la pratique:** Las Palmas — Puerto humanitario.  
**Objectifs:** Coordonner les ressources et créer des synergies avec les organisations internationales pour placer le port de Las Palmas sur la carte de l'aide humanitaire mondiale.  
**Activités maritimes concernées:** Ports.  
**Résultats atteints:** Assemblée générale des femmes africaines dans le secteur portuaire et maritime; création d'un cursus master en logistique humanitaire au sein de l'Université de Las Palmas.  
**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique:**  
Las Palmas est l'un des principaux ports de la région et joue un rôle important en tant que centre d'aide humanitaire et de transfert de connaissances dans le domaine portuaire.
5. **RUP concernée:** Les îles Canaries.  
**Nom de la pratique:** *Grupo de Investigación en Acuicultura*.  
**Objectifs:** Le groupe promeut une vision stratégique du secteur aquacole concernant la production des produits de haute valeur nutritionnelle, l'innovation pour des régimes alimentaires durables, la sélection des espèces et la polyculture multitrophique, encourageant un modèle de développement social et biotechnologique basé sur l'élevage d'espèces locales.  
**Résultats atteints:** Le groupe a développé huit services, comprenant: l'analyse de la valeur nutritionnelle des organismes aquatiques; les modèles et outils génétiques; le diagnostic histopathologique; la production d'œufs, de larves et de juvéniles d'espèces diverses; l'analyse sensorielle des produits aquatiques; la formulation et l'élaboration d'aliments pour animaux; la conception et la réalisation d'essais aquacoles. Ces services sont mis à la disposition des chercheurs, des instituts de recherche et d'enseignement et du secteur privé.  
**Activités maritimes concernées:** Aquaculture.  
**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique:**  
La formation de ce groupe peut être considérée comme une meilleure pratique innovante qui capitalise les connaissances scientifiques, le savoir-faire sur les processus productifs et les infrastructures de pointe pour fournir une large

gamme de produits et de services au secteur privé et aux chercheurs et autres institutions de recherche. Ainsi, non seulement il soutient l'industrie avec une expertise scientifique, mais il renforce également la capacité dans le domaine de la recherche et du développement. Le modèle du groupe de recherche pourrait être reproduit dans d'autres contextes à condition que l'expertise scientifique et les infrastructures adéquates soient déjà en place.

6. **RUP concernée:** les Açores.

**Nom du projet:** POPA: Programme d'observation pour les pêches des Açores.

**Objectifs:** Certification 'Dolphin safe'.

**Activités maritimes concernées:** pêche.

**Résultats atteints:** Certification 'Dolphin safe'.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:** En matière d'innovation, le projet a certifié le thon pêché Dans les Açores. Cette certification constitue une valeur ajoutée à la production halieutique. Ce projet devrait être considéré comme efficace et efficient, car il a produit un résultat concret (pêche durable du thon et la certification du thon) et se poursuivra à l'avenir. De plus, le projet est également reproductible et transférable dans d'autres contextes.

7. **RUP concernée:** les Açores.

**Nom du projet:** «*Marca Açores*».

**Objectifs:**

- promouvoir et valoriser les produits dans les Açores sur les marchés nationaux et étrangers;
- encourager et promouvoir une plus grande participation des entreprises régionales aux événements stratégiques nationaux et internationaux;
- diffuser la «*Marca Açores*» en tant que gage de qualité;
- accroître la visibilité, la consommation et la notoriété des produits et services produits dans les Açores au niveau international;
- promouvoir l'expansion de l'économie basée sur les exportations en investissant dans tous les secteurs ayant des avantages compétitifs afin de soutenir la croissance économique à moyen et à long terme;
- augmenter progressivement la valeur des exportations et du PIB régional.

**Activités maritimes concernées:** Tous les secteurs dans les Açores.

**Résultats atteints:** La «*Marca Açores*» a attribué environ 1 500 étiquettes à des produits alimentaires, des services, des établissements et de l'artisanat. Il y a eu une augmentation significative des ventes.

**Raisons pour être considéré comme projet phare:**

Le projet peut être considéré comme innovant, car il a introduit une marque promotionnelle pour soutenir le positionnement de la production des Açores dans les contextes nationaux et internationaux. Il a produit un moyen efficace et efficient pour promouvoir les Açores, en attribuant le label à un grand nombre de produits et de services. Le projet continuera dans l'avenir. En général, l'association d'un produit ou d'un service à une marque locale est transférable et reproductible dans d'autres contextes.

8. **RUP concernée:** Madère.

**Nom de la pratique:** Centro de Maricultura da Calheta.

**Objectifs:** Développer des méthodes de production pour les juvéniles biologiques de *Sparus aurata* et une certification selon les règlements de l'UE.

**Activités maritimes concernées:** Aquaculture.

**Résultats atteints:** En cours. Il fournit un soutien technique aux producteurs locaux avec des cours de formation et de spécialisation. Il dispose d'une nurserie d'environ 400 000 juvéniles par cycle, avec 3 ou 4 cycles par an. Il apporte un soutien au secteur et constitue une base importante pour exploiter le potentiel de l'aquaculture à Madère.

**Raisons pour être considérée comme meilleure pratique:** le Centre a introduit une innovation importante dans l'archipel, puisqu'il fournit des juvéniles pour les activités aquacoles. Par conséquent, compte tenu de ce soutien concret et efficace aux fermes locales, le centre devrait également continuer à l'avenir. La création d'un tel centre est essentielle pour le développement des activités aquacoles. L'expérience est transférable et reproductible dans d'autres contextes.

#### 1.3.4 Résultats des principaux leviers et barrières de croissance

Dans ce paragraphe, les principales conclusions de l'analyse des «leviers et barrières de croissance» des principales activités maritimes sont présentées sous trois catégories: «législatifs», «non législatifs» et «financiers».

##### 1.3.4.1 Pêche et aquaculture

**La Macaronésie** - et les RUP en particulier - présentent plusieurs leviers de croissance qui pourraient favoriser le développement du secteur à l'avenir. Ces leviers peuvent inclure par exemple, la disponibilité de capacités de R&D et de formation dans les RUP, la disponibilité des opportunités de formation primaire et secondaire, le développement en cours de stratégies nationales de développement de la pêche et de l'aquaculture. En outre, une coopération est en cours de mise en place au niveau de l'ensemble du bassin maritime pour développer de nouvelles pêcheries, par exemple la pêche en haute mer.

D'autre part, la flotte est vieillissante (**barrière non législative**), ce qui implique des impacts négatifs sur la sécurité des équipages à bord. Les consommateurs dans les RUP préfèrent le poisson frais, ce qui peut constituer un obstacle au développement de l'industrie de transformation. Concernant l'aquaculture, les procédures administratives requises pour l'obtention de concessions sont longues et peuvent ainsi être considérées comme une barrière au développement de l'aquaculture dans les RUP. D'un point de vue **financier**, il existe un manque de crédit accordé par les intermédiaires financiers privés, pour les projets aquacoles ainsi que pour le renouvellement des navires de pêche.

Les **Açores** offrent de bonnes conditions pour attirer des investissements dans l'aquaculture, grâce à la «procédure d'autorisation accélérée» pour l'installation des fermes et leur mise en service (**levier de croissance législatif**). Des incitations sont également disponibles pour l'aquaculture commerciale (**levier de croissance financier**). En outre, tant pour les produits de la pêche que pour les produits aquacoles, la présence de la «*Marca Açores*» est un outil efficace pour promouvoir la production dans les Açores sur le marché international (**levier de croissance non législatif**).

Alors que l'existence de la recherche scientifique pourrait aider le secteur à améliorer la qualité et la durabilité des ressources aquatiques, les faibles qualifications académiques se traduisent par une capacité de gestion réduite et un intérêt limité pour la diversification des activités (**barrière non législative**). Un grand nombre de petites entreprises familiales avec une faible capacité de gestion existe. Par ailleurs, la pression exercée sur les espèces d'eau profonde par la flottille artisanale est notable et l'absence de mesures de régulation de l'activité constitue une **barrière législative** au développement durable de l'activité.

Les infrastructures et les installations dans les ports de pêche, les lieux de débarquement et les marchés aux enchères sont obsolètes et les conditions de préservation, de contrôle et de traçabilité de la qualité sont insuffisantes.

Dans le secteur de l'aquaculture des Açores et de Madère, une autre barrière a été identifiée et concerne la difficulté d'accéder aux médicaments vétérinaires pour les espèces d'élevage, ce qui limite la capacité à s'attaquer rapidement aux maladies des poissons.

Concernant l'aquaculture à **Madère**, le *Centro de Maricultura* joue un rôle essentiel pour le développement du secteur (**levier de croissance non législatif**). Ce centre produit des juvéniles pour les entreprises aquacoles actives et participe à plusieurs projets de R&D pour le développement de l'aquaculture dans les eaux ARM. D'autre part, les charges administratives régionales lourdes pour l'octroi de licences et d'occupation d'espace limitent l'attractivité pour de nouveaux investissements (**barrière législative**). En outre, les coûts de transport élevés liés à l'insularité, entre les îles et les continents, (par exemple l'import des aliments ou l'export des produits aquacoles) réduisent la compétitivité du secteur.

Concernant la pêche, un important facteur de croissance concerne la présence de synergies avec d'autres secteurs maritimes, notamment le tourisme (concernant une éventuelle diversification d'activités) et la réparation navale. Toutefois, plusieurs difficultés ont également été identifiées, comme indiqué au § 1.3.3.1. Ces difficultés comprennent, entre autres, le manque de compétences des pêcheurs en gestion d'entreprise, constituant l'un des principaux obstacles à la croissance du secteur et à la rentabilité des activités de pêche.

Dans les **îles Canaries**, un grand potentiel d'exploitation des espèces d'eau profonde a été identifié comme un levier de croissance pour permettre le développement du secteur. La recherche et le développement, en particulier ceux menés par le groupe de recherche de *Universidad de las Palmas de Gran Canaria* (ULPG), ont également démontré la viabilité technique de la production aquacole d'espèces de grande valeur telle que la corvina (le maigre). De plus, la viabilité technique de la production de la sole sénégalaise et de la crevette a également été démontrée et les premières expériences ont eu lieu récemment dans la région (**leviers de croissance non législatifs**).

D'autres espèces sont également importantes pour le secteur de la pêche dans les RUP, comme le thon rouge, mais offrent des possibilités de pêche restreintes (**barrière législative**). De plus, deux autres barrières ont été identifiées; la première est relative à l'expansion des activités de pêche récréatives et de pêche INN, la deuxième concerne le fait que l'industrie de la transformation pouvant constituer un facteur de développement des activités de la pêche, a aujourd'hui perdu sa compétitivité et ses perspectives de croissance sont limitées (**barrière non législative**). De plus, de manière générale, le secteur manque d'attractivité pour les jeunes. Les conséquences négatives sont directement perçues sur la disponibilité d'une main-d'œuvre locale.

Concernant l'aquaculture, les investissements directs étrangers et régionaux sont limités en raison des longs délais administratifs nécessaires pour obtenir les concessions aquacoles (**barrière législative**).

#### 1.3.4.2 Tourisme côtier

L'analyse des leviers et barrière de croissance dans les Açores a révélé la disponibilité d'écoles professionnelles et spécialisées dans les Açores, cela pourrait contribuer à l'amélioration des qualifications du personnel employé dans le secteur. Pour les Açores, leur position géographique constitue un autre **levier de croissance non-législatif** important – particulièrement pour le nautisme et la plaisance –, car fait de l'archipel une escale idéale pour les yachts effectuant des voyages transatlantiques. Cela pourrait générer des impacts positifs sur le tourisme côtier, non seulement en raison de l'impact direct des plaisanciers sur l'économie, mais surtout pour les conséquences promotionnelles que ces flux pourraient générer. D'autre part, des infrastructures inadéquates pour recevoir les grands navires de plaisance pourraient limiter le développement (**barrière non législative**), surtout dans le cas d'absence de synergies avec les infrastructures portuaires (**barrière législative**).

À Madère et dans les Açores, un manque général de coopération entre l'industrie et le système de formation a été identifié, entravant ainsi la capacité des centres de formation à répondre à la demande de personnel qualifié dans le secteur.

À **Madère**, des conflits entre les activités maritimes dans les zones portuaires pourraient apparaître en raison d'un manque d'espace et de planification de l'espace maritime (**barrière législative**). Concernant le tourisme nautique, des contraintes ont été observées en matière d'équipement d'accès en mer et d'infrastructure pour soutenir les activités nautiques et récréatives (**barrière non législative**). En outre, les installations d'hébergement et les services connexes sont centralisés à Funchal et ce facteur limite le développement d'autres zones. D'un point de vue plus large, un outil de marketing intégré (voir le § 1.3.5.2 pour plus de détails) pour la promotion du tourisme côtier sur le marché international fait défaut. Cet outil devrait également servir pour coordonner l'offre touristique et mieux s'adapter à la demande.

Comme mentionné précédemment, il existe un manque de qualifications adéquates des ressources humaines pour répondre à la demande croissante et différenciée du tourisme côtier dans **les îles Canaries** (**barrière non législative**). Il y a en effet une difficulté générale à adapter les programmes de formation aux besoins émergents de ce secteur, comme par exemple l'observation de la nature ou les services nautiques. De plus, la forte saisonnalité entrave la professionnalisation des activités réalisées. D'autre part, l'archipel offre une large gamme d'activités émergentes dans lesquelles le milieu marin et ses ressources vivantes et non vivantes constituent le principal atout (**levier de croissance non législatif**). De nouvelles attractions culturelles, telles que l'implication dans le mode de vie des communautés côtières, par exemple la fabrication de filets, *carpintería de rivera*, etc. constituent des facteurs de croissance importants pour dynamiser le secteur et générer un impact plus important sur l'économie locale.

#### 1.3.4.3 Tourisme de croisière

Au niveau du **bassin maritime**, le niveau de coopération existant entre les territoires constitue un facteur important de croissance du secteur. Ce **facteur non législatif** peut être considéré comme l'outil le plus approprié pour traiter la problématique liée à la saisonnalité, mais aussi pour répondre aux besoins réels des compagnies de croisières lorsqu'elles entrent en contact avec les autorités portuaires locales pour s'arrêter dans un port (par rapport à l'offre de services portuaires, urbains et touristiques à terre).

Par ailleurs, l'absence d'offre structurée dans le bassin maritime et au niveau des RUP pourrait mettre en péril la consolidation du tourisme de croisière en tant que l'une des principales composantes de l'économie bleue dans la région. Bien que des investissements aient été consentis pour améliorer les installations, une coordination avec les compagnies de croisière devrait être envisagée, afin d'adapter l'offre touristique à la demande des croisiéristes.

