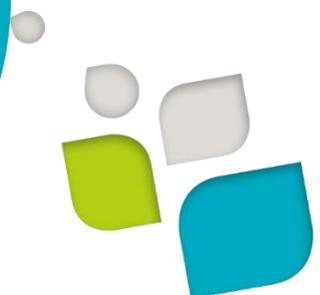


ÉLABORATION D'UN DOCUMENT STRATEGIQUE POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE BLEUE A SAINT MARTIN

Phase 1.1 : Diagnostic et état des lieux



25/01/2023

	<p>BRL ingénierie</p> <p>1105 Av Pierre Mendès-France BP 94001 30001 NÎMES CEDEX 5</p>
	<p>N.B. : Les illustrations ont été réalisées par les auteurs.</p>

Date du document	09/01/2023
Contact	Damien Barral

Titre du document	Rapport de diagnostic de l'Économie bleue de Saint-Martin
Référence du document :	A01066
Indice :	b

Date émission	Indice	Observation	Dressé par	Vérifié et Validé par
10/10/2022	a	Provisoire	Grégoire Touron Gardic/ Anne-Laure Bancel /BDA	BDA
09/01/2023	b	Pour commentaires/relecture client	BDA	DBA
20/01/2023	c	Retour de commentaires client	BDA	DBA

ÉLABORATION D'UN DOCUMENT STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE BLEUE À SAINT-MARTIN

Phase 1.1 : Diagnostic et état des lieux

SYNTHÈSE	1
PRÉAMBULE	3
1 UN TOUR D'HORIZON DES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE DANS LES RÉGIONS ULTRA PÉRIPHÉRIQUES (RUP)	7
1.1 NIVEAU DE DEVELOPPEMENT DES SECTEURS DE L'ÉCONOMIE BLEUE PAR RUP	7
1.2 ÉTAT D'AVANCEMENT DES RUP DANS LA REALISATION DE LEUR STRATEGIE EN MATIERE D'ÉCONOMIE BLEUE.....	9
2 ÉCLAIRAGES MÉTHODOLOGIQUES	14
2.1 RAPPEL DE LA DEMARCHE	14
2.1.1 Le recueil de données et analyse bibliographique	14
2.1.2 La préparation d'entretiens à destination des acteurs de l'île.....	14
2.1.3 Réalisation d'un diagnostic multisectoriel et transversal	14
2.1.4 La réalisation d'ateliers de concertation pour co-construire une stratégie avec un fil conducteur transversal	14
2.2 LES DOCUMENTS-CADRES UTILISES POUR CETTE ÉTUDE	15
2.3 LA DISPONIBILITE DES DONNEES	15
3 PRÉSENTATION DU CONTEXTE DE SAINT-MARTIN	17
3.1 UNE SITUATION SOCIOECONOMIQUE COMPLEXE.....	17
3.2 LA PLACE DE SAINT-MARTIN DANS L'ARC ANTILLAIS.....	19
3.2.1 Statut et localisation de Saint-Martin	19
3.2.2 Positionnement économique de Saint-Martin	20
3.2.3 Vulnérabilité face aux sinistres et risques naturels.....	21
3.3 L'ÉCONOMIE BLEUE A SAINT-MARTIN	22
3.3.1 Les différents secteurs de l'économie bleue	22
3.3.2 Filières sectorielles de l'économie bleue selon leur développement	23
4 LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ : FIL CONDUCTEUR DE LA STRATÉGIE D'ÉCONOMIE BLEUE	27
4.1 GOUVERNANCE ET OBJECTIFS DE LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITE MARINE	27
4.2 HABITATS, ESPECES ET ZONES PROTEGEES	29
4.3 PATRIMOINE MARIN : ATOUTS ET MENACES	32
4.4 ALLER PLUS LOIN DANS LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITE	33

5	ANALYSE SECTORIELLE DE L'ÉCONOMIE BLEUE	37
5.1	FILIERE TOURISME	37
5.1.1	Description générale du secteur	37
5.1.2	État des lieux du secteur : Quelques chiffres et faits marquants :	38
5.1.3	Une stratégie touristique 2017-2027 ambitieuse	38
5.1.4	Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »	39
5.2	FILIERE PÊCHE ET AQUACULTURE	42
5.2.1	Description générale	42
5.2.2	Chiffres clés du secteur	42
5.2.3	Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »	42
5.2.4	Des difficultés omniprésentes sur ce secteur	44
5.2.5	Les besoins de travaux de fonds	44
5.3	NAUTISME ET PLAISANCE	47
5.3.1	Description du secteur	47
5.3.2	Données socioéconomiques	48
5.3.3	Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »	49
5.3.4	Des travaux de fonds pour ce secteur	51
5.4	INDUSTRIE PORTUAIRE & TRANSPORT NAVAL	53
5.4.1	Description du secteur	53
5.4.2	Chiffres-clés du secteur	54
5.4.3	Des projets d'extension conséquents	54
5.4.4	Analyse forces, faiblesses, opportunités et menaces	56
5.5	FORMATION	58
5.5.1	Description générale du secteur	58
5.5.2	L'offre de formation aux métiers marins	59
5.5.3	Analyse forces, faiblesses, atouts, menaces	59
5.5.4	Métiers de la mer et attractivité	60
5.6	CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE	61
5.6.1	Description générale du secteur	61
5.6.2	Données économiques et chiffres clés du secteur	62
5.6.3	Analyse forces, faiblesses, opportunités, menaces	63
5.6.4	Le développement de la réparation navale : un atout dans la stratégie d'économie bleue	64
5.7	AUTRES SECTEURS EN DEVENIR	65
5.7.1	Élevage marin	65
5.7.2	Recherche scientifique	66
5.7.3	Les technologies bleues	66
6	UNE ANALYSE TRANSVERSALE DE L'ÉCONOMIE BLEUE	68
6.1	DES CONTRAINTES ET SOLUTIONS TRANSVERSALES IDENTIFIÉES TOUT AU LONG DU DIAGNOSTIC ET DE LA CONCERTATION	68
6.2	DES BESOINS ET ENJEUX POUR CHAQUE SECTEUR DE L'ÉCONOMIE BLEUE	73
6.3	ZOOM SUR LA GOUVERNANCE, LA FORMATION ET L'ENVIRONNEMENT : LES 3 AXES TRANSVERSAUX DANS NOTRE STRATÉGIE D'ÉCONOMIE BLEUE	80
7	AXES STRATÉGIQUES IDENTIFIÉS PAR LES ACTEURS	84

7.1	UN POTENTIEL A EXPLORER EN INTERNE ET EN EXTERNE	84
7.2	UNE ECONOMIE A RECONSTRUIRE DANS LES SECTEURS PORTEURS	85
7.3	LES FINANCEMENTS	89
8	CONCLUSION.....	89
	BIBLIOGRAPHIE.....	91
	ANNEXES.....	93
Annexe 1.	Liste des acteurs interrogés et/ou rencontrés.....	95
Annexe 2.	Liste des participants aux Premières Assises de l'économie bleue.....	97
Annexe 3.	Programme des ateliers de concertation des Assises de l'Économie Bleue de Saint- Martin.....	100
Annexe 4.	Support d'atelier participatif utilisé lors des tables rondes durant les Assises de l'économie bleue	101

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : « Nuage de mots » illustrant les termes les plus récurrents employés durant l'ensemble des tables rondes	2
Figure 2 : Comparaison des volumes de crédits bancaires dans le domaine de l'économie bleue entre territoires ultramarins français (gauche) et distribution totale des entreprises liées à l'économie bleue dans ces territoires	5
Figure 3 : État d'avancement des RUP dans la réalisation de leur stratégie en matière d'économie bleue	9
Figure 4 : Évolution de la population Saint-Martinoise.....	17
Figure 5 : Pyramide des âges.....	17
Figure 6 : Chiffres socioéconomiques à Saint Martin	18
Figure 7 : Carte de Saint-Martin : une île atypique divisée en deux territoires	19
Figure 8 : Carte de l'aléa submersion marine contenue dans le plan de prévention des risques naturels (PPRN) post-Irma. De larges étendues sont concernées, notamment Marigot, la baie Nettlé et la côte Est	21
Figure 9 : Type d'activités exercées par les entreprises implantées à Saint-Martin (gauche) et type d'emplois exercés par les salariés du secteur privé (droite) à Saint-Martin	23
Figure 10 : Distribution des habitats naturels marins côtiers à Saint-Martin	29
Figure 11 : Grand Paille-en-queue (haut), tortue verte (milieu) et baleine à bosse (bas)	30
Figure 12 : Les espaces bénéficiant d'un statut de protection à Saint-Martin.....	31
Figure 13 : Identification des zones naturelles de conservation prioritaires sur l'île (rouge) et de surfaces bâties (noir). Les flèches rouges illustrent les liens de connectivité à préserver entre les différentes zones de conservation prioritaires.	32
Figure 14 : Chute du nombre d'arrivées sur l'île de Saint-Martin.....	37
Figure 15 : Les 4 marinas de l'île (Fort-Louis et Anse-Marcel fonctionnent normalement ; Port la Royale fonctionne largement au ralenti et Oyster-Pond n'est pas opérationnelle)	47
Figure 16 : Cumul des entrées et sorties dans certains des principaux sites de Saint-Martin. Note : il manque les données de la marina d'Oyster-Pond (jusqu'en 2017) de l'Anse-Marcel (jusqu'à maintenant)	48
Figure 17 : Transport de passagers sur l'arc antillais	53
Figure 18 : Le port de Galisbay actuellement et le projet d'extension	55
Figure 19 : Disposition des principaux chantiers navals de Saint-Martin.....	61
Figure 20 : Typologie des navires faisant escale à Saint-Martin.....	62
Figure 21 : Les 5 phases pour la construction d'une gouvernance intégrée pour l'économie bleue à Saint-Martin	81
Figure 22 : l'Arc Antillais et l'Économie insulaire	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Secteurs d'activités socioéconomiques de l'économie bleue selon la Commission européenne	3
Tableau 2 : Les principaux domaines d'activités de l'économie bleue à Saint-Martin	4
Tableau 3 : Niveau de développement des secteurs de l'économie bleue par RUP	8
Tableau 4 : Stratégies envisagées pour développer l'économie bleue dans chaque RUP	10
Tableau 5 : L'économie maritime à Saint-Martin (Collectivité de Saint-Martin)	23
Tableau 6 : Principales contraintes transversales énumérées durant la phase de consultation.....	69
Tableau 7 : Atouts, enjeux et besoins spécifiques à chaque secteur d'activité	74

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : L'entrée de la plage de Baie-Rouge	10
Illustration 2 : Navire de plaisance au mouillage à la plage de Baie-Rouge	13
Illustration 3 : Fresque murale de deux espèces emblématiques pour la pêche à Marigot : le marlin (gauche) et le thon (droite).....	16
Illustration 4 : La gare maritime de Marigot, le front de mer de Marigot et, en arrière-plan, le lagon de Simpson's Bay. Prise de vue depuis le Fort-Louis (©Gregoire Touron Gardic).....	26
Illustration 5 : La Baie du Galion (droite) et la baie orientale, précédées le long des côtes par l'Étang aux poissons (droite) et la Saline d'orient (gauche). Tous ces espaces naturels côtiers – à l'exception de la baie orientale – sont contenus dans la réserve naturelle. Point de vue depuis le Pic Paradis.....	35
Illustration 6 : « Rendez-vous Bay et Tintamarre » : des Excursions découvertes proposées aux visiteurs pour un tourisme interiles	40
Illustration 7 : La reconstruction post-Irma est en cours, des hôtels à rénover encore nombreux	40

Illustration 8 : Un tournoi de pêche (@Beatrice de Abreu, BRLi).....	45
Illustration 8 : La petite et moyenne plaisance est caractérisée par la présence de nombreux voiliers et catamarans grâce aux conditions de vent favorables.	52
Illustration 8 : une embarcation pour l'activité de plongée	57
Illustration 8 : Catamaran et voiliers en progression vers Anguilla	65
Illustration 6 : La marina de Fort-Louis et la superbe baie de Marigot en arrière-plan.....	67
Illustration 7 : La marina de Port la Royale à Marigot, partiellement désaffectée	83
Illustration 14 : La plage de l'Anse-Marcel.....	88
Illustration 9 : Iguane caractéristique de Saint-Martin, avec le port industriel de Galisbay en arrière-plan.....	102

GLOSSAIRE

Matrice "AFOM" – Matrice « Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces »

CA CPP – Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche (formation de base pour utiliser un navire de pêche)

Capitaine 200/500 – Formation de perfectionnement pour diriger un navire

CCISM – Chambre consulaire interprofessionnelle de Saint-Martin

CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CFA – Centre de formation en apprentissage

CMUBA – Conseil maritime ultramarin du bassin Antilles

COM – Collectivité d'outre-mer

DCSMM – Directive-cadre stratégie milieu marin

DEAL – Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DOM – Département d'outre-mer

DREAL – Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DG-MARE – Direction Générale de la commission européenne pour les affaires maritimes

Ecosite – Site de stockage et de traitement des déchets à Saint-Martin

EP – Établissement portuaire de Saint-Martin

ForMat – Centre de formation aux métiers de la mer

HQWW – Label "High Quality Whale Watching"

ICBI – Institut caribéen de la faune insulaire

IEDOM – Institut d'émission des départements d'outre-mer

INSEE – Institut national de la statistique et des études économiques

METIMER – Association des représentants des métiers de la mer

PPRN – Plan de prévention des risques naturels

RSMA – Régiment de service militaire adapté

RUP – Région ultrapériphérique de l'Union Européenne

SDAGE – Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

STCW Capitaine 200 / 500 – Formation de perfectionnement pour diriger un navire

STDAM – Schéma territorial de développement de l'aquaculture marine

ZEE – Zone économique exclusive

ZMEL – Zone de mouillage et équipements légers

ZNIEFF – Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Illustration 1 : L'entrée de la plage de Baie-Rouge



(©Grégoire Touron Gardic)

SYNTHESE

Ce rapport de diagnostic a pour objectif de rendre compte de la situation de l'Économie Bleue à Saint-Martin. Cette étape a consisté à conduire une analyse multisectorielle afin de mettre en avant les forces, faiblesses, opportunités et menaces des secteurs d'activités liés à la mer. Cette analyse réunit des informations stratégiques, des données issues de rapports d'étude existants, de documents-cadres et règlementaires, et d'entretiens individuels menés avec les parties prenantes.

Pour conduire ce diagnostic, nous avons réalisé une analyse multisectorielle transversale, puis conduit des ateliers de travail multisectoriels lors des « *Premières Assises de l'Économie Bleue de Saint-Martin* » ayant réuni les parties prenantes le 7 novembre 2022. La collectivité a souhaité que la concertation soit au cœur de ce travail de diagnostic et de co-construction de la « stratégie bleue » de Saint-Martin.

Le bilan des enjeux et des besoins du secteur « bleu » à Saint-Martin se résume ainsi :

Les Besoins

- Corriger un manque de communication à propos des différents enjeux actuels sur l'île ;
- Lever des blocages techniques pour le développement de certaines activités ;
- Rendre adéquats les subventions et financements conformément aux objectifs et projets ;
- Anticiper le manque de personnel qualifié pour le développement des secteurs de l'économie bleue ;
- Rendre les infrastructures mieux adaptées aux activités ;
- Renforcer le portage politique transversal (multisectoriel et inter – îles) ;
- Rendre du foncier disponible.

Les Enjeux

- Conserver un patrimoine naturel d'exception, qui est un atout ;
- Développer un accueil de qualité pour les touristes ;
- Se développer dans de nouveaux domaines ;
- Les négociations en cours pour la création d'un Comité des pêches ;
- Se positionner comme un territoire adapté à la pratique de sports nautiques de haut niveau (Wingfoil, surf, kite surf, windsurf, ...) ;
- Maintenir un espace reconnu et de qualité pour les plaisanciers ;
- Développer les marinas qui ont une bonne marge de progression ;
- Saisir l'opportunité d'une position stratégique au carrefour de nombreuses routes maritimes ;
- Maintenir la forte capacité d'accueil des structures existantes ;
- Tirer des bénéfices de ses avantages compétitifs, techniques dans le service aux plaisanciers ; (maintenance des bateaux, réparations, construction navale) qui sont uniques sur l'arc antillais ;
- Des secteurs en restructuration laissant entrevoir de nombreux débouchés ;
- Une dynamique collective « économie bleue » qui est en cours de démarrage.

Les concepts et mots-clés les plus récurrents sont présentés dans la figure ci-dessous. Le champ lexical employé par les participants est révélateur des attentes des uns et des autres :



Figure 1 : « Nuage de mots » illustrant les termes les plus récurrents employés durant l'ensemble des tables rondes



ORIENTATIONS STRATEGIQUES

2

Les points principaux qui devront transparaître dans la stratégie sont :

- Tout d'abord, les aspects de création sont prépondérants. Le contexte de **reconstruction post-Irma et post-Covid** pourrait s'avérer être une opportunité pour bâtir un meilleur futur. Les opportunités de création sont nombreuses : entreprises, projets publics, associations... Il est aussi important de faire germer **la fibre « marine » et entrepreneuse** au sein des plus jeunes générations.
- Pour s'assurer que l'humain puisse s'appropriier les actions futures, il est essentiel qu'il bénéficie des outils nécessaires. **La formation** et la **professionnalisation** des jeunes, de la main d'œuvre et des futurs cadres sont donc des conditions *sine qua non* à la mise en œuvre de l'économie bleue.
- Par ailleurs, **un cadre de gouvernance clair** doit accompagner les parties prenantes. Dans ce sens, les participants aux Assises ont souligné le rôle essentiel que doit y jouer la Collectivité. Un suivi des actions et un **pilotage** semblent attendus.
- En ce qui concerne les secteurs d'activités principaux, il apparaît que le **tourisme** représente le secteur clé pour la mise en œuvre d'une économie bleue résiliente et viable à Saint-Martin. Dans ce cas précis, les aspects relatifs au nautisme y sont intégrés : marinas, chantiers navals, etc. Il va de soi que le principal « terrain de jeu » des activités génératrices d'emplois et de revenus est la mer. Le **tourisme durable** et de qualité (sélective) selon une identité **différenciant l'île française** par rapport aux voisins (**French Touch**) est un axe stratégique majeur.
- Enfin, il est intéressant de remarquer dans la figure ci-dessus **la relative faible emphase pour les aspects liés à l'environnement**. Pourtant, la naturalité de Saint-Martin est reconnue comme l'un des principaux atouts de la partie française de l'île pour y mener à bien sa stratégie d'économie bleue. La biodiversité mais aussi les habitats naturels de façon plus générale doivent être considérés comme des **rampes de lancement** pour la mise en œuvre de l'économie bleue durable.

PREAMBULE

DEFINITION DE L'ÉCONOMIE BLEUE PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

L'économie bleue regroupe les activités socioéconomiques liées aux océans, mers et côtes. Elle recouvre des domaines variés du secteur primaire (pêche et aquaculture), secondaire (transformation des produits de la pêche, productions d'articles liés aux sports nautiques, production d'équipements maritimes, énergies marines renouvelables) et tertiaire (commercialisation des produits de la mer, transport maritime, entretien portuaire et naval, tourisme et activités récréatives, formation aux métiers de la mer, prestations de banques et d'assurance, etc.).