À **Madère**, une **barrière législative** pouvant entraver le développement de nouvelles structures portuaires concerne l'absence d'une vision holistique du développement de l'économie bleue dans la zone portuaire, en matière de: (i) l'identification des structures appropriées et leurs positions; (ii) l'adoption de pratiques de planification spatiale; et (iii) la diversification des points d'accostage des navires de croisière.

Concernant **les Açores**, l'amélioration des infrastructures à Ponta Delgada devrait être soutenue par d'autres actions, déployant des infrastructures adéquates dans d'autres îles et offrant d'autres services aux compagnies de croisières autre qu'une simple escale pendant le repositionnement saisonnier (**action non législative**).

La saisonnalité et le manque de services urbains et l'offre touristique ad-hoc pour les escales sont considérées comme des **barrières non législatives** dans les **îles Canaries**. En outre, l'offre d'attractions et de services urbains pour les croisiéristes s'arrêtant dans les îles est considérée comme inappropriée. Néanmoins, aux îles Canaries, des initiatives privées, telles que celles mise en place par l'Association des Croisières dans les Îles Atlantiques, ont réuni des acteurs pertinents dans le secteur en vue de promouvoir de nouvelles routes dans le bassin maritime et des alternatives

pour limiter les effets de la saisonnalité. Cela constitue un véritable facteur de croissance permettant de consolider l'activité.

#### 1.3.4.4 Navigation

Au niveau du **bassin maritime**, la région bénéficie d'une bonne offre de services de formation, notamment aux îles Canaries et dans les Açores, dans les domaines de fret, de logistique et d'opérations portuaires, tandis qu'à Madère et au Cap-Vert, les services de formation sont plus limités, particulièrement concernant la gestion des expéditions et la logistique. Cependant, le bon niveau de coopération existant dans la zone – à travers le Cluster maritime de la Macaronésie, et la participation d'acteurs privés et publics des trois archipels – pourrait constituer un levier important pour stimuler la formation dans la région et pour soutenir l'échange de compétences et d'expertise.

Concernant les **Açores**, hormis le principal levier de croissance, relatif à sa position géographique, le secteur maritime pourrait bénéficier de l'existence d'infrastructures de distribution et de fourniture de gaz naturel liquéfié, une bonne alternative de carburant pour les navires (à développer). Ce facteur de croissance, conjugué à son emplacement au milieu de l'Atlantique représente un avantage concurrentiel des ports des Açores par rapport aux autres ports de la région en relevant leur rôle central de transport. Deux principales barrières pouvant entraver la réalisation de cet objectif méritent d'être mentionnées. La première (**barrière législative**) concerne la législation restrictive pour les concessions portuaires, qui rend fondamentalement impossible l'adoption de systèmes de gestion portuaire différents (ports mixtes public-privé) et l'attraction d'investissements privés. La deuxième barrière, liée à la première, concerne le manque d'intérêt du secteur privé pour investir dans des zones très conflictuelles, où les facteurs géographiques créent une dépendance totale au transport maritime. À l'heure actuelle, les espaces de transport de marchandises et d'installations spécialisées (par exemple les grues portiques, les installations de stockage, etc.) sont limités. Une **barrière non législative** a également été identifiée dans les Açores et concerne le manque de coopération entre l'industrie et le système de formation. Cela ne génère pas seulement une capacité globale limitée du système éducatif pour répondre à la demande sectorielle de ressources qualifiées, mais réduit également l'attractivité du secteur parmi les jeunes générations.

Des leviers de croissance importants ont été identifiés à **Madère** et pourraient conduire au développement du secteur. D'un point de vue **législatif**, un important programme d'investissement a permis de réorganiser les infrastructures portuaires, conduisant à la spécialisation portuaire et à éviter les conflits entre les activités maritimes. En outre, les pouvoirs publics ont l'intention de conclure des contrats avec des opérateurs privés pour la construction, l'entretien et l'exploitation de certaines infrastructures et installations portuaires maritimes afin d'améliorer leur modernisation et efficacité (gestion portuaire, concessions, etc.). Les conditions d'exploitation et l'efficacité des liaisons maritimes avec Porto Santo constituent un **levier de croissance non législatif** pour le développement du transport de passagers, et la mise en place de synergies entre le transport par ferry et le secteur touristique à Porto Santo (par la création de forfaits de voyage).

D'autres barrières législatives et non législatives ont également été identifiées. Citons par exemple, les plans de développement des zones portuaires qui n'ont pas fait l'objet d'une analyse approfondie de la dynamique des mers et des vagues, ce qui rend les nouvelles infrastructures plus «exposées» aux conditions atmosphériques (**barrière législative**). En outre, le manque d'intégration de l'activité portuaire commerciale ou industrielle à d'autres activités, notamment celles liées aux loisirs, aux sports nautiques, et à l'utilisation des ports de plaisance par les populations, entrave les synergies avec le tourisme côtier. D'un point de vue infrastructurel (**barrière non législatif**), les équipements mécaniques pour l'accès à la mer (par exemple, les grues, les installations de mouillage, etc.) sont limités et mal entretenus. Les infrastructures pour soutenir les activités nautiques et de loisirs, en particulier pour les navires de plaisance de plus de 25 mètres, font également défaut. Des faiblesses ont

également été identifiées dans les services complémentaires aux activités nautiques et récréatives, tels que la réparation et l'entretien des navires, avec l'indisponibilité des stations d'amarrage, des espaces de stationnement et des services de maintenance à sec et de soutien. Toujours à Madère, un manque général de liens entre le système éducatif et l'industrie a été observé, limitant ainsi la création de nouveaux emplois dans le secteur.

Dans les **îles Canaries**, bien que les services portuaires semblent répondre aux besoins actuels, l'expansion du secteur offshore et des activités nautiques exigerait des améliorations dans les infrastructures portuaires (**barrière non législative**). Les initiatives privées, tel que le cluster maritime des îles Canaries, réunissent les parties prenantes concernées en vue de promouvoir la croissance bleue (**levier non législatif**). Cependant, le principal obstacle à la croissance du secteur semble être l'absence du renouvellement des générations.

#### 1.3.4.5 Biotechnologie bleue

Cette activité semble plus viable aux **îles Canaries** et à **Madère**. Les instituts des RUP de l'UE ont mené de solides travaux de recherche et de développement sur l'identification et la production d'algues, ce qui pourrait stimuler le développement de cette activité. Cependant, les coûts élevés d'investissement et de transport peuvent constituer une barrière pour les investissements étrangers.

Il convient de noter que la production de microalgues aux **îles Canaries** et à **Madère** nécessite l'utilisation de saumure et d'une source de CO<sub>2</sub>. L'expansion de cette production englobant une grande industrie de biotechnologie nécessitera ces intrants et du matériel pour obtenir des composés bioactifs. Ces composés sont de plus en plus demandés par les industries alimentaires, cosmétiques et pharmaceutiques. Les États-Unis (Hawaii) et la Chine sont des leaders mondiaux dans ce secteur. Trouver une place dans un marché aussi compétitif semble coûteux, mais les conditions naturelles et le personnel qualifié constituent des facteurs clés déjà en place, offrant ainsi une opportunité de positionner l'archipel dans un marché en croissance.

Concernant les **îles Canaries** en particulier, les scientifiques, les ingénieurs industriels et les technologues en aquaculture constituent des ressources humaines disponibles pour le développement de l'activité. Néanmoins, la biotechnologie bleue nécessitera une formation pour la spécialisation. Des laboratoires et des infrastructures sont disponibles pour mener des recherches d'identification et de production d'algues. La saumure est un sous-produit de l'activité de dessalement et constitue également un élément du processus de production de microalgues, formant ainsi une base du secteur de biotechnologie bleue potentiel. La saumure est disponible et abondante en raison de la présence des usines de dessalement.

#### 1.3.4.6 Énergies marines renouvelables

L'activité est menée dans les **Açores** et dans les **îles Canaries**. Comme mentionné précédemment, un intérêt remarquable porté sur cette activité a été observé dans toutes les RUP. Cependant, la principale barrière à son développement concerne son potentiel limité à court terme pour fournir une source d'énergie efficace. Une évaluation approfondie devrait être réalisée pour identifier les projets concrets ayant une viabilité financière suffisante. En raison des régimes éoliens optimaux et de la R&D, la production d'énergie éolienne offshore semble plus viable dans les îles Canaries, où des efforts sont déployés pour développer des éoliennes offshore adaptées aux conditions physiques de l'archipel. D'autres formes d'énergie bleue suscitent également un intérêt, telle que l'énergie des vagues dont la production commerciale semble difficile en raison de difficultés techniques. Ces projets nécessiteront des analyses approfondies pour identifier la position appropriée des équipements afin de limiter, voire d'éviter les dommages causés par les conditions atmosphériques. Ces manques et difficultés pourraient limiter et dissuader les investisseurs privés. Cette situation pause de réels enjeux d'investissement dans la région.

### 1.3.5 Résultats portant sur les activités à fort potentiel

Cette section présente les principales conclusions de l'analyse sur le potentiel des principales activités maritimes identifiées, évaluant pour chacune d'elles le potentiel en matière de valeur ajoutée, d'emploi et de compétitivité. L'analyse détaillée est disponible au chapitre 9 des annexes 7, 8, 9 et 12.

#### 1.3.5.1 Pêche et aquaculture

Dans le bassin maritime de la **Macaronésie**, les secteurs de la pêche et de la transformation offrent un potentiel d'emploi pour les employés avec des niveaux de qualification faible à moyen. Il existe également un potentiel de diversification de l'activité de pêche, réduisant ainsi la pression sur les ressources, le pécaturisme par exemple. Cette activité nécessitera une main-d'œuvre avec un niveau de qualification moyen et disposant des compétences en sécurité à bord, en observation des mammifères marins et des oiseaux, et d'autres sujets culturels (ainsi que la gestion de touristes). Concernant l'aquaculture, l'activité offre dans le bassin maritime des possibilités d'emploi pour les travailleurs moyennement et hautement qualifiés. La croissance de l'aquaculture peut contribuer à la création de l'emploi dans différents domaines de conservation, de transport, d'emballage et de distribution. En matière de valeur ajoutée, le potentiel le plus important dans la région semble être localisé au Cap-Vert, qui comprend le secteur le plus industrialisé (surtout concernant l'industrie de transformation) et qui attire l'IDE. L'expansion de la production d'algues offre des opportunités pour une industrie de biotechnologie. Ce secteur semble plus susceptible de se développer dans les RUP de l'UE en raison de la présence d'activités de R&D solides, bien que les investissements élevés soient considérés comme une contrainte.

Les ressources potentielles telles que les ressources d'eau profonde pour les îles Canaries, les crevettes pour Madère et d'autres ressources à faible et forte valeur commerciale peuvent ajouter de la valeur au secteur pour les produits frais et transformés destinés à la consommation humaine et animale.

Dans les **Açores**, malgré son manque d'attractivité, la pêche présente un potentiel de création d'emplois, en considérant les possibilités de formation (par exemple l'école de mer). L'attractivité de la pêche devrait être renforcée par l'identification de nouveaux produits et marchés (par exemple un nouveau positionnement dans la chaîne d'approvisionnement, de nouvelles opportunités de vente, etc.), et de nouvelles possibilités pour les pêcheurs et les jeunes. Ces besoins doivent être étudiés, en lien avec:

- les nouvelles techniques d'emballage;
- les nouveaux canaux de distribution;
- les nouveaux marchés;
- la traçabilité des poisons;
- l'identification d'une gamme de produits de poissons transformés;
- les processus de conservation et l'emballage.

L'aquaculture peut compléter la pêche avec des produits typiques des eaux des Açores (par exemple les balanes), ayant un fort potentiel de compétitivité sur le marché.

Le potentiel du secteur de la pêche en matière de création d'emplois à **Madère** est lié à l'amélioration des qualifications des pêcheurs dans la gestion des entreprises et la gestion de touristes, permettant aux armateurs ou aux nouveaux pêcheurs de diversifier leurs activités. La législation régionale devrait être revue afin de permettre ce type de diversification. L'aquaculture peut générer des impacts positifs sur la création d'emplois, à faible et haut niveau de qualification, dans d'autres secteurs: transport, conservation, réfrigération et conditionnement.

L'exploitation économique des crevettes de Madère, malgré des stocks limités, pourrait enrichir la base gastronomique régionale. Les liens entre le secteur de la pêche et le secteur HORECA (Hôtels, Restaurants et Cafés) constituent une opportunité de développement (capacités de préparation, de traitement et d'emballage dans les unités de transformation existantes). Des synergies avec

HORECA devraient être envisagées pour offrir des menus réguliers basés sur des spécialités culinaires. En outre, une meilleure connaissance des ressources halieutiques peut stimuler l'activité de pêche, caractérisée actuellement par une forte saisonnalité. Les ressources halieutiques inexplorées (petits poissons pélagiques - maquereau, chinchard, etc.) pourraient devenir des matières premières peu coûteuses pour l'industrie de transformation et pourraient également être utilisées à des fins non alimentaires (par exemple, l'aquaculture).

L'aquaculture a un potentiel remarquable en matière de compétitivité, qui pourrait compenser les coûts de transport engagés pour acheminer la production vers l'Europe continentale. Ce potentiel se traduit par un temps d'engraissement de poissons plus court que dans d'autres régions (environ 2 à 4 mois de moins par rapport aux autres côtes atlantiques de l'Europe). Des partenariats devraient être établis entre les entreprises aquicoles de Madère et les canaux de distribution pour assurer la vente de produits à plus long terme grâce à des contrats de vente.

Concernant **les îles Canaries**, le secteur de la pêche a un potentiel de diversification, à travers l'exploitation des espèces d'eau profonde et le pécaturisme par exemple. Toutefois, la diversification de l'activité peut ne pas conduire à la création de plus d'emplois, du moins dans l'activité de capture de la ressource, à cause de la diminution de la taille de flotte. Les ressources d'eau profonde constituent une alternative pour diversifier l'offre de poisson. D'autre part, l'activité de pêche est confrontée au problème du faible renouvellement des générations, limitant la disponibilité des ressources humaines. La pêche a, en effet, été considérée comme activité de secours tout au long la période de crise, pendant laquelle, les gens se trouvant en situation de chômage se tournaient vers cette activité. Aujourd'hui, une partie de ces gens ont tendance à retourner à leurs activités de base.