La Commission européenne a circonscrit le périmètre de l'économie bleue à 7 secteurs économiques. Ils sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Secteurs d'activités socioéconomiques de l'économie bleue selon la Commission européenne

Catégorie	Activité
Tourisme maritime	Tourisme côtier Tourisme de croisière
Énergie	Installations pétrolières et gazières en mer Énergies marines renouvelables
Service de transport et maintenance navale	Transport maritime au long cours Transport maritime à courte distance Transport de passage par ferry Transport fluvial Navigation et port de plaisance
Pêche et aquaculture	Produit de la pêche Produit de l'aquaculture Produits aquatiques maritimes
Biotechnologie bleue	Exploration et exploitation d'organismes marins en vue de concevoir de nouveaux produits
Activités extractives	Extraction des agrégats Exploitation minière marine
Autres	Protection du littoral Contrôle et surveillance Dessalement



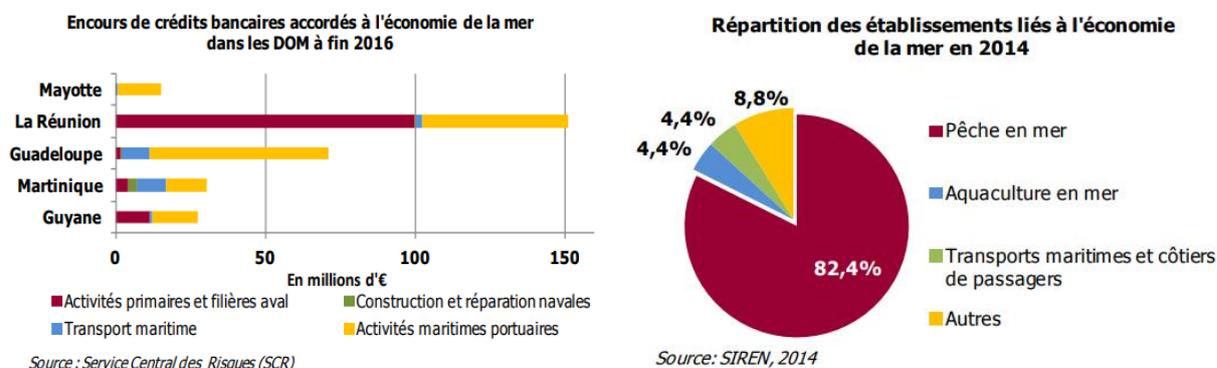
Le tableau suivant présente, pour exemple, les principales activités de l'économie bleue à Saint-Martin en 2022.

Tableau 2 : Les principaux domaines d'activités de l'économie bleue à Saint-Martin

	Activité significative	Activité en développement	Potentiel à concrétiser	à Activité inexistante
Pêche			X (niveau de potentiel : moyen)	
Élevage marin			X (niveau de potentiel : faible)	
Tourisme maritime			X (niveau de potentiel : fort)	
Construction & réparation navale		X (niveau de potentiel : fort)		
Nautisme & Plaisance		X (niveau de potentiel : fort)		
Activités portuaires		X (niveau de potentiel : fort)		
Défense et action de l'État en mer			Activité relativement faible	
Exploration minière des fonds marins				X (Zone économique exclusive réduite)
Parapétrolier offshore				X (Zone économique exclusive réduite)
Biotechnologies bleues				X
Énergies maritimes renouvelables				X (aléas cycloniques élevés)
Domaines transversaux				
Protection de l'environnement		X (niveau de potentiel : fort)		
Formation			X (niveau de potentiel : moyen)	
Gouvernance & connaissances			X (niveau de potentiel : moyen)	

Au niveau national, La Réunion – plus gros territoire ultramarin en termes de population- est la région ultrapériphérique française qui possède l'économie bleue la plus conséquente en termes d'investissements et d'activité (voir figure suivante). Les activités portuaires et primaires (pêche notamment) sont les plus importantes.

Figure 2 : Comparaison des volumes de crédits bancaires dans le domaine de l'économie bleue entre territoires ultramarins français (gauche) et distribution totale des entreprises liées à l'économie bleue dans ces territoires



UNE VOLONTE FORTE DE CROISSANCE BLEUE EN OUTRE-MER AU NIVEAU EUROPEEN ET NATIONAL

La croissance bleue est devenue un pilier fondamental de la politique marine intégrée de l'Union Européenne qui entend mobiliser le potentiel de croissance inexploité dans son économie bleue tout en assurant la préservation de la biodiversité. Les secteurs traditionnels tels que le transport maritime et le tourisme vont gagner en compétitivité tandis que d'autres secteurs émergents tels que les énergies marines renouvelables et la biotechnologie bleue présentent un potentiel de développement important.

Les 5 secteurs prioritaires de la stratégie de croissance bleue de l'UE sont : l'aquaculture, le tourisme côtier, la biotechnologie marine, l'énergie océanique et l'exploitation minière des fonds marins.

Par ailleurs, le Grenelle de la mer a marqué, dès l'année 2010, un tournant en matière de programmation de la recherche et de pratiques scientifiques sur les sujets marins. Les projets de recherche qui développent des approches écosystémiques constituent désormais la norme.

L'effort de coordination des moyens et de la programmation de la recherche constitue une des priorités de la mission confiée à l'alliance ALLENI, créée le 9 février 2010 à l'initiative de la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, et regroupant les opérateurs publics de recherche en France.

Une attention particulière a été portée sur le volet outre-mer de la stratégie nationale pour la recherche et l'innovation sur des enjeux marins.

Enfin, le développement d'une « économie bleue durable » est l'un des quatre objectifs principaux de l'actuelle stratégie nationale pour la mer et le littoral initiée en 2017.



UNE APPROCHE INTEGREE

Les différents secteurs économiques de l'économie bleue sont interdépendants, voire concurrents du fait des infrastructures partagées (ports, réseaux électriques, etc.) et de la nécessaire répartition de l'espace maritime afin de prévenir les conflits d'usage.

C'est pour cette raison que ces différents secteurs ne doivent pas être appréhendés de manière cloisonnée. Une approche intégrée, qui favorise les synergies à la fois entre secteurs et entre acteurs à l'échelle locale et régionale, est le garant d'un développement intelligent, gagnant-gagnant et durable.

Par ailleurs, les liens terre-mer sont essentiels à considérer dans le cadre du développement de l'économie bleue. En effet, celle-ci est impactée ou dépendante de certaines activités terrestres :

- Les pollutions venant des bassins versants en lien avec les activités agricoles, l'urbanisme, la croissance démographique et la dégradation des milieux. Cela peut impacter la capacité de développement des « activités bleues » à moyen terme voire à long terme.
- Certaines activités terrestres constituent une condition nécessaire au développement de l'économie bleue. Par exemple, les infrastructures d'accueil des touristes, les infrastructures de transports et de communication, etc.
- Enfin, l'aménagement du territoire est un élément clé à prendre en compte, notamment dans l'optique de limiter les risques littoraux (submersion marine, érosion du littoral).

Le présent rapport présente le diagnostic de l'économie bleue. Il est organisé en trois grandes parties :

- Pour introduire le propos, un tour d'horizon des stratégies de développement de l'économie bleue est réalisé. Nous avons privilégié les contextes insulaires proches de celui de Saint-Martin afin d'identifier les facteurs de succès et les écueils à éviter. Ce benchmark permet également de cerner ce qui peut être reproductible sur le secteur de Saint-Martin en lien avec la zone néerlandaise, à ne pas oublier stratégiquement.
- Chaque secteur de l'économie bleue est ensuite présenté, en mettant en exergue les axes de développement, les grands projets structurants, les éventuelles faiblesses du secteur et les leviers à mobiliser.
- Une dernière partie synthétise les enjeux de développement de l'économie bleue de manière transversale et consolidée, cherchant les synergies et points de blocage. À échelle locale (interne) ou régionale (externe).
- C'est à partir de ces éléments de synthèse que sera construite la stratégie opérationnelle.



1 UN TOUR D'HORIZON DES STRATEGIES MISES EN ŒUVRE DANS LES REGIONS ULTRA PERIPHERIQUES (RUP)

Dans le cadre de sa stratégie « Croissance bleue » qui vise à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime, l'Union Européenne met en place une 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). Ainsi, toutes les RUP ont engagé le développement de leur stratégie « économie bleue ».

Bien que le contexte des RUP soit très différent les uns des autres, il reste intéressant de comparer les méthodes déployées dans chacune d'elles, et ainsi s'inspirer de ce qui a ou n'a pas fonctionné. Le document d'assistance méthodologique aux régions ultrapériphériques en appui au déploiement des stratégies relatives à l'économie bleue d'Ernst & Young présente l'état d'avancement de la stratégie de développement de l'économie bleue dans chaque RUP, une analyse AFOM ainsi que les priorités possibles. En s'appuyant sur ce rapport, les parties qui suivent présentent un benchmark de la stratégie de développement de l'économie bleue. Il permet d'identifier des projets sur lesquels s'inspirer pour mettre en place celle de Saint-Martin.

1.1 NIVEAU DE DEVELOPPEMENT DES SECTEURS DE L'ECONOMIE BLEUE PAR RUP

Globalement, les activités les plus développées dans les RUP sont la pêche et l'aquaculture, l'accostage et le lamanage en ports, la réparation navale et le transport maritime. Le tourisme côtier, les biotechnologies bleues, la construction navale, les énergies bleues, la désalinisation et la défense maritime sont quasi inexistantes. Il convient donc pour ces RUP de continuer à développer les activités déjà existantes sur leur territoire, tout en élargissant leur spectre à des activités peu ou pas du tout développées, mais qui renferment souvent de forts potentiels (biotechnologies bleues, tourisme et énergie bleue notamment).

Le tableau suivant présente, pour chaque RUP et chaque secteur, le niveau de développement.



Tableau 3 : Niveau de développement des secteurs de l'économie bleue par RUP

Catégorie	Secteurs	Guyane	Guadeloupe	Martinique	Saint-Martin	Réunion	Mayotte	Açores	Madère	îles Canaries
Tourisme côtier	Activités côtières									
	Croisière									
Ressources marines vivantes	Pêche	XX	XXX	XXX	X	X	XX	XX	XX	XX
	Aquaculture									
	Biotechnologies bleues					X				
Activités portuaires	L'accostage et le lamanage	X	XX	XX	X	XXX	XX	XX	X	XX
	Dragage	XXX								
Construction et réparation navales	Construction navale		X		X					X
	La réparation des navires		XX	XX	XX	X		XX	X	XX
Maritime transport	Transport humain		XX	XX	X	XXX	XX	X	XX	XX
	Transport de marchandises	X	XX	XX	X	XXX	XX	X	XX	XX
L'énergie bleue	Marémotrice									
	Énergie marine courante									
	Énergie thermique					X				X
	Énergie éolienne en mer									
	Autres EMR									
Désalinisation	Production d'eau par le dessalement				X		X			XXX
La défense maritime	Technologies de défense									
	Construction navale de défense									

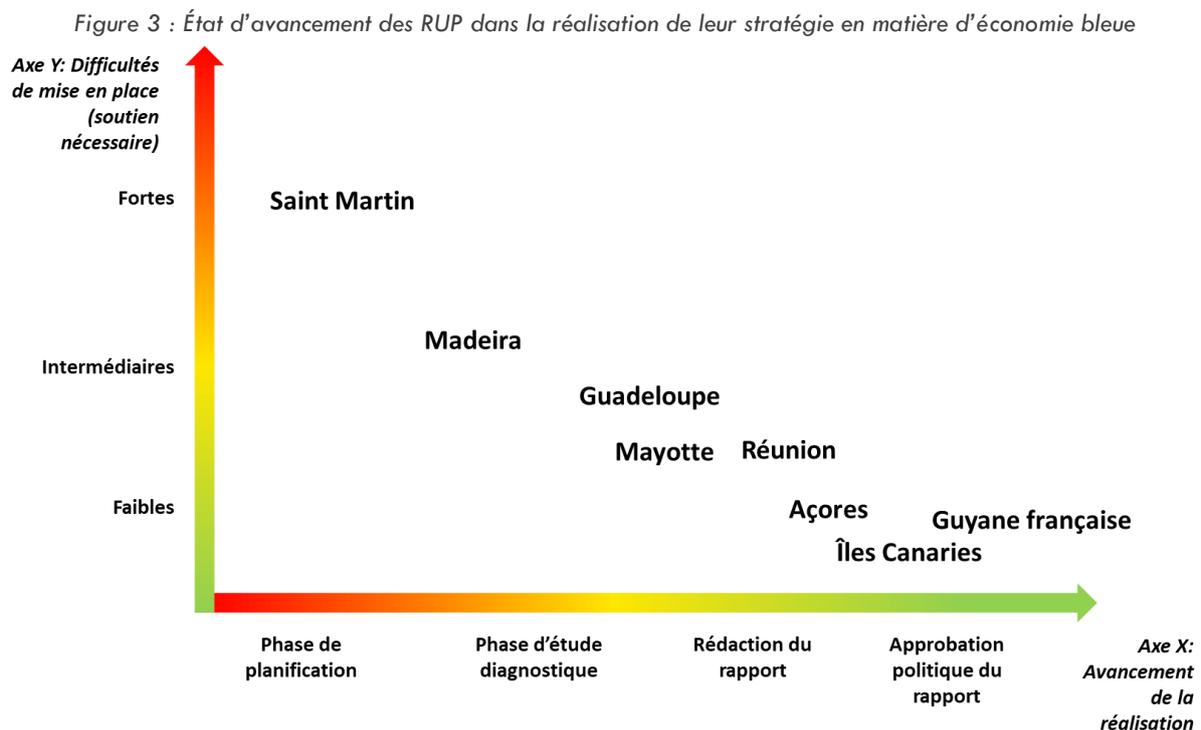
Source : Assistance méthodologique aux régions ultrapériphériques en appui au déploiement des stratégies relatives à l'économie bleue (2020), Direction générale des affaires maritimes et de la pêche – Commission européenne



1.2 ÉTAT D'AVANCEMENT DES RUP DANS LA REALISATION DE LEUR STRATEGIE EN MATIERE D'ECONOMIE BLEUE

ÉTAT D'AVANCEMENT DES ETUDES

Le graphique suivant présente, pour chaque RUP, l'état d'avancement de la stratégie de développement de l'économie bleue (en abscisse) et le degré de difficulté de mise en œuvre (en ordonnée). On note clairement que l'état d'avancement est naturellement corrélé aux difficultés de mise en œuvre. Ainsi, les RUP pour lesquelles il y a de faibles difficultés sont celles qui ont les stratégies les plus avancées dans leur réalisation. C'est le cas de la Réunion, des Açores, des îles Canaries et de la Guyane française



Source : Assistance méthodologique aux régions ultrapériphériques en appui au déploiement des stratégies relatives à l'économie bleue (12 mai 2020), Direction générale des affaires maritimes et de la pêche – Commission européenne

STRATEGIES ENVISAGEES POUR DEVELOPPER L'ECONOMIE BLEUE DANS CHAQUE RUP

Le tableau suivant présente, pour chaque RUP, les principales orientations retenues ainsi que les leviers possibles pour développer les différents secteurs de l'économie bleue.



Tableau 4 : Stratégies envisagées pour développer l'économie bleue dans chaque RUP

	Les Açores	Madère	Îles Canaries	Guyane	Guadeloupe	Martinique	Réunion
Tourisme	Développement d'un écotourisme de grande valeur et durable autour de la faune et la flore uniques de l'île	Développer le secteur des croisières, mais travailler sur des pratiques durables	Progression de la chaîne d'approvisionnement touristique vers une plus grande niche du tourisme écologique et des loisirs	Développer de nouvelles activités touristiques (notamment le tourisme de luxe)	Développer un écotourisme marin et un tourisme de plaisance	Développer les activités de navigation de plaisance et de plaisance	
Ressources marines vivantes (pêche et aquaculture)	Développer les pratiques durables via la formation			Modernisation de la flotte de pêche et développement de nouvelles capacités pour la pêche			
Énergie bleue	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre l'exploitation de l'énergie marémotrice - Renforcer le programme de coopération Madère, Açores, Îles Canaries pour réduire les coûts de l'énergie bleue et développer un marché commercial 	Renforcer le programme de coopération Madère, Açores, Îles Canaries pour réduire les coûts de l'énergie bleue et développer un marché commercial	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer le programme de coopération Madère, Açores, Îles Canaries pour réduire les coûts de l'énergie bleue et développer un marché commercial - Poursuite du développement des stratégies d'ERM conformément à la stratégie de la région en matière d'énergies renouvelables - Développer la formation 		Diversifier les sources d'énergie bleue (sources potentielles : énergie océanique, énergie éolienne en mer)	Amélioration de la source d'ERM pour arriver à une indépendance énergétique	Cluster Temergie



1. UN TOUR D'HORIZON DES STRATEGIES MISES EN ŒUVRE DANS LES REGIONS ULTRA PERIPHERIQUES (RUP)

	Les Açores	Madère	Îles Canaries	Guyane	Guadeloupe	Martinique	Réunion
Biotechnologies bleues		Encourager les entreprises pharmaceutiques à investir dans des produits riches en biodiversité à partir de Madère	- Transformer les projets R&D en économie bleue - Développer la formation			Développer les activités et la R&D pour les produits cosmétiques et pharmaceutiques	- Développer la formation - Accroître les investissements dans des facteurs clés de la bio économie bleue Pôle de compétitivité Qualitropic : innovation en bio économie tropicale
Transport	Développer les pratiques durables via la formation	Sensibilisation et réduction des obstacles réglementaires	Développer la formation pour l'équipage et les navires		Consolider le rôle de plateforme de transbordement		
Réparation navale	Développer les pratiques durables via la formation	Soutenir le secteur de la réparation navale pour les bateaux de plaisance				Formation complémentaire de la main d'œuvre	



Saint-Martin peut s'inspirer des projets et stratégies mis en place dans les autres RUP pour construire sa propre stratégie « Économie bleue ». Ainsi, les premières pistes identifiées pour chaque secteur sont :

- Développer un écotourisme de niche qui promeut un tourisme durable en s'appuyant sur les richesses naturelles de l'île, comme l'envisagent presque toutes les autres RUP ;
- Renouveler la flotte de pêche sur la base de ce qui s'est fait en Guyane. L'UE permet le financement par des aides pour le renouvellement des flottes de pêche dans les RUP. L'aide peut aller jusqu'à 60% pour les bateaux de moins de 12 mètres, jusqu'à 50% pour les bateaux entre 12 et 24 mètres, et jusqu'à 25% pour les bateaux de plus de 24 mètres.
- Étudier la possibilité d'exploiter les énergies bleues en mettant en place une coopération régionale avec la Réunion par exemple, comme le font Madère, les Açores et les îles Canaries ;
- Développer l'activité biotechnologie bleue via des investissements, la R&D et la formation, comme le prévoient la Martinique et la Réunion, etc.
- Soutenir le secteur de la réparation navale et augmenter la formation comme aux Açores, à Madère et en Martinique.



Illustration 2 : Navire de plaisance au mouillage à la plage de Baie-Rouge



(©Grégoire Touron Gardic).



2 ÉCLAIRAGES METHODOLOGIQUES

2.1 RAPPEL DE LA DEMARCHE

Afin de réaliser un diagnostic le plus complet possible, qui intègre les enjeux attenants à chaque secteur et prend en compte les opinions des parties prenantes, une importante base de données a été constituée, suivie d'entretiens étendus avec un maximum d'informateurs provenant de tous les secteurs de l'économie bleue. De la sorte, ce diagnostic (et le processus de rédaction de la stratégie d'économie bleue) a été réalisé en concertation avec les acteurs du territoire.

2.1.1 Le recueil de données et analyse bibliographique

Une première partie du travail a porté sur le recueil de chiffres et données afin d'avoir une vision d'ensemble de la situation. Ces documents ont été fournis par la Collectivité de Saint-Martin et sont détaillés dans la bibliographie et dans la liste de documents-cadres plus bas.

Certains chiffres indiqués dans les documents-cadres ont été actualisés en se basant sur des documents fournis par les différents acteurs rencontrés au cours du diagnostic.

2.1.2 La préparation d'entretiens à destination des acteurs de l'île

Afin d'affiner la vision d'ensemble, une batterie d'entretiens a été préparée, puis menée sur place par les auteurs de ce diagnostic. Ces entretiens ont visé des acteurs représentatifs des différents secteurs de l'économie bleue (acteurs privés sectoriels, institutions, gouvernance, collectivités, administration, port, formation, etc.)

À l'aide de grilles d'entretiens sectorielles, des informations sur l'état de chaque secteur de l'économie bleue à Saint-Martin ont été récoltées avec précision.

2.1.3 Réalisation d'un diagnostic multisectoriel et transversal

L'analyse de l'ensemble des données récoltées au cours des entretiens et de l'étude documentaire a conduit à un diagnostic secteur par secteur, mais aussi transversal.

Ce diagnostic permet d'analyser les besoins et enjeux ainsi que les forces/faiblesses/opportunités/menaces pour l'économie bleue de Saint-Martin, à l'échelle locale et régionale.

2.1.4 La réalisation d'ateliers de concertation pour co-construire une stratégie avec un fil conducteur transversal

En parallèle de l'écriture du diagnostic, les premières Assises de l'Économie Bleue ont été organisées, afin que les différents acteurs concernés par la stratégie puissent s'exprimer sur les axes d'améliorations proposés.

Ces Assises ont eu lieu le 7 novembre 2022 à l'hôtel Grand-Case Beach Club de Saint-Martin, rassemblant une cinquantaine de participants. Une restitution du diagnostic, suivie d'ateliers participatifs par secteur thématique, ont rythmé cette journée. Grâce à la participation massive des Saint-Martinois, de nouvelles informations ont émergé à propos des projets en cours à Saint Martin, et des attentes des acteurs envers la stratégie « économie bleue ».

La liste des participants aux Assises et le programme de la journée sont disponibles en Annexe.



2.2 LES DOCUMENTS-CADRES UTILISES POUR CETTE ÉTUDE

Parmi les documents de référence utilisés pour ce diagnostic figurent, entre autres, les documents suivants :

- Rapport d'activités de la réserve naturelle de Saint-Martin pour l'année 2021 + plan de gestion 2018-2027 ;
- Schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction de la collectivité de Saint-Martin : Programmation stratégique 2017-2027 ;
- « LA FILIÈRE NAUTIQUE À SAINT MARTIN », rapport METIMER pour l'année 2019 ;
- Plan d'Aménagement et de Développement de Saint-Martin (et ses sept fascicules) de 2021 ;
- Rapport méthodologique de la DG-Mare (2020) pour l'assistance aux régions ultrapériphériques pour la mise en place de l'économie bleue (« Assistance for the Outermost Regions to Support their Efforts to Develop Blue Economy Strategies ») ;
- Atlas cartographique de Saint-Barthélemy et Saint-Martin par le CEREMA (2019) ;
- Rapports économiques annuels de l'IEDOM (2021, 2018 et 2015) de Saint-Martin ;
- Synthèse du rapport du délégué interministériel post-Irma (2018) ;
- Document stratégique de bassin maritime des Antilles par le CMUBA (2021) et le CEREMA (2020) ;
- Rapports d'activités annuels de l'établissement portuaire de Saint-Martin (2015 à 2021) ;

Une bibliographie exhaustive est disponible en annexe de ce rapport.

2.3 LA DISPONIBILITE DES DONNEES

Le travail de diagnostic a fait face à un manque considérable de statistiques sur les différents secteurs de l'économie bleue de Saint-Martin. Dès lors, il est difficile de renseigner l'ensemble des indicateurs socioéconomiques (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, nombre d'emplois directs et indirects, nombre d'entreprises, etc.) pour une même année et pour l'ensemble des secteurs. De la sorte, les données présentées dans le rapport ne sont pas issues des mêmes sources et ne sont pas toutes renseignées à la même date. Certaines des informations datent d'avant 2019.

La création de données constitue donc un enjeu clé, qui sera pris en compte dans les propositions d'action et le dispositif de suivi-évaluation proposé (phases 3, 4 et 5 de l'étude).



Illustration 3 : Fresque murale de deux espèces emblématiques pour la pêche à Marigot : le marlin (gauche) et le thon (droite)



(©Grégoire Touron Gardic)



3 PRESENTATION DU CONTEXTE DE SAINT-MARTIN

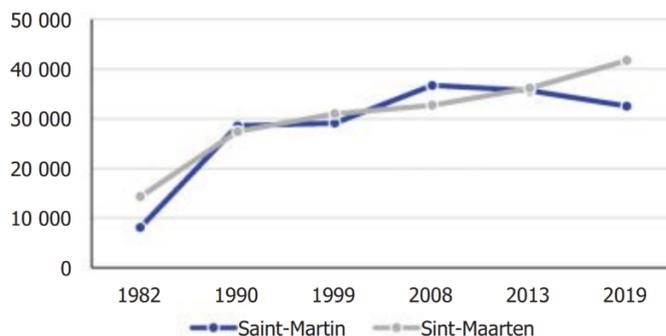
3.1 UNE SITUATION SOCIOECONOMIQUE COMPLEXE

UNE POPULATION JEUNE, SOUMISE AUX MOUVEMENTS DE MIGRATION

La dynamique de population de Saint-Martin est liée au solde des entrées et sorties du territoire. Dans les années 80, une importante communauté Haïtienne s'installe à Saint-Martin, encouragée par les besoins de main d'œuvre engendrés par le développement immobilier et touristique de l'île. La population progresse ensuite de façon plus modérée, grâce au solde naturel, dans les années 1990.

Depuis 2010, le solde migratoire est désormais négatif : les départs sont plus importants que les arrivées. Le solde naturel de la population, qui compensait le phénomène des départs, n'est plus suffisant pour avoir une croissance démographique. Ces départs proviennent du départ massif des jeunes, qui quittent l'île pour poursuivre leurs études ou pour chercher un emploi ailleurs (IEDOM, 2021).

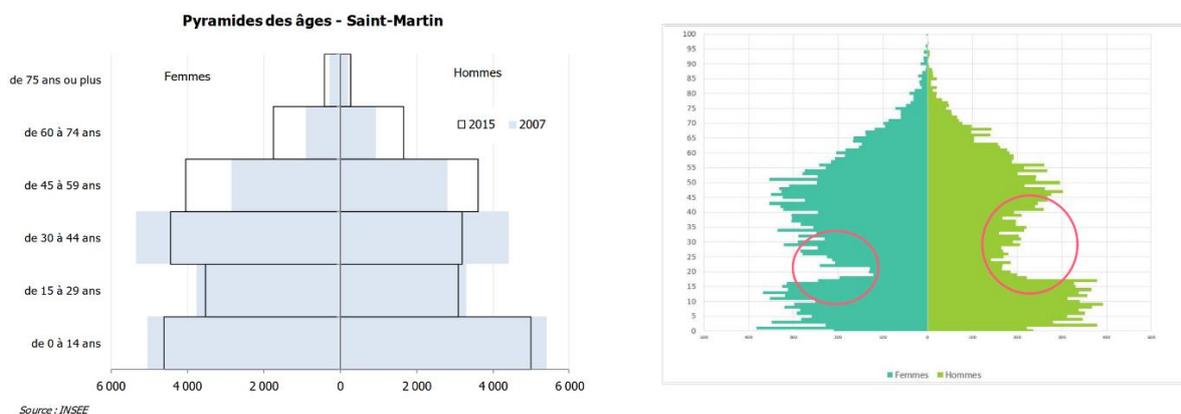
Figure 4 : Évolution de la population Saint-Martinoise



Sources : Insee, Department of Statistics Sint Maarten. (IEDOM, 2021)

Sur la partie française de l'île, ce sont donc 36 108 habitants qui étaient recensés en 2020. Parmi eux, 24.4% des habitants sont âgés de moins de 14 ans, ce qui signifie que la part de la population jeune est supérieure à la moyenne nationale (17.8% au niveau national, 17.9% en Guadeloupe). De la même façon, les personnes ayant un âge compris entre 60 et 74 ans représentent 11,6 % de la population, soit une population âgée relativement faible (contre respectivement 17,8 % et 16,9 % en Guadeloupe et en France hors DOM). Par ailleurs, une part importante de la population de Saint-Martin (30%) est issue de l'immigration.

Figure 5 : Pyramide des âges



IEDOM (2021)



La population est toutefois vieillissante : en 2019, la proportion des jeunes de 14 ans et moins est en retrait de 7,5 points par rapport à 1999. À contrario, celle de la tranche 60-74 ans est plus élevée de 7,3 points. Ceci s'explique par le manque d'emplois et de formations adaptées sur place. Il y a un véritable déficit des jeunes compris entre 20 et 25 ans. La population Saint-Martinoise reste tout de même plutôt jeune par rapport à la France métropolitaine (INSEE, 2019).

UNE SITUATION SOCIALE DIFFICILE

Saint-Martin fait face à une situation socioéconomique complexe, avec un revenu moyen plutôt faible et un taux de chômage relativement élevé. D'après une étude effectuée par l'INSEE, près de 6000 personnes dépendent du RSA, soit 21% de la population. En outre, seuls 50% des 15-64 ans occupent aujourd'hui un emploi, contre 64% en France métropolitaine. Un actif sur 3 était au chômage en 2016. Les quartiers de Sandy Ground, la Savane et de Quartier d'Orléans présentent une concentration très élevée de ces chômeurs (Cittanova, 2021).

Figure 6 : Chiffres socioéconomiques à Saint Martin



(INSEE, 2017)

Le développement économique de Saint-Martin est marqué par le passage d'ouragans majeurs. Grâce à une hausse de la fréquentation touristique à partir des années 2000, le PIB par habitant a toutefois progressé de 2,6% par an. En 2017, le passage de l'ouragan Irma a occasionné près de 1,83 milliard de dollars, dont 1 milliard sont à la charge de Saint-Martin. La fréquentation touristique de l'île a chuté dans le même temps. L'île continue de se reconstruire jusqu'à maintenant, et la fréquentation touristique est encore inférieure aux niveaux pré-Irma.

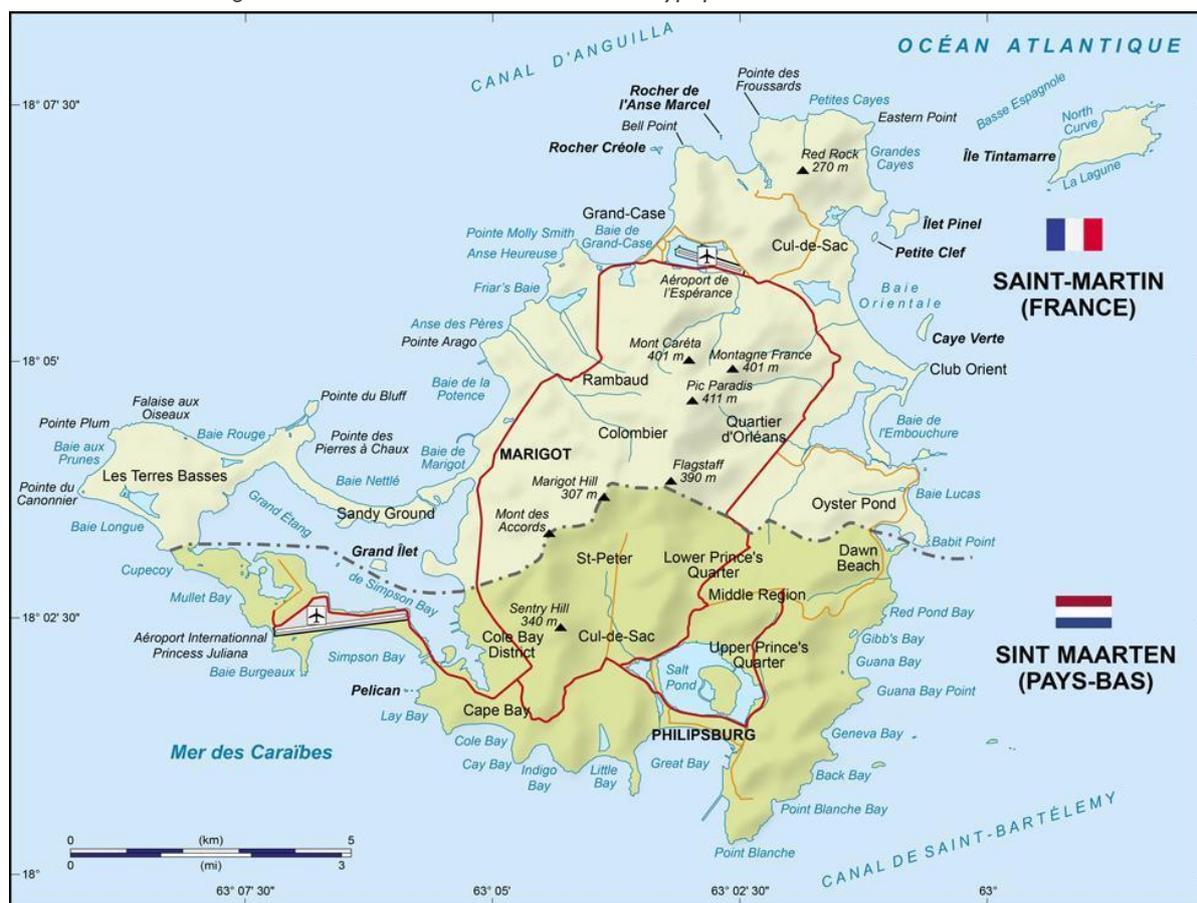


3.2 LA PLACE DE SAINT-MARTIN DANS L'ARC ANTILLAIS

3.2.1 Statut et localisation de Saint-Martin

Saint-Martin est une île des Caraïbes située à 250 km environ au nord de la Guadeloupe. L'île est partagée entre la France et les Pays-Bas depuis 1648 (voir figure ci-dessous). Les deux parties de l'île ont chacune un statut particulier : la Collectivité de Saint-Martin dépend de l'état français, mais dispose d'une relative autonomie de gestion, tandis que Sint Maarten (le nom de la partie néerlandaise) est depuis 2010 un pays du Royaume des Pays-Bas avec plus d'autonomie et dispose de sa propre monnaie (bien que le dollar US soit essentiellement employé).

Figure 7 : Carte de Saint-Martin : une île atypique divisée en deux territoires



La Collectivité de Saint-Martin (commanditaire) dispose de plusieurs compétences, qui sont normalement régies à différents niveaux administratifs (commune, département, région ou état) en France métropolitaine. Ce statut particulier lui est conféré en 2007 (auparavant, elle était une commune rattachée à la Guadeloupe). Les services administratifs de la Collectivité sont jeunes, mais profitent de l'expérience des institutions françaises présentes auparavant. Ce statut particulier lui octroie un large spectre d'actions et de nombreux moyens pour les mettre en œuvre. Le regroupement des différentes responsabilités administratives en une seule entité peut constituer un avantage pour l'implémentation de projets (plus facile de décider et plus rapide).

L'économie de l'île de Saint-Martin repose essentiellement sur le tourisme (environ 60 000 visiteurs en 2021, un niveau qui est toutefois moitié moins élevé que la période précovid), dont dépend la plupart des activités sur le territoire. C'est pourquoi la Collectivité de Saint-Martin cherche à diversifier les activités économiques, notamment par le biais de l'économie bleue. En effet, Saint-Martin dispose d'un potentiel de développement grâce à sa façade maritime et des activités qui s'y rapportent. L'île est située sur l'arc antillais et dispose donc d'une façade atlantique et d'une façade



caribéenne. Son positionnement est un atout pour différents domaines. Le nautisme, notamment, peut se développer grâce à l'accueil de la petite et moyenne croisière. Saint-Martin est aussi un lieu reconnu pour la pratique des sports de glisse (Kite Surf, planche à voile, Wing/Wind foil) et pour l'achat d'équipements et la réparation nautique du fait de sa fiscalité avantageuse, ce qui rend les prix attractifs¹. Néanmoins, en dehors du tourisme, l'ensemble des activités générant des revenus sont soit à renforcer soit à prospecter.

La plaisance est l'un des principaux atouts de l'île. Grâce à sa position idéale au centre de l'arc antillais, Saint-Martin est l'une des bases de croisière majeures de la Caraïbe.

3.2.2 Positionnement économique de Saint-Martin

L'économie insulaire de Saint-Martin repose essentiellement sur les activités liées au tourisme. Par conséquent, l'île fait face à un manque de diversification de ses activités. C'est pourquoi la Collectivité de Saint-Martin étudie ses pistes d'élargissement, notamment en faveur des filières sectorielles de l'économie bleue. L'île étant en effet située sur la partie nord de l'arc antillais, elle dispose d'une façade atlantique et d'une façade caribéenne. Du fait de ce positionnement, Saint-Martin compte bien faire figure de base incontournable pour le mouillage ou l'hivernage de bateaux de plaisance. L'économie insulaire peut également compter sur son potentiel en tant que point d'escale majeure parmi les ports de la Caraïbe, voire en tant que port de maintenance et de ravitaillement notoire avant les traversées de l'Atlantique à destination de l'archipel des Açores ou du continent européen. Du fait de ce positionnement, Saint-Martin est reconnue pour proposer des services de maintenance et de réparation navale ainsi que d'achat d'équipements nautiques. Les autres secteurs d'activités sont quant à eux plus discrets et demeurent donc à développer ou à prospecter.

Les autorités souhaitent développer la petite et moyenne croisière « haut de gamme » et s'appuyer sur la naturalité du côté français de l'île pour y développer un tourisme raisonné « éco-compatible ». Plus généralement, ce sont tous les secteurs économiques qui souhaitent converger vers une offre « haut de gamme » propice à attirer les touristes aisés dont les exigences sont élevées. Saint-Martin souhaite se distinguer de la partie hollandaise de l'île, qui propose essentiellement un tourisme de masse. En développant une approche qualitative, Saint-Martin pourrait donc viser un créneau compatible avec l'offre présente chez son voisin Sint Maarten.

Les immenses paquebots de croisière accostent à Philipsburg (côté néerlandais), tandis que la petite et moyenne croisière fréquente en partie le port français de Galisbay (la moyenne croisière doit cependant rester au mouillage). Les touristes débarquent ainsi, afin de découvrir la « Friendly Island » le temps d'une journée. Plus de deux-millions de croisiéristes ont visité l'île annuellement dans les meilleures années depuis le port de Philipsburg, tandis que, dans le même temps, le port de Galisbay n'en a accueilli que quelques milliers annuellement. Il y a donc ici une marge de progression importante.

De nombreuses compagnies de charter offrent la possibilité de sortir en mer pour la journée, pour le weekend ou pour la semaine. Elles vous emmènent à la découverte de l'îlet sauvage de Tintamarre, des plages immaculées d'Anguilla ou encore des eaux turquoise de Saint-Barthélemy, en catamaran ou en bateau à moteur. De manière quasi récurrente, en juin de chaque année, est organisé sur l'île un tournoi de pêche au gros réputé dans toute la Caraïbe : le BillFish Tournament. Pour l'occasion, les pêcheurs concurrents sont invités à ramener la plus grosse prise après une journée en mer.

¹ Création Loi n°2007-223 du 21 février 2007 - art. 5 () JORF 22 février 2007



À la suite de cette catastrophe naturelle, la crise sanitaire du Covid-19 a fortement impacté le nombre d'arrivées de touristes ces dernières années. Ce contexte de crises successives a le mérite de mettre en évidence la forte vulnérabilité du territoire de Saint-Martin face aux événements extrêmes : climatiques, sanitaires ou économiques. La stratégie de développement à venir se devra donc d'être adaptée à l'aléa naturel, en vue de présenter une meilleure résilience face aux cas extrêmes.

Par ailleurs, le risque sismique est relativement important dans la région. Pour un exemple récent, le séisme du 10 décembre 2021 qui s'est produit à moins de 30 km du Nord de l'île. La Collectivité de Saint-Martin est classée comme une zone sismique à risque fort (Niveau 5/5) et se trouve par la même occasion exposée au risque de tsunami. Un programme de prévention de ce risque est en cours de déploiement sur le territoire : le Plan Séisme Antilles qui prévoit surtout un renforcement des normes du bâti dans les Antilles.

D'autres risques pèsent sur le littoral saint-martinois. Le risque sanitaire lié à la nocivité des sargasses, des algues pestilentielles et toxiques. Ainsi que l'érosion et le risque global de submersion marine, lié au changement des conditions climatiques.

3.3 L'ÉCONOMIE BLEUE A SAINT-MARTIN

3.3.1 Les différents secteurs de l'économie bleue

Malgré les difficultés sociales rencontrées, Saint-Martin présente un fort potentiel en termes de développement, par le biais notamment des secteurs de l'économie bleue. L'île dispose en effet d'un patrimoine naturel terrestre et marin exceptionnel avec, entre autres, la présence de récifs coralliens, de mangroves, d'herbiers marins et une faune remarquable. En revanche, la zone économique exclusive (ZEE) est relativement restreinte (environ 1000m²).