L'aquaculture présente un potentiel de création d'emplois, en offrant en particulier des postes moyennement et hautement qualifiés. La création d'emplois est associée à l'octroi de nouvelles concessions, qui constitue aujourd'hui un processus long et son évolution est strictement liée à l'approbation de la stratégie du secteur. La viabilité technique de l'élevage des espèces de grande valeur telles que la corvina et la sole sénégalaise a été démontrée. De plus, il existe un bon potentiel de croissance de la production de microalgues pour satisfaire les besoins étrangers et locaux, stimulant la mise en place éventuelle de l'activité de la biotechnologie bleue. En général, les produits de l'aquaculture sont déjà bien positionnés sur le marché international. La viabilité technique démontrée pour d'autres espèces telles que la corvina et la sole sénégalaise offre des opportunités pour obtenir une plus grande part du marché international. La R&D en aquaculture a atteint de bons niveaux aux Canaries. L'Université de *Las Palmas de Gran Canaria* (ULPGC) mène des recherches et fournit un soutien scientifique et technique au secteur privé et au dispositif de recherche et de développement en Macaronésie dans son ensemble. Le *Grupo de Investigación en Acuicultura* (Groupe de recherche en aquaculture) de l'ULPGC fait la promotion d'une vision stratégique du secteur aquicole avec des produits de haute qualité nutritionnelle, d'innovation alimentaire, de sélection d'espèces et de polyculture multitrophique. Le projet ECOAQUA, qui développe la prochaine génération de recherche sur l'aquaculture durable dans l'UE, en cohérence avec la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin et la croissance bleue, est particulièrement pertinent. Il développe la technologie et la science de l'aquaculture, favorise la création d'infrastructures, assure la formation des étudiants universitaires et techniques et les échanges de savoir-faire au sein de l'Espace européen de la recherche (EER) et avec les RUP, couvrant par exemple la mobilité du personnel et la mise en réseau. Le soutien du dispositif de R&D est un atout pour le développement de l'activité aquicole au niveau régional et au niveau du bassin maritime.

Les attentes en matière de croissance des activités de transformation sont faibles en raison de la préférence locale pour le poisson frais. Les formes traditionnelles de transformation, tel que le poisson dans des bocaux en verre, pourraient intéresser les marchés de charcuterie étrangers. Le marché du bassin maritime est particulièrement

intéressant pour la commercialisation du poisson frais et congelé. Considérant que la majeure partie de la production de poisson du **Cap-Vert** est transformée et exportée vers les marchés des régions développées, un manque d'approvisionnement en poisson pourrait apparaître dans cet archipel. L'exploitation de nouvelles espèces, en particulier d'espèces d'eau profonde, pour satisfaire la demande potentielle au Cap-Vert et dans les RUP est également une possibilité de source alternative de protéines.

#### 1.3.5.2 Tourisme côtier

Au niveau du **bassin maritime**, la croissance de l'activité peut augmenter la demande de main-d'œuvre. Cependant, une offre régulière de formation pour des niveaux de qualifications faible à moyen manque dans la région. En effet, les nouvelles formes de tourisme telles que l'observation des mammifères et des oiseaux, etc. peuvent nécessiter du personnel ayant les qualifications appropriées. En outre, la valeur ajoutée du secteur pourrait être accrue en diversifiant l'offre de services touristiques. L'ancien modèle du tourisme balnéaire «soleil et plage» est actuellement remplacé par une utilisation plus complète des espaces marins et de ses ressources.

Considérant que le tourisme côtier est le moteur des économies dans la Macaronésie, les bénéfices découlant de son développement se reflètent nécessairement sur d'autres activités bleues qui lui sont directement ou indirectement liées. D'autre part, l'augmentation des flux touristiques nécessiterait une augmentation des importations de biens, de nouveaux services de transport, des ressources énergétiques supplémentaires et de nombreux autres services visant à répondre à la demande croissante des touristes.

Concernant **les Açores**, l'archipel est au centre du trafic transatlantique des bateaux de plaisance. Horta est l'un des plus grands ports de plaisance au monde en termes de mouvements de bateaux de plaisance. C'est un avantage qui pourrait être développé et d'autres ports de plaisance des Açores pourraient être améliorés.

Concernant le tourisme côtier, la possibilité d'attirer des IDE est liée au développement d'hôtels et de village de vacances de haut niveau, de sports nautiques et d'affrètement. Cependant, les normes d'hébergement devraient être améliorées.

À **Madère**, le développement du secteur est lié au tourisme récréatif et nautique. Les deux activités requièrent du personnel qualifié, tels que des pilotes de bateau, des biologistes, des opérateurs de bateaux, des enseignants, des opérateurs d'observation de baleines et de dauphins, des guides touristiques, des guides naturalistes, etc. Une marque pourrait être créée pour promouvoir le tourisme récréatif et nautique, mais plus généralement pour promouvoir les services locaux et améliorer leur positionnement sur le marché international. L'intégration de Madère dans *Extreme Sailing Series Ocean Race* pourrait également générer des avantages importants pour le tourisme côtier et nautique, surtout avec le potentiel dont dispose Madère pour devenir l'une des destinations nautiques les plus importantes au monde. En effet, les conditions naturelles créent un avantage compétitif par rapport aux autres destinations européennes, avec un tourisme récréatif et nautique possible toute l'année.

La valeur ajoutée pourrait être créée en promouvant de nouvelles formes de tourisme liées à la nature et aux activités récréatives connexes (aires protégées, visites des îles Selvagens, observation des baleines et des oiseaux, *coasteering*, plongée sous-marine, etc.).

L'expansion de l'offre des activités côtières et maritimes dans **les îles Canaries** peut offrir davantage de possibilités de création de valeur ajoutée et d'emploi que le modèle traditionnel de tourisme balnéaire (soleil et plage). Ainsi, de nouveaux besoins de service émergent tels que la formation, les magasins spécialisés, la réparation navale, etc. L'avantage concurrentiel du tourisme côtier est lié à l'importance de l'expérience dans ce secteur. Cependant, des qualifications et des compétences professionnelles plus élevées sont nécessaires pour satisfaire la demande croissante

des nouvelles formes d'activités récréatives, par exemple les activités culturelles, l'observation de la nature, etc.

Le développement du tourisme côtier nécessite de nombreux compromis avec d'autres utilisations de l'espace marin et littoral. Par ailleurs, le nombre croissant de touristes et l'utilisation de l'espace littoral augmenteront la demande pour tout type de services, en particulier l'approvisionnement en eau, qui est une ressource rare, et en énergie, particulièrement l'énergie fossile à laquelle la dépendance est trop importante.

Il convient de mentionner que les activités nautiques au **Cap-Vert** représentent des opportunités de croissance économique et de coopération dans tout le bassin maritime. Des progrès ont été réalisés dans le cadre du programme MAC, particulièrement l'étude du potentiel des activités nautiques dans cet archipel.

### 1.3.5.3 Tourisme de croisière

Dans les **Açores**, le potentiel d'emploi est lié aux activités connexes - par exemple le tourisme côtier et toutes ses activités connexes - qui pourraient bénéficier de l'arrivée de navires de croisière. L'emploi direct (ou la valeur ajoutée) généré par les navires de croisière est marginal par rapport aux effets indirects sur les économies locales. Le potentiel de valeur ajoutée concerne non seulement les croisières traversant l'océan Atlantique mais aussi les croisières autour des îles de l'archipel, avec des impacts positifs liés aux activités connexes. Des investissements ont été réalisés dans les infrastructures et les installations portuaires: le terminal de croisière de Ponta Delgada a stimulé l'arrivée de nouveaux navires de croisière, mais il est nécessaire de renforcer sa compétitivité en termes de coûts d'exploitation, afin d'attirer de nouveaux marchés touristiques. Le concept *fly & cruise* pourrait être développé dans les Açores.

Concernant **Madère**, l'archipel est bien positionné dans le secteur du tourisme de croisière, en raison de ses avantages concurrentiels (attractivité de la région, tradition et connaissance de l'activité, proximité des autres ports et facilité d'intégration dans divers circuits) permettant ainsi l'élaboration de politiques avec les armateurs et les exploitants de croisières. Il est toutefois important d'élargir la coopération avec les ports des îles Canaries, de Lisbonne et des Açores, et de développer des initiatives conjointes avec les principaux armateurs opérant dans cette région.

Aux **îles Canaries**, la coopération entre les compagnies de croisières et les opérateurs touristiques peut créer de bonnes synergies, en particulier concernant l'organisation des services touristiques pour les escales dans les ports, les villes ou les attractions naturelles avoisinantes. Le potentiel de générer des effets indirects sur l'économie en termes de création d'emplois et de valeur ajoutée est donc lié au type de services que les îles Canaries peuvent fournir aux croisiéristes à terre. Aux îles Canaries également, la coopération avec d'autres archipels pour le développement de circuits et des installations et infrastructures liées, en collaboration avec les acteurs du tourisme, a le potentiel d'améliorer la compétitivité.

### 1.3.5.4 Navigation

Étant au carrefour des routes maritimes, et ayant une position privilégiée par rapport à trois continents, les archipels de la **Macaronésie** ont un grand potentiel sur les marchés internationaux. Des fonds publics sont disponibles pour la coopération au niveau du bassin maritime (programme MAC). Cela pourrait soutenir en synergie le développement des spécialisations portuaires dans la zone.

Cependant, la demande croissante de services plus qualifiés de transport maritime (y compris le tourisme nautique) met en évidence le manque d'infrastructures et de personnel qualifié pour répondre aux besoins des activités émergentes. Les ressources humaines et les infrastructures doivent être constamment améliorées pour assurer le développement du secteur des transports maritimes et de l'économie bleue en général.

Dans les Açores, le développement du transport par ferry pourrait avoir un impact positif sur l'emploi en introduisant des liaisons plus fréquentes entre les îles. Le

développement des Açores en tant que pôle central de transport dans l'Atlantique pourrait également avoir un impact important sur l'emploi, compte tenu du nombre de services qui pourraient être développés (transbordement, zone de libre-échange, soutage, etc.) et du nombre de personnel spécialisé et opérationnel nécessaire. La position géographique des Açores pourrait être un élément important pour les investisseurs dans le développement d'installations de transbordement ou d'autres services annexes pour le transport maritime dans les Açores. L'introduction future de carburants alternatifs pour les navires (en particulier le GNL) faciliterait davantage la croissance des ports des Açores dans l'Atlantique, car un plus grand nombre d'escales seraient nécessaires pour le ravitaillement.

Alors que le transport maritime à **Madère** présentait un potentiel de croissance limité (l'activité la plus importante pourrait être le développement du transport de passagers entre Porto Santo et Madère), l'adaptation de l'infrastructure aux nouvelles exigences, notamment en matière de tourisme et de tourisme nautique, augmenterait la compétitivité des ports. La valeur ajoutée du transport maritime dans l'économie locale pourrait être créée en développant des contrats avec des opérateurs privés pour la construction, la maintenance et l'exploitation d'infrastructures et d'installations portuaires maritimes, ce qui peut améliorer la modernisation et l'efficacité de la gestion.

Aux **îles Canaries**, des améliorations ont été planifiées dans le cadre du plan stratégique portuaire. Ces améliorations comprennent l'augmentation des infrastructures portuaires (port de La Luz et future demande d'avitaillement), l'amélioration des ressources humaines avec une meilleure formation, l'aménagement portuaire, l'aménagement des postes d'amarrage commerciaux (quais) et les installations sportives (pontons). La croissance du transport de marchandises et de passagers et des activités liées aux activités navales et nautiques ont des répercussions positives sur la création d'emplois. Il existe un potentiel de création d'emplois en lien avec les économies d'énergie et l'efficacité énergétique des navires (GNL) et dans les ports, et pour des techniciens en gestion environnementale. La construction de nouvelles zones portuaires (marina, pêche et commerce) et de services portuaires à le potentiel de créer un nombre significatif d'emplois directs et indirects. La création de la valeur ajoutée concerne, entre autres, le transport de marchandises, le secteur naval, les activités nautiques et le soutage. Le stockage de produits alimentaires offre également une opportunité de croissance, concernant par exemple le stockage de céréales d'Amérique du Sud.

#### **1.3.5.5 Biotechnologie bleue**

L'activité est fortement axée sur la technologie et dépendante d'importants capitaux. Ainsi, les possibilités d'emploi potentielles comprennent des diplômés universitaires et des diplômés de troisième cycle ainsi que des techniciens de laboratoire. Alors que l'activité de production de microalgues a peu de valeur ajoutée, l'extraction de composés bioactifs pourrait avoir un impact économique significativement plus important sur les économies locales, car il s'agit d'une activité à forte valeur ajoutée.

Aux **îles Canaries**, les techniciens du secteur aquacole travaillent déjà sur la production de microalgues (une branche du secteur régional de l'aquaculture).

#### **1.3.5.6 Énergies marines renouvelables**

L'activité est encore en phase de pré-développement, mais elle a un potentiel de croissance important, non seulement parce qu'elle pourrait générer de nouveaux emplois, mais surtout parce qu'elle pourrait contribuer à réduire la dépendance aux combustibles fossiles. Des ingénieurs et des scientifiques hautement qualifiés sont disponibles dans les RUP, en particulier dans les îles Canaries. Plusieurs projets ont été réalisés, mais le taux de réussite n'est pas important (voir § 1.3.1.6 pour plus de détails).

Le programme de R&D du MAC couvre l'ensemble du bassin maritime et pourrait représenter une opportunité au sein de laquelle ce potentiel pourrait être davantage

exploré et précisé, dans l'objectif d'identifier des solutions commercialement viables et techniquement durables.

### **1.3.6 Conclusions sur les mesures concrètes (par type et par calendrier de réalisation)**

Les conclusions présentées ci-après ont émergé de l'analyse effectuée au niveau du **bassin maritime** et dans chaque **RUP**. Ces conclusions ont été regroupées en trois catégories (législatives, non législatives et financières), en fonction des besoins et d'éventuelles actions d'intervention devant être mises en œuvre pour exploiter le potentiel de chaque activité au niveau du bassin maritime et dans chaque RUP. Un délai de réalisation a été indiqué pour chaque conclusion, à savoir (i) à court et moyen termes, pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 0 et 5 ans et (ii) à moyen et long terme pour les actions qui nécessiteraient une période de mise en œuvre comprise entre 5 et 10 ans.

Des informations plus détaillées sur ces conclusions sont disponibles au chapitre 14 de l'annexe 12 pour le bassin et au chapitre 13 des annexes 7, 8 et 9 pour les RUP.