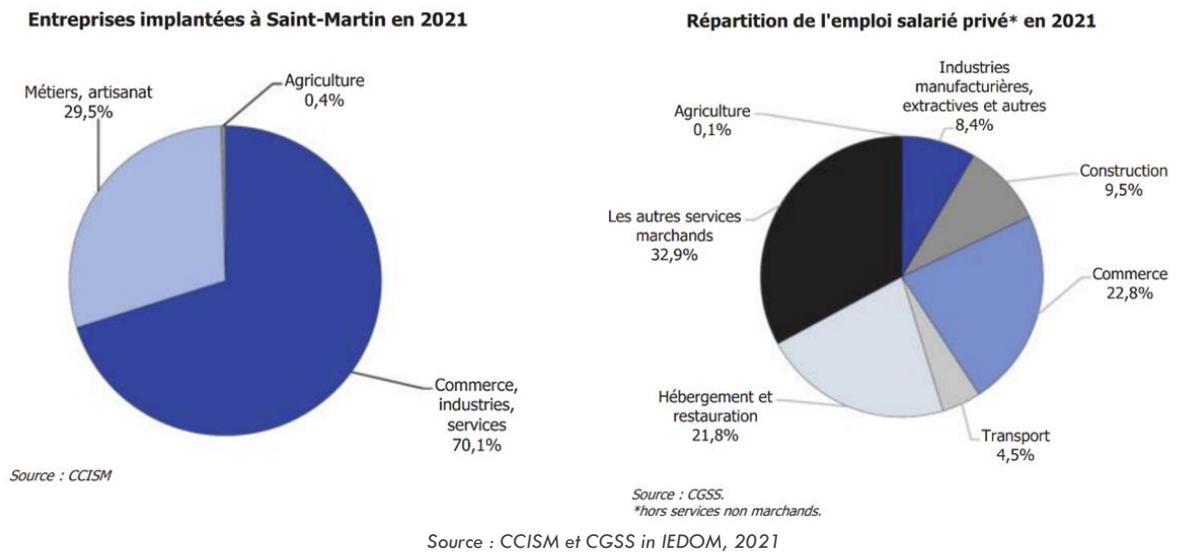
Il existe une forte hétérogénéité des informations présentées du fait de l'indisponibilité des données. Néanmoins, les principaux secteurs de l'économie bleue sont le tourisme, le nautisme et la plaisance, et les activités du port industriel (le port de Galisbay). La pêche est peu développée, tandis que l'aquaculture en est encore au stade de réflexion. Le transport maritime est relativement peu développé, puisque les principaux opérateurs le pratiquant ne sont pas basés à Saint-Martin (opérateurs anguillais ou hollandais). Ces secteurs reposent en grande partie sur l'environnement dans lequel ils sont englobés. Or cet environnement est relativement bien préservé dans la partie française de l'île.

La protection de l'environnement est une thématique transversale, qui touche l'ensemble des secteurs de l'économie bleue. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de parler de la conservation de la biodiversité et des écosystèmes marins dans une section à part.

Les activités professionnelles de l'île consistent essentiellement en des services liés de près ou de loin au tourisme. L'agriculture, l'industrie et la production plus générale de produits manufacturés sont très peu développées, comme en témoigne le profil des entreprises et des personnes salariées (figure suivante).



Figure 9 : Type d'activités exercées par les entreprises implantées à Saint-Martin (gauche) et type d'emplois exercés par les salariés du secteur privé (droite) à Saint-Martin



3.3.2 Filières sectorielles de l'économie bleue selon leur développement

Le tableau suivant présente une liste non exhaustive des activités établies, à renforcer ou prospectives à Saint-Martin en 2022 :

Tableau 5 : L'économie maritime à Saint-Martin (Collectivité de Saint-Martin)

Secteurs d'activité de l'économie bleue	Secteur		
	Établi	À renforcer	Développement prospectif
Activités primaires et filières aval			
Pêche maritime		✓	
Aquaculture			✓
Pisciculture			✓
Conchyliculture			✓
Transformation et conservation de produits de la mer			✓
Commerce de gros et de détail de produits de la mer		✓	
Perliculture (production et transformation de perles)		✓	
Construction et réparation navales			
Construction de navires et de structures flottantes		✓	
Construction de bateaux de plaisance			✓
Réparation et maintenance navales	✓		
Transport maritime			
Transport maritime et côtier de passagers		✓	
Transports maritime et côtier de fret	✓		
Location de matériels de transport par eau	✓		



Secteurs d'activité de l'économie bleue	Secteur		
	Établi	À renforcer	Développement prospectif
Activités maritimes portuaires			
Construction d'ouvrages maritimes			✓
Services auxiliaires des transports par eau		✓	
Point de débarquement des produits de la mer		✓	
Port de pêche			✓
Marinas		✓	
Manutention portuaire	✓		
Activité touristique et de loisir			
Activité de croisière		✓	
Activité de plaisance	✓		
Sports nautiques	✓		
Pêche sportive	✓		
Pescatourisme		✓	
Tourisme scientifique		✓	
Tourisme vert			✓
Eaux de baignade	✓		
Évènements autour de la thématique de la mer		✓	
Autres activités récréatives	✓		
Technologies bleues			
Énergies marines renouvelables			✓
Exploitation minière			✓
Production de sel marin et exploitation des marais salants			✓
Valorisation d'autres ressources halieutiques			✓
Activités transversales et de support			
Décideurs politiques	✓		
Administration	✓		
Réserve naturelle	✓		
Conservatoire du littoral	✓		
Associations	✓		
Activités d'études et de recherche			✓
Formation et éducation		✓	
Comité des pêches		✓	
Sécurité et sûreté maritime		✓	
Protection du littoral et de la ressource halieutique	✓		
Concurrence et coopération transfrontalière, interîles, régionale et internationale		✓	



Secteurs d'activité de l'économie bleue	Secteur		
	Établi	À renforcer	Développement prospectif
Fiscalité liée à l'immatriculation des navires			✓

Source : Collectivité de Saint-Martin (adapté)



Illustration 4 : La gare maritime de Marigot, le front de mer de Marigot et, en arrière-plan, le lagon de Simpson's Bay. Prise de vue depuis le Fort-Louis (©Gregoire Touron Gardic).





4 LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ : FIL CONDUCTEUR DE LA STRATÉGIE D'ÉCONOMIE BLEUE

4.1 GOUVERNANCE ET OBJECTIFS DE LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ MARINE

LES ACTEURS EN CHARGE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La gouvernance de la protection de l'environnement est complexe à Saint-Martin, complexité qui est exacerbée par le glissement de la compétence « environnement » de la préfecture vers la Collectivité (en cours).

D'ordinaire en France, il existe deux canaux principaux pour la conduite de la protection de l'environnement :

- D'une part, les services déconcentrés de l'État mènent une politique qui vise à implémenter les volontés de l'État. En ce qui concerne l'environnement, il s'agit des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). À Saint-Martin, cette direction est appelée DEAL (l'aspect « régional » est ici retiré) et est basée en Guadeloupe. Saint-Martin abrite une « Unité territoriale » de la DEAL Guadeloupe. Il faut aussi remarquer qu'un autre service déconcentré de l'État, la Direction de la mer partage certaines prérogatives avec les DREAL. Il existe aussi une Direction de la mer « Guadeloupe », qui possède aussi une unité territoriale à Saint-Martin. Ces deux services, de même que plusieurs autres directions des services déconcentrés de l'État, sont regroupés au sein de la (sous)préfecture de Saint-Martin à Marigot.

La vaste réserve naturelle de Saint-Martin (qui représente une partie importante du territoire – voir sous-section suivante « 4.2. Espaces protégés ») est placée sous la responsabilité de l'état, qui délègue sa gestion à l'Association de gestion de la réserve naturelle de Saint-Martin. Les gestionnaires de cette réserve sont assermentés par l'État.

- D'autre part, la collectivité de Saint-Martin, qui est un service décentralisé, mène une politique au niveau de la région. C'est un service administratif qui est adapté au statut de Saint-Martin, qui est une collectivité indépendante depuis 2007 regroupant les compétences de commune, département et région. Par conséquent, la Collectivité a la responsabilité d'un certain nombre de prérogatives en lien avec l'environnement : déchets, gestion de l'eau (y compris les eaux usées), etc. Il existe ainsi une direction « Environnement, Eau, Énergie » au sein de la Collectivité. En outre, une agence régionale de la biodiversité est en cours de création.

Ces deux acteurs doivent travailler de concert, sans que leurs actions se superposent. C'est là un exercice qui peut s'avérer parfois difficile. Dans ce contexte, la Collectivité souhaiterait obtenir de plus en plus d'influence dans l'aspect « environnement », en récupérant notamment la gestion de la réserve naturelle. La création future de l'agence régionale de la biodiversité pourrait en outre assurer définitivement la transition de la compétence « environnement » en direction de la Collectivité.

À ces entités prépondérantes pour la protection de l'environnement s'ajoute le Conservatoire du Littoral, qui possède d'importantes surfaces foncières le long du littoral, mais qui en délègue la gestion à de tierces organisations, ainsi que des associations (Megaptera, Les fruits de la Mer, ...)



LES TEXTES REGISSANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les aspects réglementaires en matière d'environnement sont les mêmes que pour n'importe quelle région française, à l'exception de quelques réglementations européennes (Directives Oiseaux et Habitats, Directive-cadre stratégie pour le milieu marin – DCSMM), qui ne sont pas appliquées à Saint-Martin. De la sorte, la loi française 2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages fait foi à Saint-Martin, avec une déclinaison spécifique. Pour le reste, parmi les principaux cadres régissant la gestion et la protection de l'environnement, ils peuvent être mentionnés :

- Le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) : il a pour objectif de délimiter et de réglementer les zones à risques. Il a été créé en 1995 à l'issue d'une loi pour le renforcement de la protection de l'environnement. Depuis 2011, Saint-Martin bénéficie d'un PPRN multirisque, prenant en compte l'aléa cyclonique. Ce document a été revisité depuis Irma, et prend en compte certaines zones littorales à risque.
- La Directive-cadre sur l'eau, et son Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Son application échoit à un bassin hydrographique (ici Saint-Martin et Guadeloupe, sous la houlette du préfet coordonnateur de bassin). Parmi ses prérogatives figurent :
 - La limitation des impacts du mouillage sur les fonds marins ;
 - Le développement d'indicateurs de suivi pour les eaux côtières et des milieux aquatiques de surveillance des milieux aquatiques marins, ainsi que le développement d'une entité en charge de la mesure de ces indicateurs ;
 - La modélisation de la courantologie des eaux côtières ;

La révision de l'état des lieux des SDAGE en 2019 dans les Antilles a montré une dégradation de l'état écologique des masses d'eau côtière à Saint-Martin : les dispositions des SDAGE 2022-2027 devraient donc être renforcées pour infléchir la dégradation ;
- Certaines conventions internationales s'appliquent à Saint-Martin : la Convention internationale pour la prévention des pollutions liées aux navires (dite « MARPOL »), la convention de Carthagène pour la protection du milieu marin de la région des Caraïbes, la Convention de Bonn sur les espèces migratrices, etc. ;
- Par ailleurs, il existe plusieurs arrêtés ministériels qui protègent certaines espèces animales emblématiques :
 - Arrêté ministériel en faveur de la protection des tortues marines (14 octobre 2005), assortie d'un plan national d'actions (PNA) en faveur des tortues marines des Antilles françaises ;
 - Arrêté ministériel en faveur de la protection des mammifères marins (1er juillet 2011) ;
 - Arrêté ministériel en faveur de la protection des coraux (25 avril 2017).

À ces textes, peuvent s'ajouter le règlement UE 2016/458 relatif à la pêche des requins et des raies, l'arrêté préfectoral du 20 août 2019 relatif à la pêche maritime de loisir, les arrêtés « oiseaux » (1989) et flore (1988) communs à la Guadeloupe et Saint-Martin, ainsi que les arrêtés « reptiles » (2020), insectes (2020) et mammifères terrestres (2018) propres à Saint-Martin. La circulation des personnes et des activités sportives et touristiques sur la réserve naturelle nationale de Saint-Martin est aussi régie par un arrêté préfectoral (2020-142).

En outre, il existe des plans de lutte contre des phénomènes nouveaux et menaçants : le Plan de Lutte contre le poisson-lion (Pterois volitans/miles) et le Plan de lutte contre les sargasses (2022-2025).

Par ailleurs, en plus de la réserve naturelle et des espaces du conservatoire du Littoral, certaines autres zones naturelles bénéficient d'appellations de protection : Arrêtés de protection de biotope et ZNIEFF.

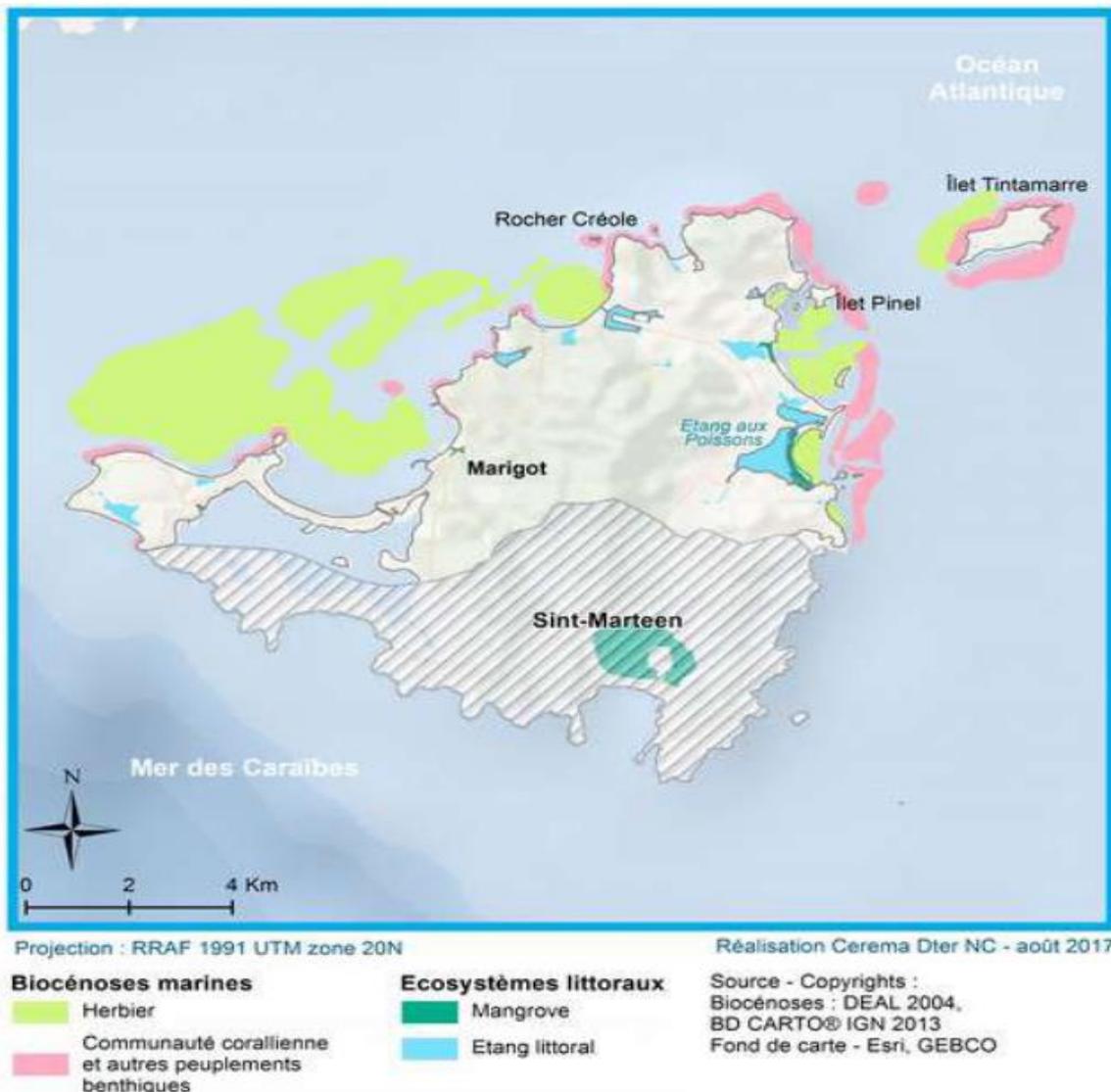
Enfin, certains documents sous la responsabilité de la collectivité sont liés à la protection de l'environnement. Il s'agit entre autres du Plan territorial de Prévention et de Gestion des Déchets (PTPGD).



4.2 HABITATS, ESPECES ET ZONES PROTEGEES

Saint-Martin bénéficie d'un environnement riche et relativement préservé. Les versants montagneux sont couverts de forêts denses, tandis que les parties basses et littorales de l'île abritent des plages, des côtes rocheuses et des étangs bordés de mangroves. Des récifs coralliens, quelques îlots et de grandes étendues d'herbiers marins sont présents autour de l'île (voir figure suivante).

Figure 10 : Distribution des habitats naturels marins côtiers à Saint-Martin



Source : CEREMA, 2021

Les eaux bordant Saint-Martin représentent un « hot spot » pour les baleines à bosse et les requins-tigres. Certains dauphins sont aussi présents à proximité de l'îlet Tintamarre. Par ailleurs, 5 espèces de tortues marines (sur les 7 existants dans le monde) sont répertoriées : la tortue verte (en danger), la tortue luth (vulnérable) et la tortue imbriquée (en danger critique d'extinction), la tortue caouanne, et la tortue olivâtre. En outre, de nombreuses espèces d'oiseaux marins évoluent à Saint-Martin : 6 espèces d'oiseaux marins sont présentes (le grand paille-en-queue, le petit paille-en-queue, la sterne bridée, le nodd brun, le puffin de l'Herminier et la petite sterne), tandis que de nombreuses autres espèces trouvent refuge le long des côtes et dans les étangs.



Figure 11 : Grand Paille-en-queue (haut), tortue verte (milieu) et baleine à bosse (bas)



Source : Photos prises par l'équipe de gestion de la réserve naturelle de Saint-Martin (reservenaturelle-saint-martin.com)

Les récifs coralliens sont essentiellement situés au Nord et sur la façade Est de l'île. Il s'agit de récifs frangeants dont la croissance est relativement réduite. À noter que ces récifs ont été souvent abîmés par les cyclones (CMUBA, 2021).

Deux types de mangroves sont présents : la mangrove arborée, relativement dense et observée dans les zones abritées (abords des étangs) et la mangrove arbustive, plus courante, qui s'épanouit dans les zones plus ouvertes (friches, zones déboisées, etc.) Ces mangroves sont uniquement situées le long des lagunes (et notamment autour de l'Étang aux Poissons). Les mangroves de l'île de Saint-Martin étaient nettement plus étalées dans les siècles passés (Diaz et Cuzange, 2009 in CEREMA, 2021).

Les herbiers s'étendraient sur environ 6000 hectares. Constitué de deux espèces communes dans les Antilles (l'herbe à tortue *Thalassia testudinum* et l'herbe à lamantin *Syringodium filiforme*), cet habitat est très présent au sein de la réserve naturelle et dans la baie de Marigot. Cet habitat est propice à l'épanouissement des tortues marines et de la faune marine en général. C'est aussi un lieu de frayère et de nurserie privilégié pour de nombreuses espèces de poissons.

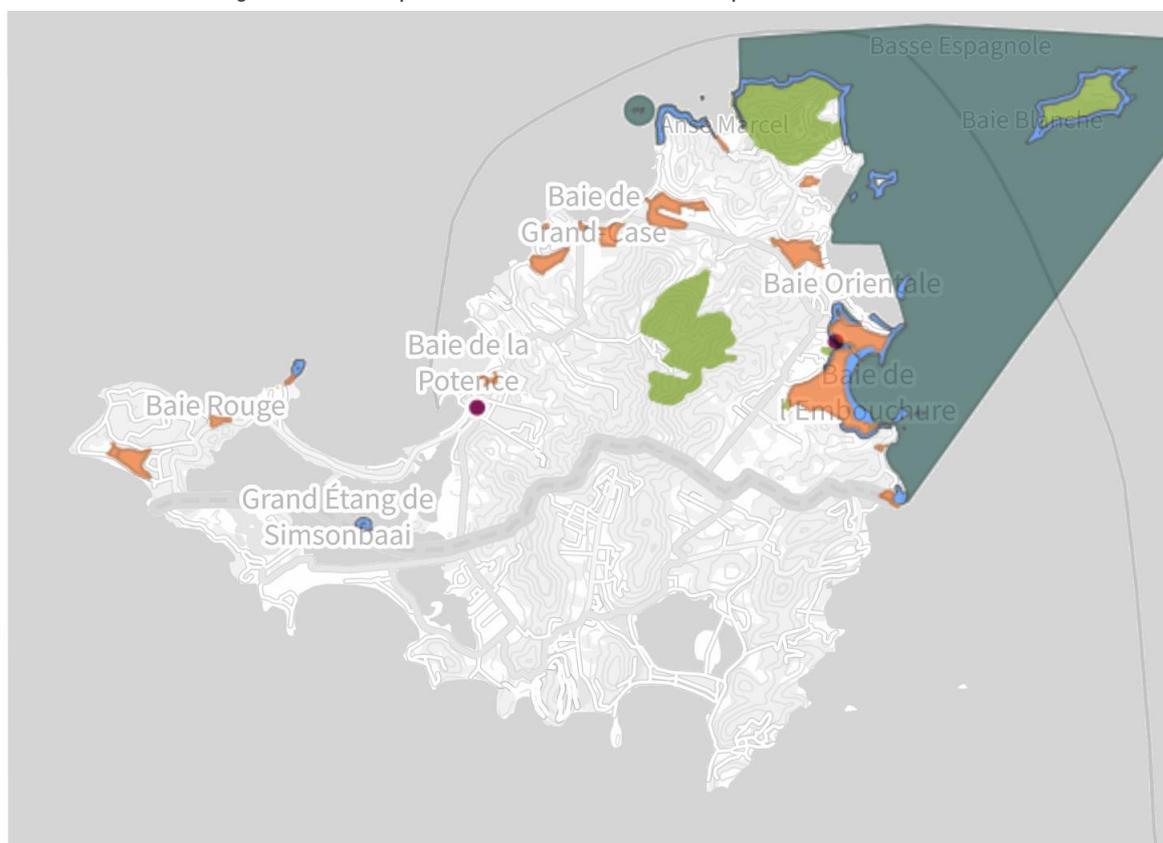
Les étangs sont des zones humides constituées d'eau saumâtre. Ils jouent un rôle de bassin de décantation naturel pour les eaux de ruissèlement chargées de matières en suspension. De cette façon, les étangs limitent l'apport en sédiments dans les eaux côtières, prévenant ainsi la dégradation des récifs coralliens (CEREMA, 2021). Il est à noter que les apports sédimentaires par ruissèlement sont très importants en saison des pluies. Certains étangs sont ouverts en permanence, ce qui signifie qu'ils sont perpétuellement connectés avec l'océan. À l'inverse, d'autres étangs ne sont ouverts que lors des grandes marées ou très grosses pluies. L'ensemble de ces étangs couvre une surface cumulée d'environ 200 ha, soit environ 4 % de la surface de Saint-Martin (CMUBA, 2021). Les étangs saint-martinois représentent une halte migratoire et une zone de reproduction pour de nombreuses espèces d'oiseaux.



Il y a plusieurs zones de conservation, qui possèdent des statuts différents.

- **Une réserve naturelle nationale**, sous la responsabilité de l'État et gérée par l'association de gestion de la réserve de Saint-Martin. La Réserve naturelle nationale de Saint-Martin, créée en 1998, s'étend sur une surface de 3 054 hectares, au nord-est de la partie française. La zone marine de la Réserve, d'une superficie de 2 796 hectares, est située sur le plateau entre les îles de Saint-Martin, d'Anguilla et de Saint-Barthélemy. De plus, 153 hectares de parcelles terrestres s'étendant sur 11 kilomètres de linéaire côtier sont gérés par la Réserve, ainsi que 104 hectares d'espaces lacustres.
- **Des espaces du Conservatoire du littoral** (en partie gérés par la collectivité) : cordons littoraux, étangs, îlet Tintamarre
- Des **arrêtés de protection de biotope** (les étangs)
- Des **ZNIEFF** (zones nationales d'intérêt écologique faunistique et floristique) de type I : îlet Tintamarre et partie nord de l'île (petites Cayes)
- Les étangs sont aussi labellisés en tant que **Zone Humide d'Importance Internationale au titre de la convention de Ramsar** en 2011

Figure 12 : Les espaces bénéficiant d'un statut de protection à Saint-Martin



Échelle 1 : 136 440

0 ————— 5 km

- Réserve naturelle nationale
- Espaces du Conservatoire du littoral
- Arrêtés de protection de biotope
- ZNIEFF type I

Source : Geoportail.gov



4.3 PATRIMOINE MARIN : ATOUTS ET MENACES

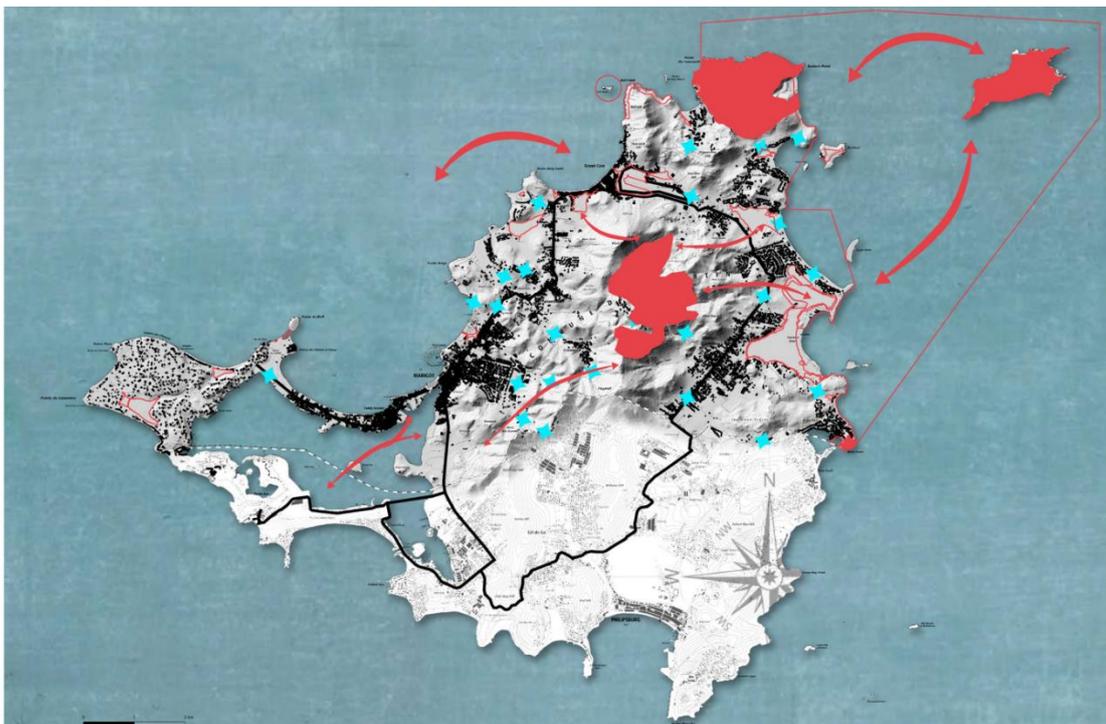
L'environnement de Saint-Martin représente le principal atout de l'île. Ses espaces naturels préservés et sa grande biodiversité en font un lieu attractif et qui se distingue de la partie hollandaise, plus urbanisée.

Cependant, la pression humaine est malgré tout très forte aussi à Saint-Martin. Les perturbations sur l'environnement sont nombreuses : étalement urbain, déchets (y compris les macrodéchets), perte et fragmentation des habitats naturels, dérangement des espèces (trafic maritime, bruits, mouvements...), destruction des habitats marins en raison du mouillage des navires, etc. À cela s'ajoute la menace des algues sargasses, dont la densité des amas flottants et échoués modifie fortement les conditions environnementales.

Or la population locale n'est pas particulièrement sensibilisée à la cause environnementale. Au passage, les Saint-Martinois ne sont pas particulièrement tournés vers la mer, d'un point de vue culturel.

Les besoins sont donc nombreux : il s'agit tout d'abord d'instiguer une réelle conscience environnementale au sein de la population et auprès des touristes. Il s'agit ensuite de juguler l'étalement urbain et de préserver la connectivité entre les espaces naturels (y compris entre les bassins versants et les étangs, entre la zone marine et la zone littorale et entre les espaces terrestres – voir figure ci-dessous). La gestion des déchets est aussi primordiale : il faut s'assurer que la capacité de traitement soit toujours suffisante, et que la réserve naturelle (où se trouve l'écosystème qui accueille la majeure partie des déchets) ne fasse pas les frais du développement économique. La prévention des impacts environnementaux consécutifs dudit développement économique, ensuite, doit être préalablement renseignée, puis limitée au maximum (et en dernier recours compensée). Enfin, les données relatives à l'état de santé de l'environnement manquent, dès lors que ces espaces ne sont pas contenus dans la réserve naturelle. Il en va de même pour les grands mammifères marins (dauphins, baleines) ou pour l'état des stocks de poissons. Il est donc primordial d'accroître les connaissances de base relatives aux milieux naturels et des espèces animales.

Figure 13 : Identification des zones naturelles de conservation prioritaires sur l'île (rouge) et de surfaces bâties (noir). Les flèches rouges illustrent les liens de connectivité à préserver entre les différentes zones de conservation prioritaires.



Source : Plan d'aménagement et de Développement de Saint-Martin - Cittanova (2021)



La prise en compte de l'environnement dans les stratégies sectorielles est nécessaire. Pour ce faire, davantage de transversalités sont requises dans les approches des uns et des autres. La mise en œuvre de projets structurants tels que l'extension du port industriel ou le développement de la filière navale doivent se faire avec le moins d'impacts possible. Par ailleurs, la Collectivité de Saint-Martin doit prendre la mesure de l'immense responsabilité qui lui incombera, en cas de récupération de la compétence « environnement ».

4.4 ALLER PLUS LOIN DANS LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

LA GESTION DES DÉCHETS

La gestion des déchets – y compris les déchets issus des navires au mouillage ou dans les marinas – est perfectible. C'est l'une des problématiques transversales qui est récurrente dans tous les secteurs d'activité. Il serait nécessaire d'aménager dans ce sens **une zone de collecte, de stockage et de traitement dans un espace en friche**. D'autres possibilités telles que le recours à des barges de traitement peuvent être envisagées.

Il est impératif de poursuivre la lutte contre les déchets plastiques, tant dans les zones d'habitations que dans les zones touristiques.

La réserve naturelle abrite le principal site de dépôts de déchets de Saint-Martin. Sous peine de voir les habitats naturels adjacents fortement menacés, il est important de veiller à ce que cet écosystème ne s'étale pas outre mesure.

Enfin, la lutte contre les sargasses est l'une des problématiques les plus stratégiques, car elle impacte de concert le tourisme et l'environnement. Des solutions innovantes doivent être trouvées pour prévenir leur échouage sur l'île, mais aussi pour pouvoir valoriser les déchets en matras.

LE TRAITEMENT DE L'EAU

Environ 70% de la population était raccordée au réseau des eaux usées en 2021 (IEDOM, 2021). Il reste donc des efforts à faire pour que l'ensemble de la population soit raccordée au traitement des déchets.

Par ailleurs, la pression humaine s'exerçant sur le grand lagon de Simpson's Bay (partagé entre la partie française et la partie néerlandaise) doit être réduite, et notamment les rejets d'eaux usées, qu'ils viennent des particuliers ou des entreprises.

DES LABELS ECORESPONSABLES ET LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ECOCOMPATIBLES

Afin d'élever les performances environnementales des opérateurs touristiques, l'obtention de labels tels que le HQWW (High Quality Whale Watching) peut être pertinente. Les labels écotouristiques semblent pertinents pour les infrastructures d'accueil de touristes qui souhaitent de plus en plus s'orienter vers un écotourisme qualitatif. La généralisation des normes environnementales pourrait aussi s'inscrire dans le cahier des charges de nombreuses entreprises.

La mise en place de sentiers de découverte de la nature (dans la réserve et dans les autres espaces naturels) est complémentaire des labels écoresponsables. Ces sentiers pourraient être réalisés dans la réserve, mais aussi le long des berges des étangs, afin d'y remplacer les friches qui s'y trouvent actuellement.



RESTAURATION DES ZONES EN FRICHE

Il existe de nombreuses zones en friche qui ne sont pas considérées comme des « dents creuses », et qui dès lors ne rentrent pas dans les plans d'extension du bâti. À la place, ces zones pourraient être renaturalisées, afin d'accroître la fonctionnalité et la connectivité des écosystèmes. De plus, les berges de certains étangs ne sont pas entretenues et ressemblent davantage à des déversoirs qu'à des berges écologiquement fonctionnelles. Afin de reconnecter les systèmes lagunaires aux écosystèmes terrestres et marins, il est important de restaurer ces berges et de les valoriser, notamment par la mise en place de circuits de promenades écocompatibles.

UN POLE ENVIRONNEMENT : L'INSTITUT CARIBEEN DE LA BIODIVERSITE INSULAIRE (ICBI) COMME FIGURE DE PROUE ?

La recherche fait actuellement défaut au sujet des espèces animales et des habitats naturels de Saint-Martin, à l'exception des zones situées dans la réserve naturelle. La création de l'ICBI – appelée des vœux de nombreux acteurs du territoire – permettrait de combler cette lacune. Conçu comme un pôle de recherche, un espace de conférence et d'exposition et un centre de communication/sensibilisation à l'environnement, l'ICBI pourrait être un ambassadeur de l'orientation « naturelle » donnée au développement de Saint-Martin. Cet institut multitâche pourrait en outre favoriser la prise de conscience environnementale des populations locales.

Il est nécessaire de créer des partenariats de recherche avec d'autres îles des Antilles et des RUP.

Enfin, le rôle des associations environnementales sur le territoire doit être renforcé en parallèle. Ces associations sont essentielles pour la mise en œuvre d'opérations « sur le terrain » tant pour la restauration que pour la recherche. Elles sont aussi indispensables pour communiquer et sensibiliser sur les thématiques environnementales.

UNE COMPETENCE EN MUTATION

La gestion de l'environnement, aujourd'hui essentiellement du ressort des services déconcentrés de l'État, pourrait glisser prochainement vers une responsabilité de la Collectivité. Dans ce contexte, la réserve naturelle et la plupart des prérogatives en lien avec la protection de l'environnement reviendraient à cette dernière. La Collectivité de Saint-Martin doit prendre la mesure de l'immense responsabilité qui lui incombera. En effet, tant en termes de budget qu'en termes de ressources humaines, cette compétence sera un enjeu de taille. Néanmoins, ce pourrait être aussi l'occasion pour la population de s'approprier davantage la protection de l'environnement, à condition que cette tâche soit rondement menée.





Illustration 5 : La Baie du Galion (droite) et la baie orientale, précédées le long des côtes par l'Étang aux poissons (droite) et la Saline d'orient (gauche). Tous ces espaces naturels côtiers – à l'exception de la baie orientale – sont contenus dans la réserve naturelle. Point de vue depuis le Pic Paradis



(©Grégoire Touron Gardic)



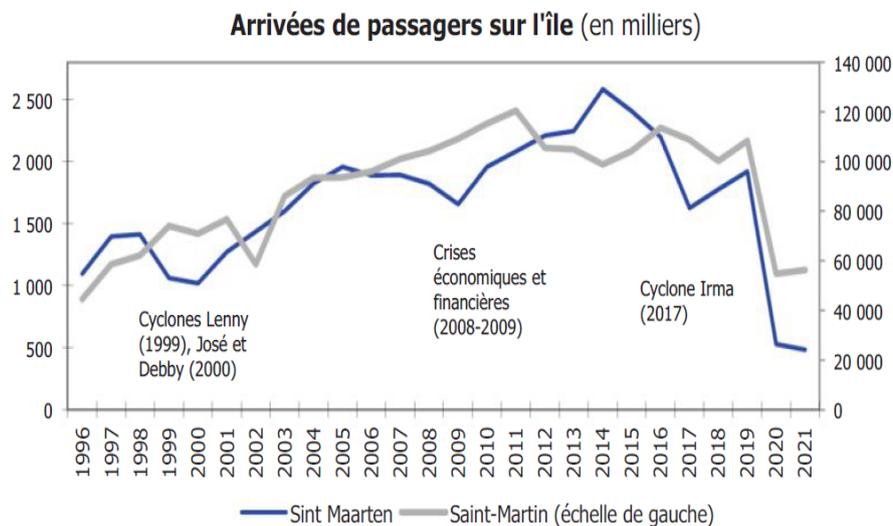
5 ANALYSE SECTORIELLE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

5.1 FILIERE TOURISME

5.1.1 Description générale du secteur

Le secteur du tourisme est le principal pilier de l'économie saint-martinoise, qui représente à lui seul 81% de l'emploi total. Cependant, c'est un secteur soumis aux aléas climatiques et économiques, qui a été largement fragilisé par le passage d'Irma et par la pandémie de la covid-19. En 2021, la fréquentation globale de l'île chute et ne représentait que 23,3 % du niveau observé pré-Irma (IEDOM, 2021).

Figure 14 : Chute du nombre d'arrivées sur l'île de Saint-Martin



Sources : Aéroports de Grand-Case, port de Mariaot, CTO, STAT, IEDOM (2021)

Le tourisme à Saint Martin est principalement composé par de l'accueil des activités de croisière (la grande croisière accueillait jusqu'à 2 millions de passagers par an avant Irma du côté néerlandais) et de la plaisance, ainsi que l'hébergement et l'hôtellerie. La clientèle qui séjourne sur l'île est principalement Nord-Américaine.

Le principal atout de Saint-Martin réside dans son parc hôtelier, impulsé dans les années 80 en bénéficiant des possibilités offertes par la défiscalisation. En 2016, l'association des hôteliers de Saint-Martin comptait 1 602 chambres disponibles, contre environ 500 chambres après le passage de l'ouragan Irma. En outre, des milliers de chambres et logements individuels sont proposés sur les plateformes d'accueil de tourisme entre particuliers.

Aujourd'hui, le secteur tourisme de l'île doit se reconstruire en s'appuyant sur sa stratégie 2017-2027. En effet, la destruction d'une grande partie du parc hôtelier et des installations dédiées au tourisme (quais équipés pour la plaisance, nautisme, commerces...) ont conduit à une forte baisse de l'activité sur l'île. La reconstruction nécessaire de ces installations, allant de pair avec la mise en place de sa stratégie touristique ambitieuse, est une opportunité permettant de créer une identité nouvelle du tourisme de Saint-Martin.



En effet, il est souhaitable pour ce secteur de se démarquer du tourisme pratiqué côté néerlandais, afin de proposer une offre tournée vers la naturalité, la protection des ressources et le respect de l'environnement. C'est une image de marque pour laquelle l'île de Saint-Martin est déjà reconnue au sein des Antilles. La plupart des acteurs interrogés au cours du diagnostic approuvent cette vision.

5.1.2 État des lieux du secteur : Quelques chiffres et faits marquants :

- Plus d'un millier de locations Airbnb ;
- 99 chambres en Guest Houses ;
- 1 056 chambres d'hôtels haut de gamme (65% du niveau d'avant Irma) ;
- Un secteur plein de possibilités : **hébergements, plaisance, loisirs, nautisme, restauration.**
- Une identité forte visant **la naturalité et l'Écotourisme** à développer ;
- Secteur pouvant contribuer à la **protection de l'environnement** et de la biodiversité, gestion des côtes et du littoral;
- 2014 : le plus haut niveau de la fréquentation touristique avec plus de **2,7 millions de visiteurs** sur l'année pour l'île en entier (parties néerlandaise et française cumulées, dont la partie sud qui accueille bien plus de touristes) ;
- **86% des embauches** liées à l'économie bleue à Saint-Martin et Saint-Barthélemy (93% en ajoutant les activités de loisirs associées) en 2018 (Pôle Emploi, 2019).

38

5.1.3 Une stratégie touristique 2017-2027 ambitieuse

La Collectivité de Saint-Martin, consciente des enjeux de la reconstruction d'un parc hôtelier et d'infrastructures d'accueil dimensionnés pour dynamiser le secteur du tourisme, a défini une ambitieuse stratégie 2017-2027.

Sous forme de fiches actions, cette stratégie se veut mettre l'accent sur des points nécessaires à la fortification du secteur tourisme : renforcer la sécurité dans l'île, préserver l'environnement, mettre en valeur le patrimoine, moderniser le parc hôtelier existant et les infrastructures, réformer le classement hôtelier, réaménagement de la baie de Marigot, renforcer les animations et l'évènementiel, etc.

20 fiches actions sont donc au cœur de la stratégie touristique de Saint-Martin, qui aspire à donner une nouvelle image de son tourisme, en se démarquant du tourisme de masse pratiqué dans le sud de l'île.

Ce document replace également le tourisme saint-martinois dans un contexte de développement durable, en rappelant que Saint-Martin a adhéré à la Zone du Tourisme Durable de la Grande Caraïbe. La stratégie touristique de Saint-Martin repose donc aujourd'hui sur la durabilité, avec un positionnement haut de gamme moderne, qui est à renforcer dans la suite de la stratégie d'économie bleue.