#### **1.3.6.1 Pêche et aquaculture**

##### **Conclusions législatives**

---

#### **a) Renforcer la coopération en matière de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS)**

La pêche illicite non déclarée et non réglementée (INN) devient un problème pour la région de Macaronésie. La coopération en matière de suivi, de contrôle et de surveillance, en coordination avec les Organisations Régionales de Gestion de la Pêche (ORGP) concernées, semble nécessaire pour mettre en place un système de suivi dans les zones économiques exclusives, ou pour coordonner les mécanismes du marché qui limitent la pénétration des produits de la pêche INN dans les marchés des produits de la pêche. La coopération entre les autorités, les acteurs de la pêche et les garde-côtes devrait être renforcée et devrait suivre les exemples de mesures portuaires et des restrictions à la pénétration au marché mises en place dans plusieurs régions à travers le monde. Dans ce contexte, des efforts sont déjà déployés, en particulier par les ORGP thonières. Des améliorations technologiques, telle que la vigilance aérienne, sont utilisées dans les zones côtières des îles Canaries.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales et des parties prenantes privées (par exemple les pêcheurs locaux).

*Champ d'application géographique d Bassin maritime  
la conclusion:*

#### **b) Renforcer le contrôle et la surveillance de la pêche récréative**

Comme indiqué au § 1.3.3.1, l'émergence de la pêche récréative devient également un problème pour le secteur professionnel. Le contrôle de ces activités est particulièrement difficile en raison du grand nombre de pêcheurs récréatifs et de la fragmentation des ports. Outre la pression exercée par les pêcheurs de loisir sur les ressources, leurs prises ne sont pas déclarées et peuvent ainsi nuire aux mécanismes d'évaluation des stocks. Par ailleurs, le contrôle des activités récréatives est nécessaire afin d'éviter la commercialisation des captures.

Une étude caractérisant les activités récréatives et identifiant les principaux défis liés au contrôle et à l'accès aux marchés devrait être menée afin de mettre en place les mesures nécessaires pour limiter la commercialisation de ces produits.

Les exemples à suivre peuvent inclure les mesures mises en œuvre par les services d'inspection des pêches des îles Canaries pour contrôler les circuits de distribution afin d'empêcher l'accès des poissons pêchés de manière illégale aux circuits de

distribution, ce qui a contribué à limiter le commerce illégal. Néanmoins, le contrôle de la commercialisation fait face à plusieurs défis liés à l'atomisation du territoire et au grand nombre de sites de débarquements. Un autre exemple à suivre concerne la mesure de traçabilité mise en place par la Nouvelle-Zélande, à travers une traçabilité documentaire, dans tous les circuits de commercialisation, permettant un contrôle efficace de la distribution du poisson.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales (par exemple, les services d'inspection) et des parties prenantes privées.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### **c) Développement de la planification de l'espace maritime**

La cohabitation de la pêche avec d'autres activités maritimes, tels que le transport maritime et les ports, le tourisme côtier, les activités nautiques, l'aquaculture et la conservation, nécessite une bonne planification de l'espace maritime. Une étude cartographiant les utilisations et utilisateurs des espaces marins et maritimes et proposant des mesures pour activer la gouvernance maritime dans le bassin maritime est nécessaire.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales et des acteurs privés impliqués dans les activités maritimes.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### **d) Optimisation des processus administratifs en aquaculture afin de faciliter les investissements**

Les procédures administratives pour obtenir des concessions aquacoles dans les RUP sont considérées comme trop longues et peuvent décourager les investissements. Une étude identifiant les problèmes et conflits de capacités dans l'octroi de concessions dans les RUP est nécessaire.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales et des acteurs privés.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère, les Açores et les îles Canaries

### **e) Identification et adoption de mesures pour garantir la durabilité de la pêche**

Afin de préserver les ressources biologiques fragiles des Açores, il convient de consolider les pratiques de pêche écologiquement durables (déjà adoptées par le secteur des pêches des Açores). C'est une étape importante pour garantir le développement durable du secteur de la pêche. La pression exercée sur les stocks d'eau profonde par la flottille artisanale n'est pas totalement durable et des mesures spécifiques devraient être adoptées pour garantir la durabilité de cette pratique de pêche. Les mesures possibles à prendre pour atteindre ces objectifs pourraient inclure:

- l'évaluation des stocks d'eau profonde et l'identification des niveaux durables d'exploitation;
- des règles pour la gestion appropriée des ressources et l'identification de mesures de surveillance couvrant à la fois le niveau d'exploitation et la pression sur les stocks;
- la création possible d'aires marines protégées, avec des restrictions sur l'exploitation des ressources;

- l'adaptation de la flotte thonière par rapport aux ressources disponibles, en introduisant des mesures de réduction progressive de la flotte ou en assurant le soutien à une éventuelle diversification des espèces ciblées et de nouvelles activités.

Dans les Açores, le chalutage a toujours été interdit, la pêche à la palangre est interdite à moins de trois milles de la côte et seule la pêche à la ligne moins intensive est autorisée. Cela a eu un effet positif sur la disponibilité des ressources Dans les Açores. La pêche hauturière pratiquée par la flotte artisanale devrait être mieux contrôlée et réglementée.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, dont l'approche devrait être assurée à long terme, activée par les administrations locales et soutenues par l'administration centrale.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Açores

#### **f) Procédure de déréglementation de licences pour l'aquaculture à Madère**

L'analyse a mis en évidence la lourdeur et la difficulté des procédures administratives pour la mise en place de nouvelles activités aquacoles. Pour cette raison, la procédure d'autorisation et la concession d'espaces devraient être déréglementées afin de faciliter et de soutenir les investissements dans l'aquaculture. Les administrations locales devraient réexaminer la procédure d'octroi de licences et d'attribution des concessions pour les activités aquacoles. Cette action devrait faire suite à une analyse préliminaire des procédures et une identification des problèmes à l'origine des délais actuels de l'octroi des concessions. La procédure de licence des Açores peut constituer un exemple à suivre. En effet, dans les Açores, une «procédure d'autorisation accélérée» pour l'installation et la mise en service des fermes aquacoles a été mise en place. Cette pratique est encore trop récente pour évaluer son impact sur le secteur, cependant, elle pourrait être une source d'inspiration pour d'autres procédures d'autorisation.

C'est une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les administrations locales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère

#### **g) Introduction de règles spécifiques autorisant les pêcheurs à exercer des activités touristiques**

À l'heure actuelle, les navires de pêche commerciale ne sont pas autorisés à entreprendre des activités touristiques. Cette limite devrait être surmontée en introduisant des règles pour l'octroi de licences pour le tourisme maritime.

L'introduction de règles spécifiques pour l'octroi de licences aux navires de pêche pour exercer des activités touristiques constitue la première étape. De toute évidence, les navires de pêche doivent satisfaire les exigences de sécurité spécifiques pour être autorisés à accueillir des touristes à bord. Cela signifie qu'une vérification préliminaire des navires demandant cette licence devrait être effectuée, surtout avec le vieillissement des navires (la plupart des navires à Madère ont plus de 20 ans) et le manque de dispositif de sécurité à bord.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes qui devrait être activée par les administrations locales.

L'expérience des Açores concernant la diversification des activités de pêche peut constituer un exemple à suivre car elle a donné de bons résultats. En effet, les nombres de navires demandant des autorisations pour exercer des activités touristiques a augmenté. Le pescatourisme Dans les Açores a également atteint un

bon niveau de développement et a contribué à créer un revenu supplémentaire pour les pêcheurs.

*Champ d'application géographique* Madère  
*de la conclusion:*

#### **h) Une consultation publique-privée devrait être lancée pour analyser la possibilité du renouvellement de la flotte**

À Madère, la plupart des navires ont plus de 20 ans et présentent des problèmes de sécurité constants pour les équipages. Aux îles Canaries, la flotte vieillit également (35 ans en moyenne) et comprend principalement des navires de pêche artisanale. Étant donné que les politiques et les mécanismes de financement de l'UE ne couvrent pas le renouvellement de la flotte, des consultations entre le secteur privé et les autorités nationales pourraient être lancées pour identifier les actions et les sources de financement possibles, autres que les fonds européens, pour renouveler la flotte. Les actions possibles à entreprendre sont:

- l'inventaire des flottes ayant besoin de renouvellement, afin de quantifier les investissements requis;
- lancement de consultations pour analyser les options possibles pour soutenir le renouvellement.

La consultation est une action à court et moyen termes et devrait être lancée par les administrations locales, avec la participation de l'UE et de l'administration nationale, ainsi que de toutes les parties prenantes concernées.

*Champ d'application géographique* Madère et les îles Canaries  
*de la conclusion:*

#### **i) Évaluation de la viabilité de l'augmentation du quota de thon rouge**

Comme déjà évoqué dans l'analyse des difficultés, les possibilités de pêche pour les ressources clés, à savoir le thon rouge, sont jugées limitées. La révision de l'allocation des principales ressources de pêche nécessite des études techniques *ad hoc* pour appuyer la prise de décision. Ces études doivent porter sur les critères socioéconomiques et de durabilité applicables à l'allocation des ressources aux régions, conformément à l'article 17 de la PCP.

Cette action devrait être activée par les autorités régionales.

*Champ d'application géographique* Îles Canaries  
*de la conclusion:*

#### **j) Renforcer l'efficacité des contrôles de la pêche INN et la pêche récréative**

La pêche INN et la pêche récréative dans les îles Canaries nécessitent des mécanismes de contrôle plus efficaces, surtout avec leur croissance rapide. Aujourd'hui, elles représentent un défi de plus en plus important à la durabilité de la pêche. Les mesures de lutte contre la pêche INN sont en train d'être améliorées, y compris la vigilance aérienne, mais davantage d'efforts devraient être envisagés pour l'éradiquer complètement.

Des études devraient être financées pour caractériser et quantifier l'impact de la pêche récréative, conduisant à l'adoption de mesures plus efficaces pour réglementer cette activité.

Il s'agit d'une action à court terme (qui pourrait avoir une approche à long terme) qui sera activée par les autorités nationales et régionales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

## Conclusions non-législatives

### a) Meilleures évaluations des ressources halieutiques et diversification des espèces ciblées

La collecte de données, ainsi que la recherche scientifique, devraient être améliorées pour obtenir de meilleures évaluations des ressources halieutiques et pour identifier de nouvelles espèces à exploiter. Dans ce contexte, l'exploitation en eau profonde peut, par exemple, être envisagée, sous réserve de travaux de recherche scientifique prouvant l'abondance de la ressource et la mise en œuvre efficace des mesures de gestion. Ceci est particulièrement pertinent pour le Cap-Vert, où la capacité scientifique semble limitée. Les RUP devraient donc continuer à mettre en place des projets de coopération financés par l'UE pour renforcer les capacités scientifiques au Cap-Vert.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessite la participation des autorités régionales et nationales, des centres de recherche et des universités.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime, particulièrement le Cap-Vert

### b) Promotion des produits halieutiques locaux au niveau du bassin maritime et au niveau régional

Le secteur de la pêche est confronté à des problèmes liés à l'éloignement et l'insularité qui entraînent des coûts supplémentaires de transport et entravent la compétitivité du secteur. La promotion des produits locaux de la pêche dans le bassin maritime et au niveau régional réduirait la dépendance aux produits d'importation et les coûts de transport et améliorerait la sécurité alimentaire en créant de la valeur ajoutée. Cette action pourrait faire suite à l'identification de nouveaux marchés aux niveaux régional et international et à l'évaluation de l'acceptabilité de nouveaux produits et espèces avant de les introduire sur les marchés.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales et des acteurs privés impliqués dans la chaîne d'approvisionnement.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

### c) Soutien au renouvellement des générations et à l'amélioration des qualifications des pêcheurs

De manière générale, le secteur de la pêche est caractérisé par un faible renouvellement de générations et une faible qualification des pêcheurs. Au Cap-Vert, la formation aquacole est limitée en raison du manque d'écoles spécialisées. Ces problèmes entravent la compétitivité du secteur et les mesures suivantes pourraient être mises en œuvre pour les surmonter:

- une campagne promotionnelle pour informer les jeunes sur les opportunités offertes par les activités de pêche et d'aquaculture;
- des formations pour les pêcheurs sur les compétences de gestion afin de promouvoir l'esprit d'entreprise;
- la coopération avec le Cap-Vert pour la formation du personnel et l'assistance dans l'évaluation de la viabilité technique d'une école de formation;
- pour les îles Canaries en particulier, les Cofradías et les centres de formation professionnelle devraient être les premiers à promouvoir cette carrière, ainsi que d'autres activités liées à la pêche, tel que le pécaturisme.

Il s'agit d'une action à moyen terme qui pourrait être financée par les fonds structurels. L'action nécessiterait la participation des autorités régionales et nationales, des centres de recherche et des universités.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime, en particulier le Cap-Vert et les îles Canaries

#### **d) Former les pêcheurs à diversifier les activités**

Le pécaturisme et les autres activités (l'observation des mammifères marins par exemple) visant à créer de nouvelles possibilités de diversification de l'activité de pêche, ont le potentiel de créer plus d'emplois et de réduire la pression sur les ressources. Une formation pour les pêcheurs et d'autres parties prenantes intéressées est requise pour le développement de ces activités. La coopération avec le Cap-Vert pourrait être très bénéfique pour cette région. Des actions visant à promouvoir les synergies entre les secteurs de la pêche et du tourisme pourraient être soutenues afin d'identifier les opportunités.

Il s'agit d'une action à court terme qui nécessitera la participation des autorités régionales et nationales, des centres de recherche et des universités.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

#### **e) Diversification de l'activité et de la production**

L'un des principaux besoins du secteur de la pêche Dans les Açores est la diversification des activités et de la production. Une diversification possible pourrait concerner:

- l'identification de nouvelles espèces cibles, commercialement viables, et des produits innovants pour valoriser la production (nouvelles techniques d'emballage, nouveaux circuits de distribution, nouveaux marchés, traçabilité du poisson);
- diversification des activités (par exemple le pécaturisme, l'observation des mammifères marins et d'autres formes de tourisme maritime).

La diversification pourrait être soutenue par la création de liens entre la recherche et la pêche (pour la gestion des stocks et l'innovation des produits et des procédés).

Une étude pourrait être lancée pour identifier d'éventuelles nouvelles espèces présentant un intérêt sur le marché. En outre, l'utilisation de la «marque Açores» devrait être maximisée afin de mieux positionner de nouvelles espèces et de nouveaux produits sur le marché mondial. Les pêcheurs devraient être informés et soutenus lorsqu'ils diversifient leurs activités, et des formations devraient être organisées à cette fin. Enfin, grâce à la coordination avec la recherche, le secteur de la pêche pourrait explorer son potentiel, notamment en matière de diversification des produits.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les administrations locales et les acteurs privés.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

#### **f) Développement d'infrastructures pour soutenir le secteur de la pêche**

Dans les Açores, des infrastructures et des installations en faveur du secteur de la pêche devraient être développées, à savoir: (i) des installations dans les ports de pêche, les points de débarquement et les criées pour la circulation et la gestion des produits; (ii) des installations pour améliorer la conservation, le contrôle et la traçabilité des produits. Une étude pour identifier les principaux besoins du territoire devrait être lancée, définissant les priorités clés (les infrastructures, les activités et les équipements nécessaires suite à la diversification adoptée Dans les Açores). Les résultats de l'étude devraient être utilisés pour la planification et le développement des infrastructures et des installations dans les ports.

La même situation a été observée à Madère. Les infrastructures dédiées aux activités de pêche sont situées dans de petits ports et sont limitées. Ainsi, elles limitent le développement de l'activité de pêche et causent des conflits avec les mouvements de marchandises et de passagers, le transport de passager étant en croissance. Des infrastructures spécialisées pour les bateaux de pêche devraient être mises en place, en tenant compte de la diversification possible des activités de pêche.

En ce qui concerne Madère, une étude *ad hoc* devrait être menée pour identifier le meilleur positionnement des ports et des infrastructures, en évaluant les conditions naturelles et les meilleures options de gestion portuaire.

C'est une action à long terme, qui devrait être activée par les administrations locales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores et Madère

### **g) Formation des pêcheurs dans les Açores et à Madère**

Des formations et des cours spécialisés devraient être organisés pour les pêcheurs et les jeunes pour:

- améliorer les compétences des pêcheurs en gestion d'entreprises;
- améliorer les conditions de sécurité à bord des bateaux de pêche, en particulier des bateaux artisanaux;
- présenter aux pêcheurs les possibilités de diversification et les sensibiliser au potentiel existant;
- soutenir les pêcheurs dans les actions concrètes de diversification (nouvelles espèces, nouveaux produits, nouvelles opportunités de vente, etc., mais aussi de nouvelles activités, comme le pécaturisme);
- attirer les jeunes vers le secteur de la pêche.

Concernant cette action, les Açores disposent de plusieurs avantages compétitifs, car l'école de la mer est considérée comme le lieu le plus approprié pour organiser ces formations. Bien que Madère ne dispose pas d'un centre de formation, l'élargissement des activités proposées au *Centro da Maricultura* devrait être étudié.

Les pêcheurs et les jeunes (à travers les écoles) devraient être encouragés à assister à ces cours, en les proposant comme des opportunités concrètes. Les pêcheurs devraient être soutenus dans la diversification de leurs activités, en les accompagnant tout au long du processus et en suivant leur statut même après le début de la nouvelle activité.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les administrations locales, impliquant les acteurs privés (pêcheurs) et les jeunes.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores et Madère

### **h) Améliorer l'accès aux médicaments vétérinaires pour l'aquaculture**

En particulier, pour les petites entreprises, l'accès aux médicaments vétérinaires et aux aliments médicamenteux pour le secteur de l'aquaculture en cas de maladie spécifique prend du temps, ce qui affecte la rentabilité de la production. En effet, une fois le médicament prescrit par le vétérinaire, le délai nécessaire à l'arrivée des médicaments peut être trop long, surtout si les médicaments ne sont pas disponibles dans la région. En outre, les procédures douanières peuvent allonger davantage ces délais.

Une étude de la chaîne de distribution des médicaments pourrait être menée afin d'identifier les problèmes qui devraient être résolus pour accélérer la distribution des produits pharmaceutiques. En outre, afin de réduire les délais d'acquisition des médicaments, des contrats spécifiques devraient être convenus avec les fournisseurs d'aliments. Enfin, un dialogue et une coopération plus actifs entre les aquaculteurs

pourraient contribuer à créer une «masse critique» et à améliorer la demande d'aliments médicamenteux provenant des RUP.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui devrait être activée par les acteurs locaux, et plus particulièrement par les pisciculteurs.

|                                                           |                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Bassin maritime, et plus particulièrement les Açores, Madère et les îles Canaries |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|

#### **i) Développement de l'aquaculture dans les Açores**

L'analyse a mis en évidence un potentiel de développement du secteur aquacole, pouvant se concentrer sur les espèces suivantes:

- dorade royale;
- autres dorades;
- sérioles;
- balanes.

Les balanes en particulier, représentent un produit de grande valeur, qui pourrait compléter l'activité de pêche. Cependant, le manque général de savoir-faire en matière de techniques aquacoles et de démarches pour l'obtention de licences nécessite l'organisation de formations spécialisées pour le personnel ou les pêcheurs qui entreprennent cette activité.

Des campagnes de promotion devraient être lancées pour attirer l'IDE en aquaculture, en promouvant les atouts du secteur dans les Açores, telles que la «procédure d'autorisation accélérée» et la marque des Açores. Des formations devraient être organisées pour former le personnel ou soutenir le développement des entreprises.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les administrations locales et impliquer les acteurs privés et les jeunes.

|                                                           |        |
|-----------------------------------------------------------|--------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Açores |
|-----------------------------------------------------------|--------|

#### **j) Meilleure connaissance des ressources et exploitation de nouvelles espèces**

Une meilleure connaissance des ressources est nécessaire pour suivre la durabilité des ressources actuellement pêchées. En outre, l'exploitation de nouvelles espèces devrait être étudiée afin de réduire la saisonnalité de la pêche et la pression sur les espèces traditionnellement exploitées. Les nouvelles espèces possibles pourraient être:

- les espèces d'eau profonde, dont le potentiel commercial n'a pas encore été étudié;
- les petits poissons pélagiques - le maquereau, le chinchard, qui pourraient être utilisés comme aliments dans les fermes aquacoles ou pour alimenter l'industrie de transformation;
- les crevettes de Madère qui pourraient enrichir la base gastronomique régionale, malgré des stocks limités.

Un centre de recherche pour le suivi de l'exploitation des ressources et pour l'exploration de nouvelles espèces devrait être créé. Ces fonctions de recherche pourraient être intégrées dans le *Centro de Maricultura* à Calheta.

C'est une action à long terme, qui doit être activée par les administrations locales.

|                                                           |        |
|-----------------------------------------------------------|--------|
| <i>Champ d'application géographique de la conclusion:</i> | Madère |
|-----------------------------------------------------------|--------|

#### **k) Raccourcissement de la chaîne d'approvisionnement, offre de produits au pour la restauration hors domicile**

La mise en œuvre de cette action permettrait d'une part d'augmenter les revenus des pêcheurs et des aquaculteurs et, d'autre part, de fournir au secteur de la restauration

hors domicile des produits de meilleure qualité et de nouvelles spécialités culinaires locales. Ainsi, les mesures possibles pour mettre en œuvre cette action pourraient inclure :

- la création d'une table ronde permettant de faire correspondre l'offre et la demande de produits de la pêche;
- la création ou l'identification de spécialités culinaires à encourager à travers la restauration hors domicile.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui serait activée par les pêcheurs et les aquaculteurs en impliquant le secteur de la restauration hors domicile.

*Champ d'application géographique* Madère  
*de la conclusion:*

### **l) Renforcer les activités promotionnelles pour attirer l'IDE dans l'aquaculture**

Les éléments pouvant être mis en avant pour attirer les investissements sont les suivants :

- les conditions naturelles et climatiques favorables, réduisant la période d'engraissement;
- les conditions naturelles favorables pourraient couvrir les coûts supplémentaires liés au transport des produits vers le continent;
- l'utilisation possible des fonds de compensation pour couvrir les écarts de compétitivité avec les produits du continent;
- la disponibilité du *Centro de Maricultura* à Calheta pour soutenir le secteur en fournissant les juvéniles et d'autres types de soutien;
- des aliments pour poissons pourraient être produits à Madère, par la pêche des espèces à faible valeur commerciale;
- des accords spécifiques avec les acteurs des circuits de distribution devraient être étudiés, car les grandes entreprises pourraient être amenées à chercher une intégration en amont dans la filière.

Des campagnes promotionnelles spécifiques devraient être lancées en utilisant des canaux de communication internationaux et en participant à des événements. Le développement d'utilisations non alimentaires pour l'industrie (production de farine de poisson) devrait être étudié et soutenu. Cependant, les procédures d'octroi de licences et de concession devraient être simplifiées (voir point f) dans les mesures législatives).

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui doit être activée par les autorités publiques au niveau local.

*Champ d'application géographique de* Madère  
*la conclusion:*

### **m) Exploitation des ressources en eau profonde dans les îles Canaries**

L'exploitation des ressources en eau profonde offre des alternatives aux ressources halieutiques traditionnellement exploitées. Toutefois, l'exploitation de ces ressources nécessitent des améliorations technologiques des engins et des études de marché pour identifier des créneaux au niveau régional et international. Les mesures possibles à mettre en œuvre pourraient inclure :

- des études sur les caractéristiques technologiques de la flotte et l'analyse de la viabilité des nouvelles technologies pour cibler les espèces d'eau profonde;
- l'identification de marché aux niveaux régional, national et international;
- la commercialisation de ces espèces, en particulier pour satisfaire les demandes locales de poisson frais.

Il s'agit d'une action à moyen terme, qui serait activée par les acteurs privés et les autorités régionales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

#### **n) Simplification des procédures administratives pour l'aquaculture aux Îles Canaries**

La croissance et la diversification de l'activité aquacole demeurent dépendantes des procédures administratives longues pour l'obtention des concessions aquacoles, ce qui limite les investissements. Une des barrières les plus importantes concerne l'approbation tardive du PROAC. Les processus administratifs doivent ainsi être simplifiés et les mesures possibles à mettre en œuvre pourraient inclure:

- la révision du mécanisme administratif et le chevauchement des compétences entre les administrations;
- la mise en place d'un bureau administratif unique pour traiter les demandes de concessions et les autres exigences administratives.

C'est une action à moyen terme, à activer par les autorités régionales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

#### **o) Relance du secteur de la transformation dans les îles Canaries**

Le secteur de la transformation a décliné en raison de la fin des accords clés d'accès à la ressource. La disponibilité de produits d'importation, conjuguée à la forte préférence régionale pour le poisson frais, a limité le développement de l'industrie de transformation. Des études devraient être financées pour identifier des marchés pour les préparations traditionnelles de poisson sur les marchés régionaux et internationaux. En outre, la viabilité technique et les possibilités de marché pour de nouveaux produits à partir d'espèces d'eau profonde devraient également être analysées à travers des études spécifiques. Le développement de la R&D dans le domaine de la transformation devrait soutenir les deux mesures précédemment mentionnées et, en général, soutenir la relance du secteur de la transformation.

Ces mesures pourraient être activées à court et moyen termes et devraient être soutenues par des acteurs privés et des autorités régionales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

---

### **Conclusions financières**

#### **a) Soutien à l'octroi de crédit aux pêcheurs**

Les secteurs de la pêche et de l'aquaculture dans les RUP dépendent fortement des fonds structurels. Des instruments financiers privés *ad hoc* ne sont pas disponibles. Des mesures au niveau des RUP devraient être mises en œuvre pour faire face à ce problème. Les gouvernements pourraient étudier la possibilité de soutenir les investissements en négociant, avec des intermédiaires financiers, des taux d'intérêt préférentiels et des garanties.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores, Madère et les îles Canaries

### 1.3.6.2 Tourisme de croisière

#### Conclusions législatives

##### **a) Amélioration de la coordination au niveau du bassin maritime pour la mise en place de nouvelles activités touristiques**

La mise en place de nouvelles activités touristiques, correspondant à une utilisation plus complète et plus durable de l'espace marin et des ressources naturelles (par exemple l'observation des mammifères et des oiseaux, la plongée sous-marine, l'exploration des monts et des réserves sous-marins, etc.), pourrait nécessiter des efforts de coordination entre les gouvernements des RUP, le gouvernement du Cap-Vert et le secteur privé, représentés par le Cluster Maritime de Macaronésie, pour adopter des pratiques homogènes au niveau du bassin maritime. Par ailleurs, une coordination entre les régions concernées devrait être envisagée afin d'établir un échange de connaissances et de meilleures pratiques concernant ce type de tourisme. Compte tenu de sa large couverture géographique et de la participation d'acteurs clés, le Cluster maritime est bien placé pour diriger cette initiative.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, nécessitant l'implication des autorités régionales et du Cluster Maritime.

*Champ d'application géographique*      Bassin maritime  
*de la conclusion:*

##### **b) Assurer un compromis entre les activités de développement et la protection de l'environnement**

Un compromis constant devrait être assuré pour (i) le développement de différentes activités touristiques, (ii) la création d'infrastructures de soutien (ports, marinas, autres installations) et (iii) la protection des ressources environnementales. Chaque action de développement devrait être évaluée en se focalisant sur sa durabilité environnementale, considérant que l'atout principal des Açores est son environnement naturel, et que la préservation de cette ressource est essentielle dans toute politique de développement.

Des règles spécifiques devraient être adoptées sur la base de l'évaluation préliminaire de l'impact environnemental.

Aucun calendrier n'est prévu, car il s'agit d'une pratique à adopter pour toutes les activités de développement par les autorités locales qui ont l'intention de mettre en place des activités de développement susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement.

*Champ d'application géographique*      Les Açores  
*de la conclusion:*

##### **c) Meilleure planification et régulation de l'espace maritime dédié au tourisme récréatif**

L'analyse des synergies et des conflits entre les activités maritimes a montré que le tourisme côtier est souvent en conflit avec d'autres activités en lien avec l'utilisation de l'espace. Pour cette raison, la planification et la réglementation de l'espace maritime consacré au tourisme récréatif devraient être renforcées et coordonnées avec d'autres activités. La planification de l'espace maritime devrait être développée par les autorités locales en coordination avec les acteurs économiques concernés. Cette pratique peut être considérée comme la solution la plus appropriée pour résoudre les conflits entre des activités cohabitant dans le même espace.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes qui devrait être envisagée par les autorités locales et impliquer les parties prenantes.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores, Madère et les îles Canaries

---

### Conclusions non-législatives

---

#### **a) Améliorer les qualifications du personnel impliqué dans le secteur**

Une amélioration des qualifications est nécessaire pour satisfaire les nouveaux besoins de l'activité touristique. Ceci est nécessaire pour le personnel disposant de qualifications faibles à moyennes. Dans le cas des activités touristiques émergentes, de nouvelles compétences sont requises pour les guides touristiques et les opérateurs dans le domaine de l'observation de la ressource marine et de l'environnement. La croissance du secteur nautique nécessite des administrateurs de marina. La promotion des activités culturelles dans les communautés côtières nécessite également un personnel qualifié. Dans les RUP, de nouveaux besoins nécessiteront une formation et une certification complémentaires pour le développement de nouvelles activités touristiques compétitives et pour limiter l'apparition d'opérateurs informels. Le niveau de qualification du personnel dans toutes les branches du tourisme côtier «traditionnel» (hébergement, services aux touristes, loisirs, etc.) devrait également être amélioré, en s'adaptant à la demande du secteur.