5.1.4 Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »

	ATOUTS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<p>Restauration de qualité.</p> <p>Large choix de villas haut de gamme.</p> <p>Des formules d'accueil variées : résidences privées, hôtels, maison d'hôtes ...</p> <p>« Peu » de concurrence de Sint Maarten : différenciation et montée en gamme</p> <p>Réserve naturelle sur la partie française, attirant les voyageurs et les plongeurs.</p>	<p>Peu d'activités de loisirs.</p> <p>Personnel peu qualifié.</p> <p>Infrastructures à réaménager depuis Irma.</p> <p>Pas assez d'investisseurs attirés sur l'île pour fournir une vraie aide à la reconstruction.</p> <p>Inertie dans le portage politique sur le secteur.</p>
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - « French Touch ». - Sécurité (très prisée par les Américains). 	<ul style="list-style-type: none"> - Coûts et services peu concurrentiels. - Impossibilité d'accueillir des jets privés.
	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Préférence de villas privées par rapport aux hôtels. - Problème de disponibilité du foncier. - Ne pas se rendre trop dépendant d'un secteur vulnérable (érosion, climat) et seul porteur d'emploi. - Prévoir une filière à la résilience forte face aux aléas du secteur, souple et adaptable. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un positionnement stratégique ouvert sur l'écotourisme et la protection de l'environnement à développer, pour se différencier du luxe à Saint-Barthélemy et Anguilla et du tourisme de masse côté néerlandais. - Stratégie touristique portée sur la protection de l'environnement post-Irma. - Une demande pour les activités de loisir.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Forte concurrence très proche (Sint Maarten et Saint-Barthélemy qui basent leur économie sur le tourisme) - Une économie sensible aux chocs conjoncturels : crises sanitaires, catastrophes naturelles, vulnérable aux crises économiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - French Touch à mettre en avant pour une clientèle exigeante.



Illustration 6 : « Rendez-vous Bay et Tintamarre » : des Excursions découvertes proposées aux visiteurs pour un tourisme interiles



(©Béatrice de Abreu ; BRLI)

40

Illustration 7 : La reconstruction post-Irma est en cours, des hôtels à rénover encore nombreux



(©Béatrice de Abreu ; BRLI)



(©Béatrice de Abreu ; BRLI)



5.2 FILIERE PÊCHE ET AQUACULTURE

5.2.1 Description générale

La pêche constitue une activité prépondérante sur l'île de Saint-Martin. Elle a une valeur notamment traditionnelle et artisanale, liée à la subsistance pour l'essentiel, mais aussi au loisir. C'est une activité régulière dont la plus grande part est informelle.

L'île possède un marché aux poissons sur le Front de Mer de Marigot. Ce dernier fournit les restaurateurs et les habitants en produits locaux. Anguilla est aussi un exportateur important de poisson à destination de Saint-Martin.

Le principal frein à la pratique de la pêche est la taille de la ZEE attribuée à l'île de Saint-Martin. Celle-ci est considérablement réduite en comparaison des autres îles de l'arc antillais. La seconde difficulté est l'absence d'infrastructures aptes à assurer un bon fonctionnement de la filière (quai de débarquement, machine à glaces, etc.).

S'agissant de la structuration du secteur de la pêche et de ses acteurs, celle-ci est encore limitée. Le décret n°2016- 781 du 10 juin 2016 offre un cadre réglementaire à la création d'un Comité territorial des pêches maritimes et des élevages marins à Saint-Martin, en donnant notamment à la Chambre Consulaire Interprofessionnelle de Saint-Martin (CCISM) la possibilité d'installer, d'animer et d'organiser cette structure. Si le comité n'existe pas à ce jour, un processus de conventionnement est en cours.

De manière similaire, il y a une forte demande pour la pêche sportive et la pêche au gros sur l'île, avec notamment l'organisation du tournoi de pêche au gros « Bill Fish Tournament ».

5.2.2 Chiffres clés du secteur

- En 2021, on décompte environ 21 pêcheurs professionnels sur l'île (IEDOM, 2021) ;
- La production totale est estimée entre 1,3 et 8 tonnes ;
- Environ 50 pêcheurs effectuent cette activité de manière informelle (notamment au sein des quartiers de Sandy Ground et Quartier d'Orléans) ;
- Seulement 23 embarcations de pêche professionnelle sont immatriculées.

5.2.3 Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »

	ATOUTS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Population locale et touristique qui consomme les produits de la pêche : possibilité de vente directe. - Présence d'espèces diverses de poissons et autres produits de la mer, possibilité de pêcher toute l'année. - Saint-Martin est un marché important pour les voisins Anguillais ce qui constitue un levier de négociation pour Saint-Martin au niveau global. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnage insuffisant pour répondre à la demande des restaurateurs qui s'approvisionnent auprès de pêcheurs non saint-martinois. - Beaucoup de pêcheurs non immatriculés. - Absence de zone technique de pêche, 1 seule machine à glace pour l'ensemble des pêcheurs, pas de quai de débarquement. - Prix de l'essence qui a augmenté : efficacité-énergie. - Étroitesse et enclavement de la zone de pêche territoriale.



	ATOUTS	FAIBLESSES
	<ul style="list-style-type: none"> - Saint-Martin est avant tout un consommateur/acheteur donc un levier commercial pour les voisins. 	<ul style="list-style-type: none"> - Épuisement des stocks en bordure de côte (effet des flottilles non mises aux normes / non sécurisées).
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Anguilla vend son poisson à Saint-Martin. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pêcheurs d'Anguilla et de Sint Maarten très compétitifs en termes de coûts, peuvent vendre sur leurs sols. - Pression des régions ultrapériphériques pour le sujet des flottilles de pêche à renouveler et des financements.
	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Désintéressement du métier par les nouvelles générations ? - Numérus clausus nécessaire ? - Des pêcheurs non professionnels qui font concurrence aux pêcheurs immatriculés. - Renouveau des navires interdit, mis aux normes des flottilles de pêche. - Perte d'horizons pour les jeunes, et la transmission intergénérationnelle. - Efficacité énergétique (CO2) du secteur. - Manque de sécurité et normes des navires obsolètes. - Normes de sécurité et environnementales. - Manque de gouvernance/organisation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potentiel de développement d'une véritable filière de pêche organisée (un comité des pêches est en train de se mettre en place). - Donner une image de la gastronomie française aux produits de la pêche. Contribue à l'identité →marketing territorial). - Structuration et professionnalisation du secteur grâce aux financements. - Secteur plutôt stratégique en tant que consommateur de produits de la mer.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Approvisionnement des restaurateurs par les îles voisines du fait de coûts trop élevés et d'un manque de produits. - Concurrence : flottilles plus performantes des voisins, ressources halieutiques et maladies (Ciguatera). 	<ul style="list-style-type: none"> - Des eaux protégées, des fonds marins encore inconnus. - Des avantages concurrentiels ou financiers à construire envers la concurrence - Règlementations, financements, fiscalité.



5.2.4 Des difficultés omniprésentes sur ce secteur

UN CONTEXTE EUROPEEN PEU ADAPTE AU MILIEU ANTILLAIS

Le secteur de la pêche à Saint-Martin fait face à de nombreuses difficultés, dont la principale concerne la gestion des compétences « pêche ». En effet, la compétence d'immatriculation des bateaux a été relocalisée vers l'État, ce qui rend difficile l'organisation en temps et en heure des activités relatives à la pratique de la pêche.

La réglementation européenne concernant le renouvellement de la flotte de pêche pose problème, car elle interdit la pêche en haute mer, sans prendre en compte la localisation géographique spécifique de Saint-Martin.

UN MANQUE DE MOYENS DEPLOYES POUR FAVORISER LES DEBOUCHES DU SECTEUR

De la même façon, la transformation et le conditionnement des produits de la pêche font face à une absence de moyens dimensionnés pour permettre de véritables débouchés. Alors que la demande pour les produits de la pêche est forte, tant par les habitants de l'île que les visiteurs, il n'existe pas de véritable point de vente ou de commercialisation des produits de la pêche après transformation. Cela est dû principalement à un manque d'investissements.

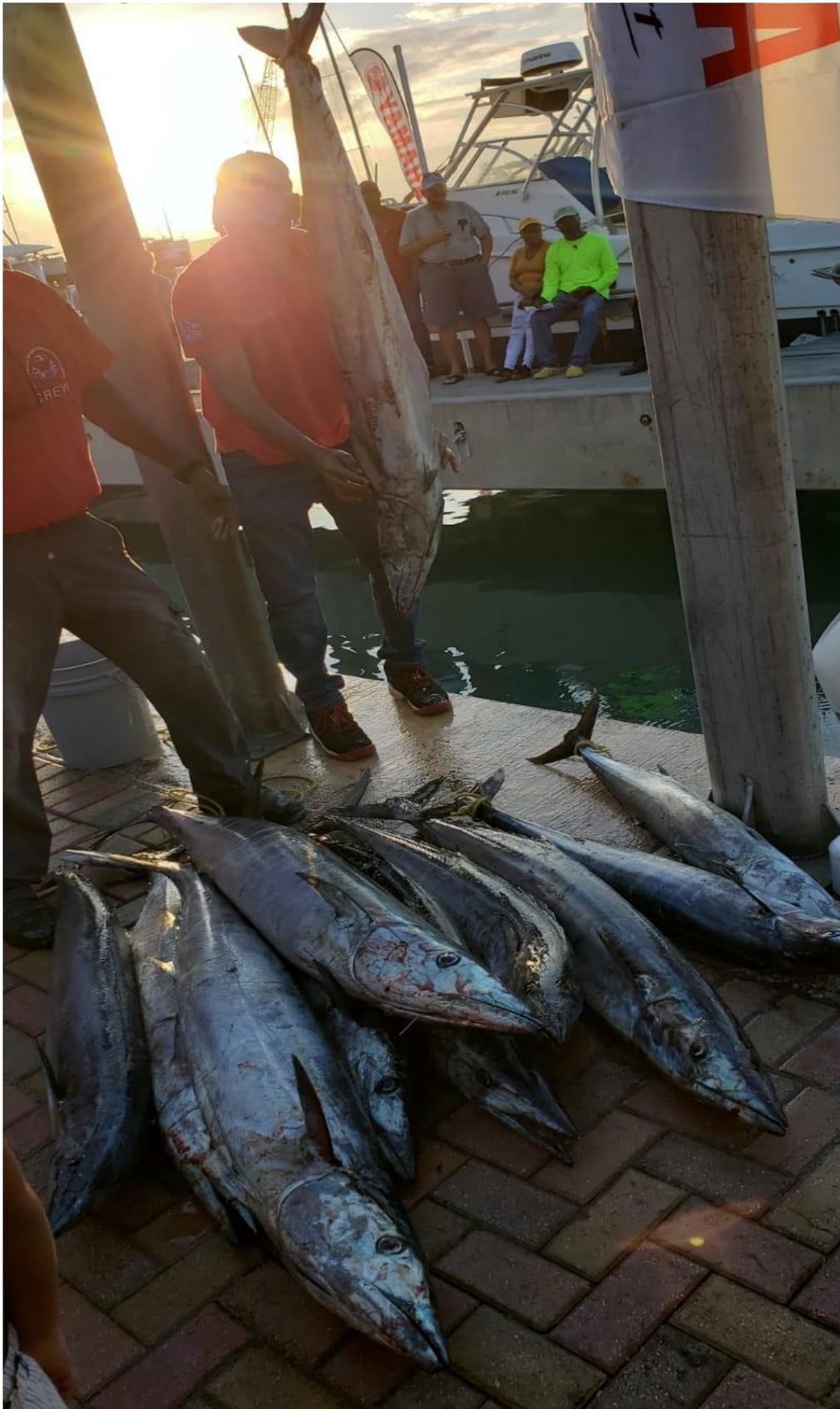
5.2.5 Les besoins de travaux de fonds

Le développement de la pêche n'est pas l'axe principal à mettre en avant dans une stratégie d'économie bleue. En effet, la zone de pêche attribuée à Saint-Martin est considérablement réduite par rapport aux zones de pêche des autres îles.

L'objectif principal est de structurer le secteur pêche, afin d'en faire une filière à part entière, qui va venir alimenter la transformation des produits de la mer et la gastronomie sur l'île. La structuration passe notamment par la création à venir d'un Comité des pêches, ainsi que le développement de projets structurants définis en concertation par l'État, la COM et les pêcheurs de l'île. Elle passe par la formation des pêcheurs déjà en activité (tant les pêcheurs déclarés que les informels). Elle passe aussi par l'immatriculation des bateaux de pêche, afin de formaliser l'activité, et d'inscrire les pêcheurs de l'île officiellement.

Ensuite, le secteur pêche à d'importants débouchés dans la transformation des produits de la mer et sa transformation, sous réserve d'uniformiser les normes européennes et non européennes dans la labellisation des produits et leurs conditionnements. En effet, touristes, professionnels et locaux sont friands des produits de la mer.

Illustration 8 : Un tournoi de pêche (@Beatrice de Abreu, BRLi)







5.3 NAUTISME ET PLAISANCE

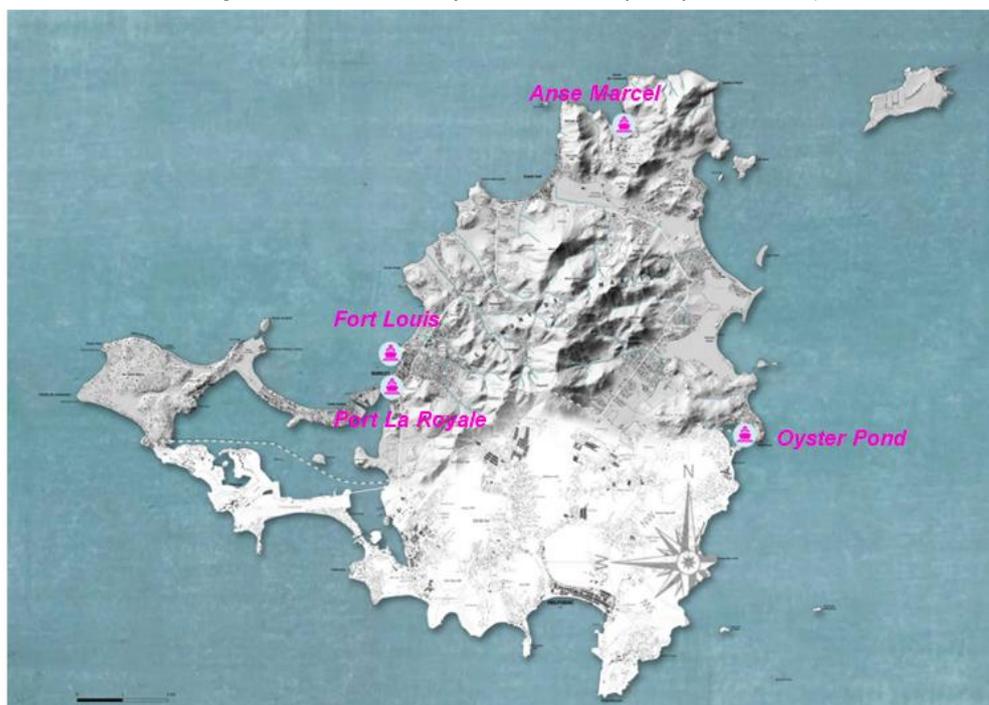
5.3.1 Description du secteur

Le nautisme est l'une des activités touristiques les plus lucratives pour Saint-Martin. En effet, les installations portuaires peu adaptées ne permettent pas l'accueil de croisiéristes côté français en-dehors de la petite et (plus rarement) de la moyenne croisière. Depuis la crise de la covid-19, les arrivées de croisiéristes du côté néerlandais ont aussi chuté de 46,6%. La destruction des installations lors de l'ouragan Irma a aussi grandement réduit l'offre d'activités de plaisance sur l'île. À noter que la plupart des opérateurs privés dans la filière « nautisme » à Saint-Martin se sont regroupés au sein de l'association METIMER, qui est active tant dans la vie associative que dans certaines instances décisionnelles (intégrée aux conseils d'administration de la réserve naturelle, de la chambre consulaire interprofessionnelle, dans le comité de direction de l'office du tourisme, etc.), afin de faire valoir les intérêts de la filière.

Malgré la réduction des services attenants au nautisme et à la plaisance, Saint-Martin a la chance d'avoir 3 marinas en activité, dont une qui fonctionne au ralenti (voir figure suivante) : Fort-Louis et Anse-Marcel, qui ont une capacité d'accueil importante, et la marina de Port la Royale, qui fonctionne à un rendement nettement plus faible que son potentiel (quelques dizaines de petits navires, pas de services associés). En outre, la baie d'Oyster-Pond abritait auparavant une marina qui possédait une capacité d'environ 180 navires, mais celle-ci est actuellement non fonctionnelle et dans un état de délabrement généralisé. En cause, les dégâts causés par l'ouragan Irma et un litige au sujet du linéaire frontalier entre la France et les Pays-Bas.

À noter que les infrastructures d'accueil de la croisière sont très peu développées : seuls quelques milliers de passagers (jusqu'à 5 000 avant Irma, 1 200 en 2020, moins de 1 000 en 2021) issus de la petite et de la moyenne croisière débarquent au port de Galisbay (à quai directement, ou par navette depuis le mouillage du navire dans la baie de Marigot). Les infrastructures portuaires ne peuvent pas accueillir de grands navires de croisière.

Figure 15 : Les 4 marinas de l'île (Fort-Louis et Anse-Marcel fonctionnent normalement ; Port la Royale fonctionne largement au ralenti et Oyster-Pond n'est pas opérationnelle)



▲ Les marinas



Des zones de mouillages écologiques (« ZMEL ») et connectées sont en cours de développement, notamment dans la baie de Marigot par l'établissement portuaire. À l'heure actuelle, l'établissement portuaire estime le nombre de mouillages situés dans la zone Marigot – Grand-Anse – Cul-de-Sac entre 500 et 800. À cela s'ajoutent les autres mouillages dans les Terres-Basses et à l'Anse-Marcel notamment.

Les marinas constituent un vivier d'emploi direct pour la population locale, avec une trentaine de personnes employées actuellement. Ce nombre est largement inférieur à la capacité potentielle de génération d'emplois liés aux activités associées aux marinas : entretien/réparation des navires, activités touristiques, boutiques, restauration, etc.

Par ailleurs, un autre aspect du nautisme est ici les sports nautiques et aquatiques modernes (planche à voile, Wind Foil, Kite Surf, Surf, plongé ...). Or, Saint-Martin possède un avantage comparatif certain pour la pratique de sports nautiques, et notamment pour les sports de vent tels que le Wing Foil, Wind Foil et Kite Surf : la zone de la Baie Orientale/Baie du Galion capte des vents propices à la pratique de ces sports en raison de leur force et de leur orientation. En outre, la profondeur du plan d'eau couplé à sa situation abritée derrière les barrières de corail et les îlets en font une zone de niveau mondial pour ces sports. Chaque année, le Caribbean Foiling Championship y est organisé sur 3 jours.

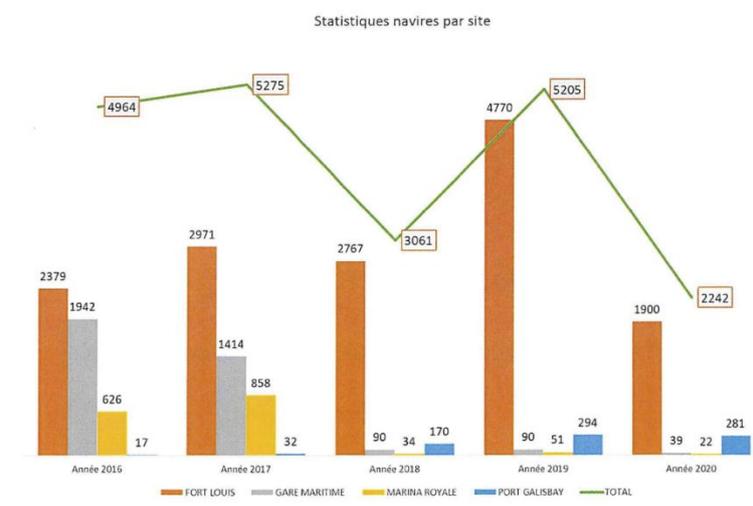
Le secteur de la plaisance et du nautisme est donc un secteur à fort potentiel pour l'économie bleue de Saint-Martin, qu'il faut veiller à redynamiser efficacement. L'articulation grandissante entre les opérateurs touristiques et les services administratifs (office du tourisme notamment) est prometteuse.

5.3.2 Données socioéconomiques

Les entrées et sorties des navires de plaisance, de même que le décompte des jours d'occupation des places de mouillages et dans les marinas n'est pas connu. À noter que les marinas sont gérées par des entités différentes (établissement portuaire pour le mouillage dans la Baie de Marigot et pour la marina de Fort-Louis, établissement privé pour la marina d'Anse-Marcel, société mixte « SEMSAMAR » pour la marina de Port la Royale), ce qui ne facilite pas la centralisation des données.

La figure suivante présente une partie des données, qui indiquent que le secteur du nautisme s'est rétabli rapidement après l'ouragan Irma (le nombre de « clearances » est de plus de 5 000 par an en 2019 sans compter les entrées et sorties de l'Anse-Marcel, soit le niveau pré-Irma). À noter qu'en l'absence des données pour le nombre de « clearances » dans la marina d'Anse-Marcel, la plupart de celles-ci sont effectuées au niveau de la marina de Fort-Louis.

Figure 16 : Cumul des entrées et sorties dans certains des principaux sites de Saint-Martin. Note : il manque les données de la marina d'Oyster-Pond (jusqu'en 2017) de l'Anse-Marcel (jusqu'à maintenant)





En termes de capacité d'accueil pour les navires de plaisance, les deux principales marinas (Anse-Marcel et Fort-Louis) totalisaient 280 places en 2021, tandis que la marina de Port la Royale possédait quelques dizaines de places. Les zones de mouillage cumulent quant à elles au moins 500 à 800 places.

La location de navires est aussi une activité importante à Saint-Martin. Une flotte d'environ 150 unités est disponible à la location, pour un chiffre d'affaires avoisinant les 15 millions d'euros (estimations METIMER), bien qu'une partie importante ne soit pas captée par Saint-Martin (entreprises basées en dehors de Saint-Martin, commissions prélevées par les agences de voyages, etc.). En 2021, seules 5 entreprises faisaient de la location de bateaux de plaisance à Saint-Martin. Par ailleurs, six entreprises étaient actives pour des tours journaliers (« charters »).

En outre, il n'existe que trois clubs de Kite Surf/Wing Foil/Wind Foil pour un chiffre d'affaires annuel de moins d'un million d'euros et deux clubs de surf (données METIMER).

5.3.3 Analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces »

	ATOUTS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Marinas existantes ; - Une demande pour les activités de plaisance ; - Zone privilégiée au regard de la praticabilité et environnement (sans danger) vis-à-vis des sports nautiques ; - Potentiel de Zone de mouillage équipements légers ; - Pêche sportive et pêche au gros ; 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 marinas sur 4 actives. Manque d'installation et de services vers les Marina ; - Manque de dynamisme autour des marinas : commerce, restaurants ... - Problème d'accès à l'eau pour les activités nautiques et le tourisme côtier ; - Un manque de formations diplômantes adaptées aux besoins du secteur ; - Peu d'offres face à la demande ; - Qualité de l'offre à définir : positionnement produit et gamme à définir. Quels clients veut-on attirer ? - Peu d'intégration de normes environnementales dans le secteur (port exemplaire, port propre, etc.)
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Forte capacité d'accueil dans les marinas dans les îles environnantes ; - Positionnement sur les lignes nautiques et maritimes ; - Position sur les lignes touristiques ; - Présence d'aéroports. 	<ul style="list-style-type: none"> - La Guadeloupe est la destination de référence en matière de plongée (Réserve Cousteau) ; - Clearance : point bloquant niveau administratif dans la région ; - Manque d'espace, besoin d'un accès direct à l'eau.



	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Des infrastructures qui ne permettent pas de dynamiser l'activité, pas de positionnement clair ; - Le nautisme est sous-évalué, alors qu'il a un très grand potentiel à Saint-Martin ; - Un réseau de transport de passagers sur l'île qui ne permet pas d'atteindre les différents points d'intérêt ; - Règlements et fiscalité à éclaircir ; - Manque de services (avitaillement, eau, électricité) ; - Risques environnementaux, sanitaires, de rejets et de pollutions liés à ce secteur ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Exploiter la plaisance, tout en respectant l'environnement (visite d'exploration, chantiers pour mettre en place des mesures pour la biodiversité, pécaturisme, etc.) ; - Profiter des travaux de la marina Fort-Louis pour communiquer et mettre en avant les nouveaux projets d'installations ; - Mise en œuvre de zone de mouillage écologique (ZMEL) et équipements légers ; - Innover sur le concept de flottants, légers et durables ; - Utiliser les énergies renouvelables pour un nouveau type de plaisance sur l'île ; - Structurer le potentiel des activités aquatiques et subaquatiques sur l'île : plongée, kite surf, wind surf, Wing foil, Wind foil, etc. - Le développement du nautisme engendrerait un effet multiplicateur en créant des synergies avec les secteurs tels que la plaisance, l'évènementiel, le pécaturisme, etc. - Le développement du nautisme auprès des jeunes permettrait d'accroître la culture « mer » des Saint-Martinois ; - Appui transversal grandissant (office du tourisme ...).
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Grosse concurrence en nautisme du côté hollandais, Saba, martiniquais, et guadeloupéen. - Aléas et risques côtiers, marins, Changement climatique - Vulnérabilité des aménagements aux catastrophes naturelles. Nécessité de pontons flottants et équipements légers, résilients. 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des évènements liés au nautisme/image et communication surtout avec l'atout réparation / plaisance petits et moyens navires. - La position géostratégique de Saint-Martin lui permet d'être un point d'étape pour les navires au départ des Amériques vers l'Europe et vice versa.



5.3.4 Des travaux de fonds pour ce secteur

La marge de progression pour le nautisme est importante. Tout d'abord, la remise à niveau des infrastructures (marinas et services associés) permettrait d'accroître considérablement l'attractivité et la capacité d'accueil pour les navires. Se pose dès lors la question de la collecte, du stockage et du traitement des déchets issus des navires. À l'heure actuelle, ce point est une véritable préoccupation, tandis que les solutions sont encore à envisager : mandater une société externe (barge de traitement ?), création d'un espace de collecte et de stockage par la Collectivité (mais manque de foncier ?), articulation avec les chantiers navals, etc.

Lorsque des prestations d'accueil haut de gamme et services associés seront atteints, la Collectivité souhaiterait en outre attirer les yachts de taille imposante dans la Baie de Marigot.

En plus de la remise à niveau des marinas et quais, le nettoyage du lagon de Simpson's Bay (en cours d'achèvement) et la réfection du pont de Sandy-Ground (seule porte d'entrée du lagon de Simpson's Bay côté français, et donc à la marina de Port la Royale) sont des étapes indispensables. Des navires de type « yachts » pouvaient auparavant accoster à la marina de Port la Royale, alors que seuls de petits monocoques sont actuellement stationnés à la marina .

Ensuite, les travaux de réhabilitation des zones de commerce, d'habitation et de restauration autour des marinas permettront d'accroître les activités économiques. Les travaux vont bon train à la marina de Port la Royale, tandis que les travaux d'Anse-Marcel sont quasiment terminés. De nouveaux commerces s'implantent petit à petit.

Il reste aussi un créneau à exploiter dans le domaine de l'évènementiel lié au nautisme. Si Sint Maarten et Saint-Barthélemy possèdent déjà des régates réputées, Saint-Martin ne s'est pas encore alignée, malgré un potentiel certain. L'ensemble des secteurs de l'économie bleue devraient aussi appuyer les évènements sportifs « récents » tels que le Caribbean Foil Championship et les concours de pêche tels que le BillFish Tournament.

Finalement, il reste un gros travail de fond à réaliser pour **démocratiser les sports nautiques** (et plus généralement la culture de la « mer » auprès de la population locale). La plupart des jeunes des quartiers prioritaires ne savent pas nager, tandis que la mer garde une connotation négative liée au danger pour les anciennes générations. Il est nécessaire d'instiguer un intérêt pour les loisirs liés au monde maritime auprès de la population. Dans ce contexte, les sports nautiques semblent adéquats, et les opérateurs privés sont des acteurs sur lesquels l'administration pourrait s'appuyer.



Illustration 9 : La petite et moyenne plaisance est caractérisée par la présence de nombreux voiliers et catamarans grâce aux conditions de vent favorables.



(©Béatrice de Abreu ; BRL)



5.4 INDUSTRIE PORTUAIRE & TRANSPORT NAVAL

5.4.1 Description du secteur

L'établissement portuaire (EP) est l'autorité en charge du seul port industriel de Saint-Martin : le port de Galisbay. L'EP a été créé par la Collectivité en 2007. Il gère l'activité portuaire pour ce dernier, mais aussi la marina de Fort-Louis, la gare maritime de Marigot et les mouillages en dehors des marinas. Il est géré par un conseil d'administration constitué d'un directeur général et de six élus.

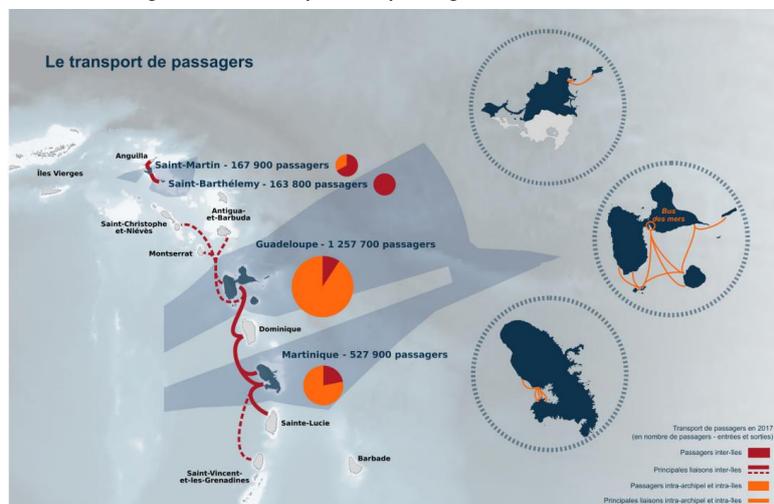
Le port de Galisbay a une position stratégique, au carrefour des routes maritimes pour le transport de passagers, mais aussi de marchandises. Le trafic est surtout à destination des Caraïbes, ou en provenance des Caraïbes. Les marchandises provenant de l'UE, par exemple, transitent au préalable par d'autres ports (Guadeloupe), avant d'arriver à Galisbay. Ce port possède donc un rayonnement régional.

Depuis sa mise en service en 1995, le port joue un rôle dans l'autonomie de la partie française. En effet, le pétrole transitait auparavant par la partie hollandaise. La remise en route a été rapide après le passage de l'ouragan Irma. Toutefois, ce cataclysme a révélé que le port avait des capacités de stockage limitées.

Les activités portuaires concernent également le transport de passagers via la gare maritime d'Oyster-Pond et de Marigot. Actuellement, seule la gare maritime de Marigot est opérationnelle, les infrastructures à Oyster-Pond étant détruites et non remises en état depuis les dégâts causés par l'ouragan Irma. Des liaisons journalières s'effectuent entre Saint-Martin, Anguilla et Saint-Barthélemy. D'autres liaisons existent depuis Sint Maarten (Saba, Saint-Eustache, Saint-Christophe et Nièvre). À noter qu'il existe aussi des liaisons touristiques au départ de Cul-de-Sac pour aller sur les îlets Tintamarre et Pinel (Figure suivante). En résumé, le transport de passagers au départ ou à l'arrivée de Saint-Martin est plus faible qu'en Guadeloupe ou en Martinique.

L'accueil de la croisière est limité en raison du niveau des infrastructures portuaires : les navires de croisières doivent s'accorder avec le trafic de fret sur le seul quai de débarquement. En outre, le faible tirant d'eau dans le port ne permet pas à la moyenne et grande croisière d'accoster. Seuls les navires de petite croisière accostent, tandis que les navires de moyenne croisière mouillent dans la baie de Marigot et font débarquer leurs passagers par un système de navettes. Au total, seuls quelques milliers de croisiéristes débarquent à Saint-Martin annuellement (1 200 en 2020, moins de 1 000 en 2021).

Figure 17 : Transport de passagers sur l'arc antillais



Source : Document stratégique de bassin, 2021



5.4.2 Chiffres-clés du secteur

- 46 collaborateurs travaillent à l'EP et environ 200 travailleurs pour les sociétés de manutention, de transport, etc.
- L'EP permet le transit d'environ 300 000 tonnes de marchandises par an au débarquement et 20 000 à 30 000 tonnes en transbordement, pour un total de 1 700 escales de navires par an ;
- Le port possède un unique quai de 280 m de long et une surface de terreplein de 30 000m², ainsi qu'une digue de protection de 170 m de long. Le port peut accueillir seulement des navires de faible tirant d'eau (5,7m) ;
- L'établissement portuaire est un établissement autonome. Il n'est pas financé par la Collectivité. Le chiffre d'affaires est approximativement de 3,5 millions euros/an. Environ la moitié provient des redevances de marchandises et du droit de port des navires. Le reste provient des activités du nautisme (redevance de mouillage, etc.).
- Près de 200 000 passagers par an transitaient par l'établissement portuaire et ses différentes infrastructures avant le coronavirus. Actuellement, 40 000 personnes font l'aller-retour entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy, tandis que les données pour des passagers à destination/en provenance d'Anguilla ne sont pas connues.

5.4.3 Des projets d'extension conséquents

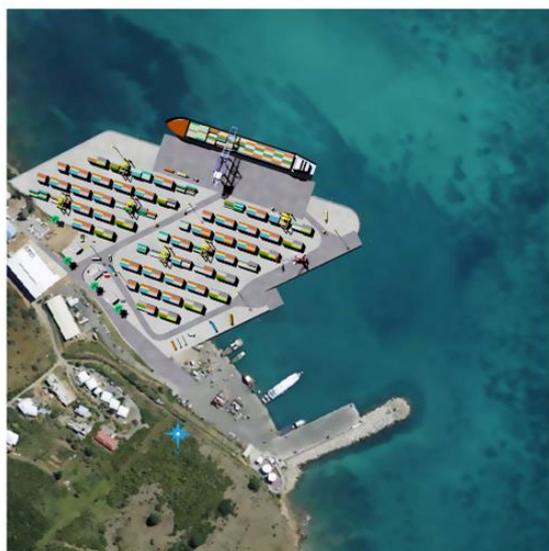
De nombreux projets d'extension ou de réfection des infrastructures sont en cours pour améliorer les infrastructures portuaires disponibles :

- Conversion de 21 hectares à proximité du port en zone d'activité et de stockage ;
- Extension des infrastructures portuaires : construction d'un nouveau quai de déchargement, d'une digue de protection et création de terrepleins supplémentaires (voir figure suivante). Aménagement de 300 m de linéaire de quai supplémentaire. Réalisation de 100 000 m² de terreplein supplémentaire. Mise en œuvre de travaux permettant d'accueillir des navires ayant un tirant d'eau allant jusqu'à 9 m ;
- Mouillages en baie de Marigot : projet en cours pour attirer des mégayachts en leur proposant un ravitaillement en fuel ;
- Développement de services liés au mouillage dans le port de Galisbay et dans la baie de Marigot (informations, services sanitaires et d'hygiène, douches, etc.) ;
- Réfection d'Oyster-Pond et de sa gare maritime une fois que le conflit d'usage franco-hollandais en cours à propos de la zone sera résolu.

Au sujet du projet d'extension du port de Galisbay, celui-ci est arrivé à un stade de développement relativement avancé. Il reste encore les études d'impact environnemental à réaliser. Si la DEAL donne son feu vert, les travaux d'agrandissement commenceront en 2024. L'objectif est de doubler le fret, en passant de 300 000 à 600 000 tonnes de marchandise, et d'augmenter de 45% les capacités de transbordement. De cette façon, le port de Galisbay pourrait centraliser 25% à 50% du fret total de l'île. Le coût du projet est très important : 80 à 100 millions d'euros, ce qui en fait le projet le plus conséquent lié à l'économie bleue à Saint-Martin. Les financements ne sont pas encore assurés (État, fonds européens) si aucun appui financier n'est trouvé du côté des institutions, alors l'EP pourrait étudier la possibilité de réaliser un partenariat privé avec un opérateur de terminal ou de navire.



Figure 18 : Le port de Galisbay actuellement et le projet d'extension



Source : www.portdemarigot.com

Par ailleurs, un autre projet consiste à étendre le quai existant de 160 m afin qu'il puisse accueillir la petite et moyenne croisière. La Collectivité de Saint-Martin souhaite développer l'accueil de la moyenne croisière. Jusqu'à présent, cela ne se fait qu'au mouillage, avec une navette pour faire débarquer les croisiéristes. Or cette activité, surtout réalisée durant les mois allant de décembre à avril, coïncide avec la période des fortes houles, ce qui rend le service inconfortable pour les croisiéristes. En outre, l'unique quai de débarquement du port de Galisbay doit être remodelé à chaque arrivée de navire de croisière pour permettre l'accueil de passagers. Cela impacte le débarquement et le transport de marchandises sur place. L'agrandissement du quai pourrait permettre de remédier à ces problèmes. Ce projet s'élèverait à 40 millions d'euros.



5.4.4 Analyse forces, faiblesses, opportunités et menaces

	ATOUTS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité d'accueillir de plus gros bateaux avec des aménagements adéquats. - Potentiel en transport de passagers de manière « propre » à développer : demande existante de transports/navettes propres. 	<ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'avoir une stratégie forte et cohérente orientée DD. - Des formalités administratives lourdes. - L'établissement possède plusieurs casquettes, ce qui manque de clarté (port industriel, mais aussi de plaisance/nautisme dans certains points : Marina Fort-Louis, gare maritime, baie de Marigot ... mais pas les autres marinas).
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Positionnement stratégique. - La demande n'est pas un goulot d'étranglement pour l'établissement portuaire. - Demande de transports passagers inter îles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible profondeur ne permettant pas aux navires à tirant d'eau de plus de 5,5m de débarquer dans le port. - Les infrastructures sont insuffisantes pour l'accueil de la moyenne croisière (services également manquants). - Manque d'espace près de la mer (terre-pleins, zone industrielle, stockage, accueil d'entreprises, etc.).
	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de compétitivité aujourd'hui vis-à-vis de la partie néerlandaise. - Des infrastructures qui ne permettent pas de dynamiser l'activité portuaire. - Risques environnementaux, sanitaires, de rejets et de pollutions liés à ce secteur. - Trait de côte, risque littoral, envasement et changement climatique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des navettes maritimes pour le transport de passagers intra-île et inter-îles. - Hausse de la capacité d'accueil de marchandise et de passagers. - Résilience de l'établissement portuaire face aux aléas climatiques.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence des « hubs » régionaux (Guadeloupe, Martinique, Amérique du Sud, ...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte demande autour de l'établissement portuaire.



Illustration 10 : une embarcation pour l'activité de plongée



(©Béatrice de Abreu ; BRL)



5.5 FORMATION

5.5.1 Description générale du secteur

L'État a la compétence pour l'enseignement, mais la Collectivité a la charge de la formation professionnelle. Le **système d'enseignement à Saint-Martin est rattaché à l'Académie de la Guadeloupe**. Afin de tenir compte des spécificités locales, cette académie a réalisé, entre autres, des stratégies locales pour valoriser le multilinguisme ou encore lutter contre l'absentéisme. Il y a environ 7 000 élèves répartis sur 14 écoles, 3 collèges et 2 lycées, ainsi que dans une dizaine d'établissements privés hors contrat. L'administration a engagé de gros travaux (impliquant de grosses dépenses) pour réhabiliter les infrastructures à la suite des dégâts causés par le passage de l'ouragan Irma. Une partie de ces travaux sont par ailleurs toujours en cours. Autre spécificité locale, le monde éducatif fait face à la barrière de la langue : la plupart des élèves sont anglophones, tandis que le corps enseignant ne maîtrise pas toujours cette langue. Par conséquent, les professeurs qui ne maîtrisent pas l'anglais ne possèdent pas tous les outils nécessaires pour appréhender la situation saint-martinoise. En réaction, l'enseignement bilingue progresse petit à petit.

En parallèle de la situation socioéconomique difficile à Saint-Martin, l'enseignement est bien en deçà des standards nationaux. La plupart des élèves, autant dans le cycle primaire que dans le cycle secondaire, sont en situation d'éducation prioritaire (près de 80% pour les écoliers et 70% pour les collégiens, alors que la moyenne nationale est autour de 20%). En 2019, près de la moitié des Saint-Martinois (44,8%) ne possédaient aucun diplôme, et seuls 33,5% avaient un Bac ou un diplôme supérieur.