Ces initiatives devraient être transférées au Cap-Vert dans le cadre du programme MAC.

Pour atteindre cet objectif, des dispositifs de formation continue devraient être créés pour le personnel du secteur touristique. Des centres de formation spécifiques (par exemple l'école de la mer dans les Açores) pourraient être le lieu le plus approprié à cet effet.

Comme déjà démontré dans l'analyse, il est également essentiel de renforcer la coopération entre l'industrie et les systèmes de formation. L'industrie devrait travailler plus étroitement avec les centres de formation afin de faire mieux correspondre l'offre de formation aux besoins du marché.

En outre, l'industrie devrait être plus impliquée dans la promotion des carrières «bleues» afin d'attirer de nouvelles ressources humaines vers les centres de formation et pour les opportunités d'emplois «bleus».

Il s'agit d'une action à moyen et long termes qui pourrait être financée par les fonds structurels. Elle nécessite l'implication des autorités régionales, des centres de formation et des acteurs privés.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores, Madère et les îles Canaries

#### **b) Développement d'une nouvelle approche du tourisme côtier dans les Açores**

Les Açores ne sont pas, jusqu'à présent, une destination de vacances pour les familles avec enfants, la plupart des flux touristiques venant du continent. Ce segment pourrait potentiellement être maintenu, une diversification de l'offre - en exploitant les atouts des Açores - pourrait être poursuivie à travers:

- l'identification de nouveaux marchés (pas seulement le Portugal);
- l'atténuation de la saisonnalité en identifiant de nouvelles attractions à d'autres périodes de l'année, telles que les centres de congrès, le golf et le tourisme nautique;
- les investissements dans les villages de vacances quatre et cinq étoiles afin d'améliorer les niveaux d'hébergement aux normes internationales;
- la promotion du tourisme rural;

- le développement d'autres activités de tourisme maritime (plongée sous-marines avec les requins, les raies manta (*Manta* et *Mobula*) et les requins-baleines (*Rhincodon typus*) et près des monts sous-marins).

La diversification des services touristiques et leur promotion adéquate devraient commencer par l'analyse approfondie de tout le potentiel touristique possible, afin de diriger de manière adéquate les investissements touristiques et la communication. Les acteurs locaux, soutenus par les autorités locales, devraient identifier les synergies possibles et centraliser leurs efforts à l'atteinte de ces objectifs. La stratégie de diversification devrait également être soutenue par une action de communication appropriée, en ciblant le marché mondial (mais en se focalisant particulièrement sur l'Europe et l'Amérique).

Le lancement de cette action pourrait avoir lieu à court et moyen termes, et devrait être activé par les autorités locales, impliquant tous les acteurs privés intéressés par le développement de nouveaux services touristiques.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

### **c) Soutenir la diversification des services touristiques à Madère**

La diversification des services touristiques pour satisfaire la nouvelle demande touristique à Madère comprend:

- la recherche d'éléments naturels (paysage, faune, flore, etc.);
- les sports côtiers et les activités maritimes (observation des mammifères, plongée sous-marine, surf, body board, planche à voile, stand up paddle, pêche récréative, archéologie sous-marine, *coasteering*);
- la navigation et l'intégration récente de Madère dans l'*Extreme Sailing Series Ocean Race* pourraient générer d'autres avantages pour les flux du nautisme et de plaisance vers l'archipel.

Une marque pourrait être créée pour promouvoir le tourisme récréatif et nautique, mais plus généralement pour coordonner les services touristiques locaux et améliorer leur positionnement sur le marché international. De plus, la qualité des services fournis devrait être améliorée, en particulier les installations d'hébergement (par exemple, l'introduction de la certification des activités d'hébergement) et les qualifications du personnel. Les charges administratives pour l'accès aux licences des activités maritimes (en particulier pour les pêcheurs) devraient être réduites, et le développement synergique des différentes activités maritimes dans les zones portuaires, partageant les mêmes espaces et infrastructures, devrait être envisagé.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les autorités locales et les parties prenantes du secteur.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère

### **d) Réduire la pression du tourisme côtier sur la zone de Funchal**

Presque toutes les infrastructures d'hébergement se trouvent à Funchal, où sont concentrés les principaux ports de plaisance, les services liés au tourisme, l'aéroport, etc. Les plans de développement du tourisme devraient s'étendre sur une zone plus large à Madère et à Porto Santo, réduisant ainsi la pression sur les espaces de Funchal.

Une étude *ad hoc* devrait être menée pour étudier et identifier de nouvelles zones de développement du tourisme à Madère.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les autorités locales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère

### **e) Amélioration de l'approvisionnement en eau et en énergie (généré par une demande accrue du tourisme)**

Le secteur du tourisme fait face à des problèmes liés à l'obsolescence des infrastructures et aux besoins élevés en eau et en énergie. Le dessalement de l'eau de mer a été d'une importance capitale pour la croissance du secteur et continuera d'être un levier de développement. Les énergies renouvelables, y compris les énergies bleues, apparaîtront comme une alternative à la forte dépendance aux énergies fossiles. La capacité de dessalement est en cours d'expansion. La R&D dans les énergies renouvelables bleues devrait être menée pour les rendre commercialement viables.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, à activer par les autorités régionales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

### **1.3.6.3 Tourisme de croisière**

#### **Conclusions non-législatives**

### **a) Réduction des effets de saisonnalité et coordination sur les intérêts dans le secteur**

La saisonnalité du tourisme de croisière doit être compensée par des produits touristiques innovants et en proposant de nouvelles lignes de croisière. La coopération au niveau du bassin maritime doit se poursuivre. Il est nécessaire d'établir des liens avec les agences de voyage pour offrir des services complémentaires aux croisiéristes, comme les excursions et les villages de vacances.

Dans les Açores, la coordination concernant les intérêts et les efforts entre les différentes parties prenantes du secteur devrait être renforcés afin de permettre au territoire de mieux répondre aux besoins des navires de croisière faisant escale dans les ports des Açores et de garder les passagers pour des séjours plus longs. Pour cette raison, la coopération au niveau du bassin maritime devrait être renforcée, comme par exemple la coopération entre l'*Association Cruises in the Atlantic Islands* et le Cluster maritime. Des synergies avec les agences de voyage devraient être identifiées, avec la mise en place de services et d'attractions touristiques complémentaires, permettant de prolonger la durée des escales. Une table ronde pourrait être créée, impliquant les compagnies de croisières et les acteurs locaux, pour permettre à l'offre de l'archipel de répondre à la demande des navires de croisière.

Cette action pourrait être mise en œuvre à court et moyen termes et devrait être initiée par les autorités locales, impliquant les parties prenantes locales, les compagnies de croisières et le Cluster maritime.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime, particulièrement les îles Canaries et les Açores

### **b) Amélioration des infrastructures pour les navires de croisière dans les Açores**

De meilleures infrastructures sont nécessaires pour assurer un accostage adéquat des navires de croisière faisant escale dans les Açores. La table ronde mentionnée au point a) ci-dessus pourrait également servir à identifier les besoins éventuels des lignes de croisière en termes d'infrastructures.

Il s'agit d'une action à long terme, qui devrait être activée par les autorités locales travaillant en étroite collaboration avec les compagnies de croisière. Les ports devraient jouer un rôle central, car les espaces dédiés aux escales de navires de croisière devraient être développés en tenant compte des besoins d'autres activités. Voir aussi les conclusions du chapitre navigation.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

*la conclusion:*

**c) Développement de micro-croisières dans les Açores**

Considérant que chaque île a ses propres atouts, l'archipel pourrait fournir les éléments nécessaires pour développer des «micro-croisières», c'est-à-dire des croisières autour des îles de l'archipel. Des micro-croisières ont été expérimentées avec succès dans différentes régions à travers le monde et pourraient être réalisées en utilisant différents types de navires. La solution ne nécessiterait pas d'investissements importants, puisque les croisières se dérouleront à bord de navires de plaisance avec un nombre limité de cabines. Dans un premier temps, les éventuels investisseurs intéressés devraient être identifiés, puis ces croisières devraient être adéquatement promues, en partie par des canaux institutionnels.

Les autorités locales devraient stimuler le développement de l'activité, les armateurs (également d'Europe) devraient être intéressés à investir dans ce type de tourisme dans les Açores.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, à condition que les investisseurs soient intéressés par cette activité.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

**d) Consolidation de la position de Madère dans le segment des croisières**

Le tourisme de croisière permet à Madère de compenser les cycles saisonniers traditionnels liés au tourisme. Pour cette raison, la position de Madère dans le tourisme de croisière devrait être consolidée à travers:

- le développement des initiatives conjointes avec les principaux armateurs actifs dans cette région;
- le renforcement de la coopération avec les ports des îles Canaries, de Lisbonne et des Açores;
- la création des synergies et la diversification des produits, en mettant l'accent par exemple sur le lien entre les opérations des terminaux de croisière et les activités terrestres (par exemple les excursions à terre ou les villages de vacances);
- l'amélioration des infrastructures à Porto Santo pour augmenter le nombre d'escales de navires de croisière.

Pour atteindre ces objectifs, une table de négociation permanente pourrait être mise en place, impliquant les compagnies de croisières, les autorités locales de Macaronésie et les parties prenantes, afin de mieux répondre à la demande des croisiéristes et d'accroître l'attractivité des services fournis.

L'action devrait être activée à court et à moyen termes, tandis que l'approche à suivre devrait être plus longue.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère

**1.3.6.4 Navigation**

**Conclusions législatives**

---

**a) Renforcement de la coopération entre les administrations portuaires dans le bassin maritime**

Une collaboration renforcée est nécessaire entre les régions en matière de logistique, de normes de service et de progrès technologique. Les mesures qui peuvent potentiellement être mises en œuvre couvrent la création d'un réseau permanent de collaboration et le partage des connaissances et des expériences, des projets

communs et la formation du personnel. Les ports du bassin maritime coopèrent déjà dans le cadre du programme MAC, mais une coopération accrue est encore nécessaire.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui nécessiterait la participation des autorités régionales et nationales et des acteurs privés.

*Champ d'application géographique* Bassin maritime  
*de la conclusion:*

#### **b) Nouveaux modèles de gestion portuaire**

Comme mis en évidence par l'analyse, le modèle de gestion des ports dans les Açores et Madère est basé sur une direction par le secteur public. Une analyse visant à étudier d'autres modèles de gestion portuaire possibles devrait être réalisée afin d'attirer les investissements étrangers et de développer les infrastructures. Les investissements privés pourraient aider à soutenir la construction, l'entretien et l'exploitation de certaines infrastructures et installations portuaires maritimes.

Les pouvoirs publics devraient lancer une étude pour évaluer d'éventuels modèles de gestion alternatifs pour les ports des Açores et de Madère. La dernière étape (action à long terme) envisagerait l'adoption du modèle le plus approprié pour développer les infrastructures nécessaires.

*Champ d'application géographique* Les Açores et Madère  
*de la conclusion:*

#### **c) Planification des espaces pour les activités bleues dans les zones portuaires**

Compte tenu des espaces limités dans les ports de Madère, une gestion adéquate des espaces et des infrastructures devrait être mise en place pour être intégrée au modèle de spécialisation développé dans l'archipel.

Une intégration devrait être envisagée entre les spécialisations existantes dans les ports et les activités suivantes:

- les activités de pêche;
- le tourisme récréatif (en lien avec les activités de diversification des activités de pêche ou autres);
- le tourisme nautique;
- la réparation navale.

L'objectif de l'activité de planification est d'atténuer les conflits potentiels relatifs à l'utilisation des espaces maritimes et de créer un développement synergique des zones portuaires. L'administration locale devrait créer une table de négociation impliquant tous les acteurs concernés par les activités maritimes dans les zones portuaires et identifier les priorités et les besoins clés des différentes parties prenantes. Ces besoins devraient être inclus dans un contexte plus large de modernisation des zones portuaires au service du développement de nouvelles activités bleues. Les sources de financement devraient être recherchées à travers l'intervention de capitaux privés impliquant des investisseurs privés dans la gestion des ports (voir recommandation du point b) ci-dessus).

Il s'agit d'une action à court et moyen termes, qui devrait être activée par les administrations locales, impliquant les parties prenantes de l'économie bleue autour de la zone portuaire.

*Champ d'application géographique* Madère  
*de la conclusion:*

#### **d) Études pour évaluer le positionnement optimal des infrastructures pour limiter l'impact négatif des conditions atmosphériques**

Le développement des infrastructures portuaires devrait être soutenu par des études spécifiques évaluant le positionnement optimal des infrastructures pour limiter l'impact négatif des conditions atmosphériques (tempêtes, vagues, marées, etc.). Ce type

d'études devrait être réalisé avant d'envisager tout type de développement infrastructurel dans les zones portuaires. L'évaluation approfondie des conditions atmosphériques afin d'identifier la meilleure solution d'infrastructure devrait toujours être effectuée avant que les investissements ne soient alloués.

Cette pratique devrait être adoptée dans tous les cas où de nouvelles infrastructures sont envisagées.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Madère

---

### Conclusions non-législatives

---

#### **a) Augmenter les qualifications du personnel employé dans le transport maritime et les activités portuaires**

Les activités portuaires et de transport ont besoin de personnel qualifié, en particulier dans la navigation et la gestion de la logistique. À Madère, l'analyse a mis en évidence le manque de formation de la main-d'œuvre. Dans le cas des îles Canaries, il semble que la main-d'œuvre peut actuellement répondre aux besoins, bien que l'expansion des activités, notamment les activités offshore, nécessitera davantage de personnel qualifié. Au Cap-Vert, l'activité est très limitée. Des efforts devraient être faits pour promouvoir les carrières maritimes et encourager le renouvellement de génération.

La coopération entre tous les territoires et les ports du bassin maritime devrait être renforcée afin de fournir une formation en matière de navigation et de gestion de la logistique. Comme déjà mis en évidence dans l'analyse, il est également important de renforcer la coopération entre l'industrie et les dispositifs de formation. L'industrie devrait travailler plus étroitement avec les centres de formation afin de mieux répondre aux besoins du marché et à la demande de personnel qualifié.

En outre, l'industrie devrait être plus impliquée dans la promotion des «carrières bleues» afin d'attirer de nouvelles ressources humaines vers les centres de formation et les opportunités d'emplois «bleus».

Le Cluster maritime de Macaronésie est bien placé pour promouvoir ces activités.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

#### **b) Augmenter le nombre de connexions pour soutenir les mouvements touristiques**

Concernant le transport de passagers par ferry, l'analyse des difficultés a mis en évidence la nécessité de programmer davantage de connexions afin de soutenir les mouvements touristiques entre les îles, même en dehors des périodes de pointes saisonnières. Pour atteindre cet objectif, une analyse préliminaire de la demande et une analyse des coûts-bénéfices devraient être menées pour déterminer la durabilité de l'introduction de nouvelles connexions. Les connexions supplémentaires pourraient être proposées et mises en œuvre uniquement si cela est jugé nécessaire. L'utilisation du financement de l'UE pourrait soutenir le développement du secteur.

Il s'agit d'une action à court et moyen termes qui devrait être envisagée par les compagnies de ferry.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Açores et îles Canaries

#### **c) Amélioration des infrastructures dédiées aux ferries, aux croisières et aux services nautiques dans les Açores**

Concernant le transport de passagers par ferry, l'analyse a mis en évidence la difficulté de gérer les flux de passagers pendant les périodes de pointe saisonnières. De meilleures infrastructures devraient être développées pour la gestion des flux durant ces périodes.

Concernant les activités nautiques et de croisière, les infrastructures doivent être davantage adaptées à la demande croissante et évolutive du tourisme de croisière et de loisirs. Le nombre de dispositifs d'amarrage n'est pas suffisant pour répondre à la demande actuelle.

Les Açores occupent une position centrale dans le trafic transatlantique des navires de plaisance. Horta est l'une des plus grandes marinas du monde en termes de trafic. C'est un atout qui pourrait être davantage renforcé. De plus, d'autres ports de plaisance des Açores pourraient être développés et d'autres infrastructures devraient être renforcées dans les marinas pour soutenir les navires et leurs utilisateurs.

Une analyse visant à identifier les défis et les besoins en infrastructures devrait être réalisée. Les résultats de cette analyse devraient permettre de planifier et développer les infrastructures. Le FEDER pourrait être mobilisé pour financer ce type d'investissement. Un autre élément devrait être considéré. Les ports des Açores sont 100% publics. Une analyse des avantages possibles pouvant être obtenus par l'association des acteurs privés à la gestion portuaire devrait être réalisée, étant donné que les investissements privés pourraient soutenir le développement d'infrastructures (voir également point b) dans les conclusions législatives ci-dessus). C'est une action à long terme, qui devrait être activée par les autorités locales et nationales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

#### **d) Les Açores en tant que carrefour de transport dans l'Atlantique**

Concernant le transport de marchandises, les Açores pourraient occuper une place centrale de transport au centre de l'Atlantique servant de plate-forme pour la distribution de marchandises depuis et vers l'Europe, mais aussi depuis et vers l'Amérique du Nord et du Sud et l'Afrique.

Le développement futur des navires propulsés au gaz naturel liquéfié (qui nécessiteraient un ravitaillement plus fréquent) pourrait renforcer cette position. Les mesures possibles à prendre à cet égard sont les suivantes:

- une analyse complète pour mieux définir le rôle potentiel des Açores dans l'Atlantique;
- une identification des segments de cargaison possibles qui pourraient être développés;
- une vision stratégique à adopter par les pouvoirs publics;
- un développement d'infrastructures pour la circulation et le stockage de marchandises (entreposage, grues, zone de libre-échange possible, etc.);
- une attraction d'IDE pour les concessions (greenfield, brownfield, landlord, etc.) dans la zone portuaire;
- un renforcement des installations de GNL à des fins de soutage.

C'est une action à long terme, qui devrait être activée et gérée par les autorités locales et nationales.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les Açores

#### **e) Amélioration des infrastructures dédiées au tourisme nautique et récréatif à Madère**

Dans la marina de Funchal en particulier, mais dans tout l'archipel en général, il existe une longue liste d'attente pour la location de places d'amarrage. Les actions suivantes doivent être planifiées pour soutenir le développement du tourisme nautique:

- le développement de l'accès à l'équipement mécanique en mer (par exemple, grues, installations de mouillage, etc.);
- le développement d'installations d'accostage pour les yachts de plus de 25 mètres;

- l'entretien des structures actuellement disponibles;
- le développement de stations d'accueil, de places d'amarrage, d'entretien à sec et de services de soutien;
- le soutien à la mise en œuvre de services complémentaires aux activités nautiques et récréatives (par exemple, réparation de navires).

Une évolution dans le système de gestion portuaire pourrait apporter des capitaux privés pour soutenir ces investissements.

Afin d'entreprendre les actions proposées, une table ronde privée-publicue avec toutes les parties prenantes potentiellement impliquées dans les activités portuaires devrait être créée pour identifier les priorités et les besoins. En outre, d'éventuelles alternatives de gestion portuaire pourraient être identifiées (voir point b) dans les recommandations législatives) afin d'attirer les investissements privés. Évidemment, avant de lancer un quelconque développement d'infrastructures, une étude préliminaire devrait être menée pour évaluer le type d'infrastructures à développer au regard des conditions atmosphériques.

C'est une action à long terme, qui devrait être activée et gérée par les administrations locales.

*Champ d'application géographique* Madère  
*de la conclusion:*

#### **f) Amélioration des installations portuaires pour répondre aux nouveaux besoins des activités nautiques**

Des installations portuaires visant à satisfaire les nouveaux besoins des activités nautiques sont nécessaires, en particulier concernant les grands navires de plaisance. Les espaces portuaires devraient être réorganisés et les installations améliorées pour satisfaire la demande locale et internationale.

Il s'agit d'une action à moyen terme, qui devrait être activée par les autorités régionales et impliquer les autorités portuaires et les acteurs privés.

*Champ d'application géographique de* Les îles Canaries  
*la conclusion:*

### **1.3.6.5 Biotechnologie bleue**

#### **Conclusions non-législatives**

---

##### **a) Coopération continue dans la région de Macaronésie**

Bien que cette activité ait un plus grand potentiel dans les RUP, une coopération importante pourrait permettre de faire face aux défis liés à la R&D, à la formation et à l'échange des meilleures pratiques. Ainsi, une coopération continue dans la région de Macaronésie est nécessaire.

Les stratégies visant à relever les défis relatifs aux biotechnologies marines (financement, R&D et formation, entre autres) devraient être définies au niveau du bassin maritime. Actuellement, des travaux importants sont menés par les secteurs de la recherche et du milieu universitaire dans le cadre du programme d'MAC.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui devrait être promue par les autorités régionales et réalisée par des acteurs privés.

*Champ d'application géographique de* Bassin maritime  
*la conclusion:*

##### **b) Développement d'une infrastructure de production nécessaire pour ajouter de la valeur à la production de microalgues**

Il existe un potentiel de production de produits de biotechnologie bleue qui pourraient entrer sur des marchés internationaux concurrentiels, par exemple les marchés

pharmaceutiques, alimentaires, cosmétiques et les marchés liés à d'autres utilisations industrielles. Le développement d'une infrastructure de production est nécessaire pour ajouter de la valeur à la production de microalgues pour, par exemple, faire de l'extraction de composés bioactifs. Des investissements ont été réalisés dans la production de microalgues, en partie grâce à l'ancien fonds européen pour la pêche. Ceci a fourni la base pour une future activité de biotechnologie bleue. Les besoins en investissement doivent être identifiés et les priorités doivent être établies.

Il s'agit d'une action à moyen terme, qui devrait être promue par les autorités régionales et réalisée par des acteurs privés.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

---

## Conclusions financières

### a) Diversification des sources de financement

Les investissements dans des équipements destinés à la production commerciale ne sont pas éligibles au soutien du FEAMP et nécessitent d'autres formes de financement. La *Sociedad para el Desarrollo de Canarias* (SODECAN) a créé des instruments financiers basés sur le FEDER pour d'autres activités novatrices. Cela peut servir de modèle pour le secteur de la biotechnologie en général. Les sources de financement et les mécanismes de réalisation de ces investissements devraient être identifiés.

Il s'agit d'une action à moyen terme, qui devrait être promue par les autorités régionales et réalisée par des acteurs privés.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Les îles Canaries

### 1.3.6.6 Énergie marine renouvelable

---

## Conclusions non-législatives

### a) Consolider la coopération et la recherche dans la région

Bien que cette activité ait un plus grand potentiel dans les RUP, une coopération importante pourrait permettre de faire face aux défis liés à la R&D, à la formation et à l'échange des meilleures pratiques. Ainsi, une coopération continue dans la région de Macaronésie est nécessaire. Les stratégies visant à relever les défis concernant les énergies bleues (financement, R&D et formation, entre autres) doivent être développées davantage.

Il s'agit d'une action à moyen et long termes, qui devrait être activée par les autorités régionales et impliquer les acteurs privés et les instituts de recherche.

*Champ d'application géographique de la conclusion:* Bassin maritime

## 2 Remarques finales sur l'ensemble des Régions ultrapériphériques

L'économie bleue dans toutes les RUP des bassins maritimes concernés a semblé se concentrer sur quelques grandes activités, déjà presque entièrement développées, ainsi que sur deux activités <sup>(111)</sup> actuellement dans une phase de pré-développement. D'autres activités, qui ont une incidence directe sur l'environnement et sur les ressources biologiques, ont été identifiées dans les différents bassins. Elles se concentrent sur l'extraction de combustibles fossiles, de granulats marins et d'autres minéraux. Elles reposent sur des pratiques extractives qui ne sont pas en ligne avec la «croissance durable bleue».

Dans l'ensemble des RUP, le **tourisme côtier** joue un rôle essentiel: il s'agit de l'activité bleue avec le plus grand impact socio-économique, puisqu'il emploie le plus grand nombre de personnes et produit la VAB la plus élevée dans les économies bleues des RUP. L'activité a aussi des tendances positives de croissance dans presque toutes les RUP. Par ailleurs, compte tenu de leurs atouts naturels et des retombées évidentes que le développement de cette activité pourrait avoir, le tourisme côtier peut être considéré comme l'activité ayant le plus fort potentiel de croissance. En revanche, alors que certaines RUP disposent d'une offre de services touristiques bien définie et structurée leur permettant de diversifier leurs stratégies pour réduire la saisonnalité et augmenter le potentiel de croissance (par exemple aux îles Canaries), d'autres ont besoin d'optimiser les ressources disponibles et améliorer leur offre globale (par exemple les RUP de l'océan Indien). Un point commun a été observé dans tous les bassins maritimes et concerne le fait que le développement de cette activité ne devrait pas être un processus autonome se poursuivant dans chaque RUP de manière indépendante et basé uniquement sur le contexte local. Le potentiel de croissance de cette activité pourrait être atteint en **développant des synergies le long de la chaîne de l'offre touristique, avec d'autres activités maritimes des RUP**, et en adoptant une **approche commune et intégrée de développement avec d'autres RUP** et pays dans le même bassin. Par exemple, le développement du tourisme dans les îles Canaries, également soutenu par le Plan stratégique de promotion <sup>(112)</sup>, a suivi une approche intégrée, en renforçant les synergies avec d'autres activités maritimes et non maritimes au sein de la RUP (par exemple le transport par eau, le transport aérien, la plaisance, les croisières, etc.) et en coopérant avec les territoires voisins (par exemple avec les RUP portugaises et le Cap-Vert concernant la croisière). La coopération dans le cadre du tourisme de croisière est menée au moyen d'initiatives telles que l'Association des croisières dans l'Atlantique et, plus récemment, au niveau gouvernemental <sup>(113)</sup>.

Le tourisme côtier et son développement dans toutes les RUP pourrait être une force motrice pour améliorer les économies locales <sup>(114)</sup>, mais en même temps, il exige des investissements afin d'accroître les services offerts et de répondre à la demande croissante de services. L'augmentation de flux touristiques génère une demande plus élevée de produits à consommer. Dans ce contexte, et étant donné que tous ces

---

<sup>(111)</sup> La «biotechnologie bleue» et les «énergies renouvelables bleues» sont apparues comme des activités importantes à développer, mais encore à un stade de pré-développement.

<sup>(112)</sup> [http://www.turismodecanarias.com/promoturturismocanarias/wp-content/uploads/2013/10/Plan\\_Estrategico\\_promocional\\_isla\\_canarias\\_2012-2016.pdf](http://www.turismodecanarias.com/promoturturismocanarias/wp-content/uploads/2013/10/Plan_Estrategico_promocional_isla_canarias_2012-2016.pdf).

<sup>(113)</sup> <http://www.laprovincia.es/las-palmas/2017/01/18/canarias-azores-madeira-cabo-verde/900611.html>.

<sup>(114)</sup> En conservant l'exemple dans les îles Canaries, 31,4 % du produit intérieur brut de la RUP provient du tourisme, employant 35 % des personnes employées dans les Canaries. Les bénéfices dans l'économie locale sont visibles non seulement dans le secteur lui-même, mais aussi dans d'autres activités maritimes et non maritimes. À cet égard, il est à noter que le tourisme crée 44,6 emplois indirects pour 100 emplois directs.

territoires sont fortement tributaires des importations, l'amélioration des installations pour le **transport maritime de fret** est essentielle pour les économies locales. Cela signifie que des tirants d'eau plus profonds devraient être disponibles dans les ports, ou des infrastructures adaptées devraient être développées pour accueillir de plus gros navires, notamment en Guyane, à Saint-Martin et dans les RUP de l'océan Indien.

Des flux touristiques plus élevés génèrent également une hausse de la demande d'énergie. C'est pour cette raison que les «**nouvelles énergies renouvelables**» font partie d'un des secteurs les plus prometteurs dans les RUP. En effet, chaque territoire est en train de développer ou tester ses propres infrastructures pour la production d'énergie verte à partir des ressources disponibles (énergie thermique des mers, énergie des vagues, installations offshore, etc.). La possibilité que les tests réussissent dans l'avenir est très élevée, bien qu'à l'heure actuelle les technologies soient coûteuses et encore à un stade de développement.

Le tourisme côtier peut également se développer en complémentarité avec d'autres activités telles que **la pêche et l'aquaculture**. Une hausse de la demande en produits alimentaires et en produits locaux signifie une augmentation de la demande en produits de la pêche et de l'aquaculture, notamment en considérant que les produits halieutiques sont perçus par les touristes comme un élément typique de la tradition culinaire dans presque toutes les RUP. Par conséquent, les produits de la pêche et de l'aquaculture devraient être principalement utilisés pour répondre à la demande locale, à l'exception de quelques cas, tels que les îles Canaries, les Açores, Madère et la Guyane, où l'activité pourrait être orientée vers l'exportation, dans une certaine mesure. L'exploitation de ce potentiel dépend des investissements devant être envisagés dans toutes les RUP, pour des raisons différentes (par exemple le renouvellement des flottes, les infrastructures de débarquement, la gestion des ressources). Dans certains cas, des conflits pourraient émerger concernant l'utilisation des espaces. Par exemple de nouvelles exploitations aquacoles pourraient avoir une incidence sur les paysages et l'attractivité des zones côtières, mais la gestion adéquate des espaces pourrait optimiser l'utilisation des ressources et atténuer de possible conflits.

Le tourisme côtier pourrait également être une opportunité pour les pêcheurs pour diversifier leurs activités et augmenter leurs revenus. Le développement de pratiques tels que le «pescatourisme» ou l'utilisation de bateaux de pêcheurs pour des activités récréatives pourrait améliorer considérablement les conditions économiques des communautés locales de toutes les RUP, étant donné que la mer est une ressource commune pour tous ces territoires.

Le **tourisme de croisière** constitue une autre activité maritime importante dans presque toutes les RUP, mais à des niveaux différents. Alors qu'en Macaronésie, par exemple, il a atteint un niveau de développement élevé (bien que les pics de saisonnalité devraient être mieux répartis sur l'année), des RUP ont enregistré une baisse constante dans le nombre d'escales de navires de croisière dans leurs ports (par exemple dans les RUP de l'océan Indien). D'autres RUP subissent la concurrence de destinations «plus prisées» (par exemple les RUP des Caraïbes). Toutefois la position critique du tourisme de croisière dans certaines RUP n'empêche pas le développement du secteur. En effet, cette activité possède par sa nature des atouts pour générer davantage de valeur ajoutée pour les économies locales et améliorer les conditions sociales locales, en créant de nouveaux emplois. L'adoption d'une approche plus stratégique devrait se poursuivre, par exemple en coopérant avec les pays voisins inclus dans les circuits de croisière ou en coopérant directement avec les organisateurs de croisières. L'un des principaux problèmes observés dans plusieurs RUP est le très court séjour des croisiéristes pendant les escales. Ce problème est dû à plusieurs raisons (le manque d'attractions et de services, etc.) et doit être abordé afin de prolonger les séjours et d'augmenter les dépenses dans les RUP. Pour combler ces difficultés, l'interconnexion entre les opérations des terminaux de croisière et les activités terrestres (c'est-à-dire les excursions à terre ou celles dans les stations balnéaires près des ports de croisière) devrait être accentuée. La mise en œuvre de

cette action devrait impliquer potentiellement les organisations de croisières et d'autres intervenants afin de mieux répondre à la demande des croisiéristes et augmenter l'attractivité des services fournis. La création d'une table de négociation permanente qui inclurait tous les acteurs engagés dans l'activité pourrait rationaliser l'amélioration des services à terre.

Une autre activité identifiée dans toutes les RUP est la «**biotechnologie bleue**», qui est encore à un stade de pré-développement mais possède un fort potentiel de croissance, en raison de la grande disponibilité d'espaces pour la production d'algues utiles pour l'industrie alimentaire. En général, seuls quelques projets sont en cours et le potentiel de l'activité est loin d'être atteint. Cependant, l'appui du secteur public devrait être considéré comme crucial pour son développement, dans la mesure où cela faciliterait l'investissement direct étranger pour des intérêts privés et cela soutiendrait la formation du personnel spécialisé.

Alors que le tourisme côtier pourrait représenter le «principal levier» de développement des activités maritimes dans les RUP, l'étude a montré que **chaque bassin maritime et ses territoires associés présentaient leurs propres spécificités** et devaient être abordés en envisageant à la fois des interventions publiques et privées pour leur développement. Le tableau ci-dessous présente les principales mesures identifiées dans chaque bassin devant être développées pour chaque activité.

**Tableau 9 – Tableau synthétique des principales interventions publiques et privées par bassin maritime**

|                              | Caraïbes-Amazonie                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Sud-ouest de l’océan Indien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Macaronésie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pêche et aquaculture</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la coopération régionale pour la gestion des ressources halieutiques.</li> <li>Adopter des systèmes de garantie et des mécanismes fiscaux pour soutenir les investissements dans l’aquaculture.</li> </ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Relancer la production aquacole locale en recrutant un gestionnaire pour l’écloserie locale (à Mayotte).</li> <li>Aligner les bateaux de pêche informelle aux normes de sécurité de l’UE.</li> <li>Développer une flotte de pêche au thon à la palangre à Mayotte (et contribuer à la pérennisation de celle à La Réunion).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer le contrôle des activités de pêche informelle.</li> <li>Évaluer la durabilité de l’exploitation de nouvelles espèces (espèces d’eau profonde).</li> <li>Soutenir la diversification des activités de pêche.</li> </ul>                                                                                                                |
| <b>Tourisme côtier</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer les services dans les ports de plaisance.</li> <li>Mettre à niveau les hôtels aux normes internationales.</li> <li>Soutenir le développement de l’écotourisme.</li> <li>Développer les synergies entre le tourisme de croisière et le tourisme côtier.</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir le développement de l’écotourisme.</li> <li>Augmenter les compétences linguistiques du personnel employé dans le secteur (anglais, français, chinois et russe).</li> <li>Créer un «sanctuaire de baleines» pour favoriser leur observation à La Réunion.</li> </ul>                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un compromis entre les activités de développement et la protection de l’environnement.</li> <li>Diversifier les activités dans les Açores et Madère.</li> <li>Mieux planifier et réglementer l’espace maritime dédié au tourisme.</li> </ul>                                                                                            |
| <b>Tourisme de croisière</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l’accès aux centres villes et aux fronts de mer.</li> <li>Élaborer une stratégie régionale de croisière partagée par les acteurs privés et publics.</li> </ul>                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Adopter une approche intégrée pour développer le secteur dans le bassin maritime.</li> <li>Analyser et restructurer l’offre de services et de logistique pour le tourisme de croisière.</li> </ul>                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire les effets de la saisonnalité et coordonner les efforts dans le secteur pour augmenter l’offre à terre pour les croisiéristes.</li> <li>Développer des microcroisières de courtes distances dans les Açores.</li> </ul>                                                                                                                 |
| <b>Navigation</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la collaboration des administrations portuaires pour réduire la concurrence et augmenter les complémentarités.</li> <li>Stimuler les investissements conjoints des opérateurs portuaires et des entreprises privées pour accroître l’efficacité des ports.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Développer le transport maritime à courte distance à Mayotte.</li> <li>Développer les infrastructures portuaires pour les transbordements et développer une zone de libre-échange à La Réunion.</li> </ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer de nouveaux modèles de gestion portuaire.</li> <li>Améliorer les évaluations environnementales des infrastructures portuaires à Madère.</li> <li>Augmenter le nombre de connexions pour faciliter les mouvements touristiques.</li> <li>Développer les Açores comme hub de transport et de ravitaillement dans l’Atlantique.</li> </ul> |

Exploiter le potentiel des régions ultrapériphériques pour une croissance bleue  
Rapport final

|                                    | Caraïbes-Amazonie                                                                                                                                                                                                                                      | Sud-ouest de l'océan Indien                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Macaronésie                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Énergie marine renouvelable</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer la coopération dans la région pour éviter la duplication des efforts de recherche.</li> <li>• Soutenir une étude de faisabilité de développement de l'énergie hydro-cinétique en Guyane.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir le développement des énergies marines renouvelables dans le bassin maritime.</li> <li>• Promouvoir le développement de technologies adéquates compte tenu des conditions météorologiques locales.</li> <li>• Soutenir la formation de la main-d'œuvre à La Réunion.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider la coopération et la recherche dans le domaine.</li> <li>• Soutenir l'échange des meilleures pratiques.</li> </ul>                                                               |
| <b>Biotechnologie bleue</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir la recherche et la mise en réseau pour le développement de bioressources.</li> <li>• Encourager le partage d'expériences entre territoires.</li> </ul>                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir le renforcement des capacités dans le bassin maritime.</li> <li>• Lancer des initiatives de recherche en biotechnologie bleue.</li> </ul>                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'infrastructure nécessaire pour créer de la valeur ajoutée avec la production de microalgues.</li> <li>• Consolider la coopération entre territoires dans le bassin.</li> </ul> |

Dans le cadre général de la coopération de l'UE dans le secteur maritime, les RUP peuvent jouer un rôle clé puisqu'elles représentent l'UE dans le monde, agissant comme des «avant-postes» pour la rationalisation de nouveaux champs de coopération internationale. Au sein de **l'Alliance de recherche de l'océan Atlantique**, les priorités de coopération identifiées par cette étude concernent principalement l'utilisation durable des ressources marines et la gestion des pêches. Les RUP des Caraïbes et de la Macaronésie pourraient contribuer aux actions extérieures de l'UE dans ce cadre de coopération, tenant compte de l'importance des activités de pêche dans ces RUP. La gestion durable des pêches est un sujet important de coopération <sup>(115)</sup> dans **la gestion des océans** et les RUP pourraient contribuer à identifier et à promouvoir de nouvelles mesures de gestion et de conservation au niveau de leur bassin respectif. En outre, les RUP peuvent contribuer à la gestion des océans au niveau du bassin en proposant et en appliquant des actions en conformité avec les politiques maritimes de l'UE (telle que la Politique commune de la pêche) ou en hébergeant des bureaux régionaux à vocation internationale <sup>(116)</sup>. Les RUP peuvent donc contribuer à **diffuser de meilleures pratiques au niveau des bassins maritimes concernés** et à partager des expériences avec les pays voisins. En outre, dans un cadre plus large de la **Politique européenne de voisinage** <sup>(117)</sup>, les RUP représentent concrètement une plus-value pour lancer des initiatives de coopération avec les pays en développement. Par exemple, la coopération avec le Cap-Vert au sein du programme transnational MAC a été très fructueuse dans le domaine de l'approvisionnement en eau, du développement des activités nautiques et du tourisme en général, et de la prospection et de la valorisation de nouvelles espèces pour les activités de pêche.

Plus généralement, le rôle du **secteur public** dans toutes les activités a été considéré comme la «pierre angulaire» du développement de l'économie bleue, non seulement en termes de soutien financier (pour lequel les investissements privés devraient être encouragés), mais aussi de vision holistique et d'organisation de l'économie maritime dans chaque RUP. Cela en travaillant en étroite collaboration avec les RUP voisins ou les pays tiers, en particulier pour le développement du tourisme côtier et de croisière, qui exigent une coopération étroite entre les territoires du même bassin maritime.

En revanche, il est à noter que les processus décisionnels ne peuvent pas être efficaces sans une bonne connaissance des secteurs. En effet, tout en menant cette étude, la **disponibilité des données et des informations** n'était pas uniforme dans les différentes RUP; et dans certains territoires, les données étaient absentes. Dans certaines RUP, les informations et données détaillées étaient disponibles pour certaines activités économiques (par exemple aux îles Canaries, à Madère, et Dans les Açores), ce qui permet une analyse plus approfondie de certaines activités maritimes et la détermination des mesures pertinentes à prendre. En outre, très peu de programmes, de plans et de stratégies incluent la mise en place de systèmes de collecte de données dans les RUP pour quantifier et suivre leurs économies bleues.

Par conséquent, la première mesure à prendre est de mettre en place des systèmes de gestion et de collecte de données et d'informations robustes et continus pour identifier la dimension maritime de toutes les RUP et mieux définir les stratégies de développement de leurs potentiels bleus.

Deux besoins ont été identifiés dans le **secteur de la pêche dans l'ensemble des RUP**.

- Considérant que les politiques de l'UE ne couvrent pas le renouvellement de la flotte, des consultations entre le secteur privé et les autorités nationales pourraient être lancées afin d'identifier les actions possibles et les fonds, autres que ceux de l'UE, pour assurer ce renouvellement.

---

<sup>(115)</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014\\_2019/plmrep/COMMITTEES/PECH/AD/2017/06-29/1126826FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/PECH/AD/2017/06-29/1126826FR.pdf) .

<sup>(116)</sup> Par exemple, La Réunion accueille depuis peu le secrétariat de l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (SIOFA), une organisation régionale qui va gérer les ressources halieutiques non thonières exploitées dans l'Indien Océan.

<sup>(117)</sup> [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/overview\\_en](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/overview_en) .

- Des campagnes de promotion devraient être lancées pour informer les jeunes sur les possibilités offertes par le secteur, en les formant en tant qu'entrepreneurs capables de diversifier leurs activités dans d'autres secteurs (par exemple dans le tourisme côtier). Cette tâche devrait contribuer à améliorer l'attractivité du secteur pour soutenir le renouvellement générationnel.

Outre l'absence générale de données exhaustives et des problèmes spécifiques liés à la disponibilité des données, une autre difficulté transversale identifiée dans presque toutes les RUP et dans toutes les activités maritimes concerne la **disponibilité limitée de ressources humaines qualifiées et formées**. En outre, l'absence de liens entre les systèmes éducatifs et de formation et l'industrie dans les RUP (c'est-à-dire les entreprises impliquées dans l'économie bleue) empêche non seulement la création de ressources qualifiées pour répondre aux besoins des secteurs, mais réduit également l'attractivité du secteur maritime pour les jeunes générations et limite le renouvellement générationnel.

Un **rôle plus pro-actif de l'industrie dans la formation** devrait être envisagé dans l'ensemble des RUP et l'intervention des acteurs privés devrait constamment être assurée afin de maintenir et ainsi d'augmenter la compétitivité de chaque activité maritime. Des fonds structurels sont disponibles à cette fin et peuvent contribuer à la mobilisation de compétences professionnelles dans les économies bleues et à accroître l'attractivité du secteur pour les jeunes générations.

## HOW TO OBTAIN EU PUBLICATIONS

### Free publications:

- one copy:  
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- more than one copy or posters/maps:  
from the European Union's representations ([http://ec.europa.eu/represent\\_en.htm](http://ec.europa.eu/represent_en.htm));  
from the delegations in non-EU countries  
([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm));  
by contacting the Europe Direct service ([http://europa.eu/eurodirect/index\\_en.htm](http://europa.eu/eurodirect/index_en.htm))  
or calling 00 800 6 7 8 9 10 11 (freephone number from anywhere in the EU) (\*).

(\*) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

### Priced publications:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

### Priced subscriptions:

- via one of the sales agents of the Publications Office of the European Union  
([http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_en.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_en.htm)).