Il y a cependant 7 centres de formation en alternance (CFA) sur le territoire, pour environ 75 apprentis. Il faut cependant revoir l'offre de programme de ces formations en alternance, car elle est parfois redondante et n'a que peu d'effet sur la vie active des apprenants.

La Chambre consulaire interprofessionnelle de Saint-Martin (CCISM), la Collectivité, l'État, mais aussi l'armée, par le biais de son Régiment de service militaire adapté (RSMA) sont d'importants vecteurs pour la formation postsecondaire.

Il existe un manque de complémentarité important entre les offres de la Collectivité et celles de Pôle-Emploi. Il est donc nécessaire de mieux sonder les milieux socioprofessionnels pour comprendre leurs besoins : par exemple, il y a un réel manque d'électriciens sur le territoire. Dans le même temps, il y a eu de nombreux doublons de formations, et cela malgré l'existence d'un comité conjoint (CEFOP). La concertation entre Pôle-Emploi, les services déconcentrés de l'État et la Collectivité est donc indispensable, mais aussi le renforcement des échanges « sur le terrain » avec les opérateurs du secteur privé.

En outre, il y a un besoin conséquent pour que la formation professionnelle s'élève en général au niveau du BTS. Pour le moment, seuls des BTS en comptabilité existent sur le territoire, et ceux-ci sont saturés. Dès lors que les Saint-Martinois souhaitent se perfectionner dans une autre filière (ou dès lors qu'ils souhaitent poursuivre dans l'enseignement supérieur), ils sont forcés de quitter l'île. Or, une partie importante des diplômés ne revient pas à Saint-Martin par la suite.

Un plan de formation doit être harmonisé sur des actions stratégiques trans-sectoriel, afin de cibler les besoins humains nécessaires à court et moyen terme, mais aussi pour offrir des débouchés correspondant aux besoins des porteurs de projets (entreprises privées).



5.5.2 L'offre de formation aux métiers marins

À l'heure actuelle, le Centre de formation aux métiers de la mer (ForMat) à Sandy-Ground propose des formations spécialisées dans le nautisme (formations en mécanique des bateaux, stratifieur, électricité et découverte des métiers du nautisme). Un autre centre existait auparavant, mais il a été déplacé en partie néerlandaise. Par ailleurs, l'Association française des premiers secours (AFPS) propose quelques formations professionnelles maritimes en sécurité et en soins (et prochainement les formations « Matelot Pont » et « Capitaine 200 »). Le lycée professionnel de Saint-Martin propose également un BEP ainsi que le Bac Pro en Maintenance Nautique. Ces structures ne permettent pas de combler à elles seules le besoin de formations spécialisées dans les filières maritimes. Elles ne permettent pas non plus de combler la pénurie de personnel qualifié (mécaniciens navals, spécialistes en électricité marine, frigoristes, etc.). Du reste, les chantiers navals sont demandeurs d'apprentis et d'alternants.

Un projet de formation porté par la Collectivité est aussi en cours, afin que 8 jeunes issus de familles de pêcheurs puissent obtenir le CACPP (Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche). Néanmoins, cette formation est contraignante, puisqu'elle nécessite qu'une partie des modules et des examens se déroulent en Martinique. Cela entraîne des coûts importants pour la Collectivité. À noter qu'auparavant, toute la formation (3 mois) avait lieu en Martinique.

Par ailleurs, les opérateurs du privé en lien avec l'économie bleue ont déploré au cours des entretiens qu'il n'y avait pas de perspectives d'évolution pour les techniciens spécialisés au terme de leurs formations en alternance. Plus généralement, il y a une pénurie pour les métiers techniques liés à l'économie bleue, et notamment en ce qui concerne la réparation navale (électriciens, menuisiers, etc.)

Il est en outre difficile de pouvoir se former aux brevets supérieurs de conduite de navire (Capitaine 200, etc.). Par conséquent, les filières de la pêche et du tourisme en pâtissent (y compris les possibilités de pescatourisme).

5.5.3 Analyse forces, faiblesses, atouts, menaces

	ATOUS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - De nombreux débouchés pour les formations à Saint-Martin : pêche, hôtellerie, chantiers navals et activités de plaisance. - Nautisme et loisirs en mer. - Métiers de l'environnement, recyclage, propreté, labellisation des ports et marinas. - Une population jeune, qui parle anglais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un niveau globalement bas dans l'enseignement (absentéisme, déscolarisation, ...). - Un manque de formations diplômantes adaptées aux métiers de la mer. - Absence d'une offre de formation complète - Besoins de formations moins académiques et plus professionnalisantes, concrètes, opérationnelles. Formations courtes. - Besoin d'apport scientifique et académique en termes de R&D : améliorer la connaissance.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Groupes de recherche scientifique en Martinique et Guadeloupe / partenariats et échanges. - Possibilité de se greffer à d'autres formations en Guadeloupe, en Martinique et à Saint-Barthélemy. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une fuite des jeunes vers des formations dans les autres îles.



	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de moyens humains & compétences pour le développement. - fuite des compétences. - Pas de débouchés : croiser l'offre et la demande. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un secteur à exploiter pour consolider les autres secteurs de l'économie bleue. - Cibler une stratégie puis cibler les formations pour les mettre en œuvre.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Risque de voir les apprentis, une fois formés, ne plus revenir sur le territoire en raison d'une offre d'emploi plus intéressante en dehors de l'île. 	<ul style="list-style-type: none"> - Partenariats avec l'école de formation maritime de la Martinique. - Échanges universitaires, stages, tourisme.

5.5.4 Métiers de la mer et attractivité

Le constat principal est que les métiers de la mer manquent globalement d'attractivité auprès de la population de Saint-Martin. Ces métiers pourraient pourtant se révéler être un vecteur de développement substantiel, mais ils pâtissent de la mauvaise image de l'aspect « marin » auprès des habitants. En effet, ces derniers perçoivent encore la mer et ses activités subséquentes de façon négative. Les anciennes générations se refusaient par exemple à exercer le métier de transporteur de passagers entre les îles, laissant cette tâche – considérée comme ingrate – aux habitants des autres îles. Aujourd'hui encore, la plupart des navettes entre Saint-Martin et Anguilla sont anguillaises.

Il est donc indispensable de sensibiliser les jeunes aux activités maritimes et à leurs débouchés. Ce travail de fond doit s'accompagner d'une promotion plus générale de la mer (activités de loisirs en mer, diffusion de la capacité à nager, sensibilisation à la fragilité du milieu marin, etc.).

Plus spécifiquement, plusieurs filières regorgent de possibilités de formation (et ensuite d'emplois) :

- Métiers de la maintenance et de la réparation technique nautique sur les bateaux de plaisance. L'arrivée de jeunes « du cru » sur le marché du travail pourrait appuyer la professionnalisation et la structuration de la filière locale ;
- Métiers liés à l'environnement et au tourisme : guides en tourisme bleu, articulation avec la Réserve naturelle, etc.
- Régularisation des marins-pêcheurs. Ce processus ne doit pas s'arrêter à la seule formation dispensée ponctuellement aux jeunes pour qu'ils obtiennent le CACPP. Il est nécessaire de généraliser cette formation en la relocalisant au maximum à Saint-Martin. Par la suite, l'obtention du brevet STCW Capitaine 200 / 500 devrait être promue ;
- Dès lors qu'un noyau dur de marins locaux est diplômé, la formation pour le pécaturisme pourrait être initiée ;
- Compléter l'offre de service pour les agents de port, les agents de bord, la conciergerie de bateau, etc. Actuellement, la plupart du personnel embarqué se déplace depuis la métropole ou l'étranger pour être employé à Saint-Martin, alors que les jeunes Saint-Martinois, pourtant anglophones, sont minoritaires ;

Les jeunes sont au centre de la réflexion quant à la transmission des métiers clés du monde maritime (pêcheurs, aquaculteurs, charpentiers, mécaniciens pour bateaux, électriciens, réparateurs, etc.). La jeune génération est plus ouverte au domaine du « marin » que ses prédécesseurs. Les jeunes représentent le futur de l'économie bleue à Saint-Martin.

5.6 CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE

5.6.1 Description générale du secteur

Le secteur de la construction et la réparation navale est un secteur porteur pour l'économie bleue à Saint-Martin. L'activité industrielle navale consiste pour le moment exclusivement à l'entretien et à la réparation des petites unités (plaisance).

L'île possède un véritable avantage comparatif dans l'entretien et la réparation de bateaux. En outre, il est possible d'y acheter, revendre, commander des pièces détachées. Il existe tout un éventail de compétences, y compris des spécialités exigeantes (stratification, peinture, mécanique, etc.). Ce savoir-faire est porté par 9 chantiers navals présents sur l'île : **Polypat, Geminga, Jessy, Bookay, Toby, JMC Boat yard, Fantasy, Tony, Pont-Levant** et **Time Out Boat Yard**. À noter que le secteur est en pleine croissance, puisque seules cinq entreprises étaient recensées en 2018. Les quatre principaux chantiers, à savoir Jessy, Polypat, Geminga et Time Out sont tous regroupés à proximité du pont de Sandy-Ground, aux abords du lagon de Simpson Bay (voir figure suivante). Ces derniers travaillent en synergie, les spécialités des uns se complétant de façon adéquate avec les spécialités des autres. À noter que le chantier Polypat gère un centre de carénage situé à Sandy-Ground, qui dispose d'un **moyen de levage de 20 tonnes**.

Figure 19 : Disposition des principaux chantiers navals de Saint-Martin



Source : <https://metimer.fr>

Le secteur est en expansion, comme en témoigne de l'accroissement du nombre de chantiers navals, ainsi que le projet d'installation du futur chantier naval Impulse Boat, spécialisé dans la construction de navires modernes. L'augmentation du nombre de places dans les marinas et aux mouillages pourrait accroître l'activité des chantiers navals. Et réciproquement, la bonne santé des chantiers navals garantit la présence d'un grand nombre de navires de plaisance.



Néanmoins, l'extension des chantiers navals est compromise par le manque de place disponible. Les opérateurs – regroupés au sein de l'association METIMER – plaident pour un « pôle » centralisé, avec un terrain commun donnant accès au lagon de Simpson's Bay. Cependant, cette doléance n'a entraîné que des études de faisabilité jusqu'à présent. Ce problème de foncier pourrait être résolu – du moins en partie – par l'extension du port industriel à Galisbay. Dans ce cas, la concertation autour d'un document stratégique est nécessaire. Par ailleurs, le fonctionnement du pont obsolète de Sandy-Ground est un facteur limitant l'activité des chantiers navals. Ce pont est la seule porte d'entrée, côté français, dans le lagon de Simpson's Bay. Or il est trop bas pour laisser passer certains navires, et il ne s'ouvre pas suffisamment souvent dans la journée pour permettre aux bateaux de pénétrer dans le lagon. Par ailleurs, la largeur et la profondeur du chenal d'accès ne sont pas optimales à cet endroit. Il est nécessaire que les pouvoirs publics (Collectivité, Direction de la mer) s'accordent avec les chantiers navals et autres opérateurs dans le nautisme.

Enfin, les chantiers navals sont une activité qui, de leur propre aveu, impacte l'état de santé de l'environnement. Ils génèrent des polluants difficiles à traiter (métaux, solvants, anti-fooling, etc.), tandis que Saint-Martin manque d'infrastructures de collecte, de stockage et de traitement de ces produits spécifiques. Le regroupement des chantiers navals pourrait être une option envisageable pour mutualiser les moyens de traitement et pour faciliter la collecte de ces produits. La mise en conformité avec des labels écologiques fait partie des préoccupations prioritaires des acteurs du secteur.

5.6.2 Données économiques et chiffres clés du secteur

- 60,3 % des usagers dépendent plus de 5 000 euros/an pour l'entretien de leur bateau ;
- 30% des bateaux passent 30 jours en chantier naval/an ;
- Les plaisanciers font escale à Saint-Martin pendant 30 jours environ ;
- 5 chantiers navals spécialisés dans l'entretien et la réparation, pour un chiffre d'affaires cumulé de 2,5 millions d'euros. Un projet de chantier de construction navale ;
- Synergies évidentes avec le nautisme. Or les marinas historiques de Saint-Martin ne fonctionnent qu'à 50% env. de leur capacité d'accueil ;
- Les navires en escale à Saint-Martin sont des voiliers dans 87% des cas (Figure suivante) ;

Figure 20 : Typologie des navires faisant escale à Saint-Martin



Source : Enquête nautisme réalisée par France Tourisme Ingénierie.

- Deux enjeux forts : la régularisation/consolidation des chantiers navals, et la montée en exigence d'exemplarité environnementale du secteur, qui est un atout compétitif pour Saint-Martin.



5.6.3 Analyse forces, faiblesses, opportunités, menaces

	ATOUTS	FAIBLESSES
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Un avantage comparatif dans la réparation de pièces de bateaux. - Un savoir-faire dans la construction navale reconnu dans les Caraïbes. - Des chantiers navals localisés à proximité les uns des autres, qui favorisent les synergies. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une difficulté d'accès au foncier pour accroître l'activité. - Un manque de main d'œuvre qualifiée. - Des infrastructures qui ne sont pas adaptées aux activités de l'île : pas d'accueil sur les marinas, pas assez de bouées de mouillage, etc. - Une activité pas toujours respectueuse de l'environnement (pollution dans le lagon notamment). - Manque de spécialisation dans l'électronique et le froid. - Le pont de Sandy-Ground (horaires d'ouverture, largeur, profondeur) est un facteur limitant.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Une position stratégique pour servir de point de ravitaillement ou de réparation des navires de fret. - L'attractivité des autres îles (Saint-Barthélemy, Anguilla, etc.) profite aussi à Saint-Martin. 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'espace, besoin d'accès à l'eau direct et d'installations (levage, carénage, grues).
	MENACES	OPPORTUNITÉS
Internes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Des difficultés pour obtenir des financements. - Le côté néerlandaise met plus de fonciers à disposition/ facilité d'implantation : risque que les entrepreneurs s'y installent au détriment du côté français. - Un manque de zones aménagées dédiées : les chantiers sont de plus en plus proches des habitations, provoquant des conflits de voisinage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un secteur qui a des débouchés importants, et attire de nouveaux entrepreneurs. - Un secteur créateur d'emplois pointus (menuisiers, charpentiers, stratifieurs etc.). - Un potentiel pour se doter de labels écoresponsables dans la construction de chantiers navals.
Externes à l'île	<ul style="list-style-type: none"> - Prise de positionnement plus rapide par les autres, et concurrence possible : partie néerlandaise, Guadeloupe, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des possibilités de vente aux États-Unis : valoriser le savoir-faire local dans les Caraïbes.



5.6.4 Le développement de la réparation navale : un atout dans la stratégie d'économie bleue

UN AVANTAGE COMPARATIF A EXPLOITER POUR L'ÎLE DE SAINT-MARTIN

Saint-Martin possède un véritable avantage compétitif dans la réparation navale et le carénage, notamment du fait de sa position avantageuse, au carrefour des flux maritimes. Un rapprochement avec l'archipel des Açores, dernière étape de navigation de l'autre côté de l'Océan atlantique, avant de traverser en direction des Caraïbes, est envisageable. En outre, Saint-Martin peut aussi profiter de la popularité des îles avoisinantes auprès des navigateurs (Saint-Barthélemy, Anguilla, partie néerlandaise de l'île, ...) pour attirer à son tour davantage de navires. La baie de Marigot et les différents sites d'accueil sont au demeurant bien connus des plaisanciers pour leur beauté. Saint-Martin pourrait se positionner comme un point névralgique du nautisme dans les Caraïbes, et ainsi dynamiser et diversifier son économie, à condition d'accroître la capacité d'accueil de navires (marinas, mouillages) et de renforcer les services (entretiens, réparation, collecte/stockage/traitement de déchets). Les secteurs du nautisme et des chantiers navals sont étroitement liés. De ces activités dépendent en cascade une part importante des activités professionnelles sur l'île (tourisme, restauration, commerces, formation et emploi local). Or Saint-Martin possède une bonne image en matière de réparation navale, tant pour les compétences que pour la disponibilité des pièces. À noter que le secteur du nautisme a fait preuve de résilience après le passage de l'ouragan Irma, et qu'il représente une opportunité de s'affranchir de la dépendance au tourisme.

Dès lors, les pouvoirs publics doivent davantage tenir compte du potentiel des chantiers navals – et plus généralement des secteurs de l'économie bleue autre que le tourisme – dans leur stratégie de développement économique. La Collectivité est l'organisme qui est, par exemple, en charge de la remise à niveau du pont de Sandy-Ground et de la marina de Port la Royale (en partenariat avec la société mixte SEMSAMAR dans ce dernier cas).

CARENAGE ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT : UN ENJEU DE LONG TERME

Un des principaux enjeux aujourd'hui pour le développement de l'activité est de rendre les chantiers navals plus respectueux de l'environnement. Les déchets qu'ils génèrent, difficiles à traiter, peuvent fortement impacter l'environnement. Tous les chantiers étant situés le long du lagon de Simpson's Bay, celui-ci subit de fortes pressions (d'autant plus que les nombreuses activités en place côté néerlandais sont elles aussi fortement dommageable pour le lagon). Il est dès lors prioritaire que les chantiers navals élèvent leurs standards environnementaux. Il en va de l'image de marque du secteur et de Saint-Martin en général. Surtout, il en va de l'état de santé du lagon de Simpson's Bay.

Les certifications environnementales et les labels de qualité sont des options intéressantes pour catalyser la mise à niveau en termes de compatibilité environnementale. Ces certifications ont été mentionnées à de multiples reprises par les directions des chantiers navals : certification qui garantit le bon traitement des eaux de carénages chargées en métaux, certification reconnue par les assurances pour le traitement osmose (« Gelshield »), certification ISO sur la construction, « compliance » avec les normes « US Coast Guards » pour l'export des navires aux USA, etc.



Illustration 11 : Catamaran et voiliers en progression vers Anguilla



(©Béatrice de Abreu ; BRLI)

5.7 AUTRES SECTEURS EN DEVENIR

5.7.1 Élevage marin

Les élevages marins ne sont pas développés à Saint-Martin : il n'existe aucune activité de ce type à l'heure actuelle. Les nombreux marais/lagunes de l'île pourraient être propices, mais cela pourrait engendrer de fortes atteintes à la santé écologique de ces marais. D'autant plus que certains sont situés dans la réserve naturelle ou sont la propriété du conservatoire du littoral. Néanmoins, des enquêtes préalables peuvent être réalisées, afin d'étudier la faisabilité de projets d'aquaculture en lagune.

Quant à l'élevage en mer, cette option ne semble pas d'actualité en raison du fort aléa cyclonique (risque élevé de destruction des infrastructures). Enfin, en ce qui concerne les infrastructures sur terre, c'est le manque de foncier qui pose problème.



Des études prospectives doivent être conduites. Dans ce sens, la création d'un schéma territorial de développement de l'aquaculture marine (STDAM) est en discussion. Le développement de l'élevage marin représente une option intéressante dans l'optique de diversifier les activités sur l'île. Il faut toutefois garder en tête que cette activité restera probablement marginale dans les prochaines décennies eu égard aux revenus générés par d'autres secteurs de l'économie bleue tels que l'industrie portuaire, le nautisme ou le tourisme côtier.

5.7.2 Recherche scientifique

Il existe de nombreuses pistes de recherche en lien avec l'économie bleue à Saint-Martin, à commencer par les sciences de l'environnement. La présence de grands mammifères marins (les baleines à bosse notamment, mais aussi les dauphins), de requins, de tortues et d'autres espèces emblématiques ouvre des perspectives nombreuses, car les informations de base manquent encore. Le nombre de baleines, leur typologie ou encore les raisons précises de leurs allées et venues ne sont que peu connus. Il en va de même pour les dauphins et les requins (requin-tigre notamment), bien que certains projets de recherche soient en place (comme le projet régional One Shark).

Il existe aussi un manque criant d'informations de base concernant les stocks de ressources halieutiques. Or ces informations sont essentielles pour développer la filière de pêche et le pescatourisme.

Certaines thématiques spécifiques pourraient permettre à Saint-Martin de se construire une expertise régionale non-négligeable : l'utilisation des oursins comme stratégie de restauration des habitats, le blocage des échouages massifs de sargasses, la valorisation de ces dernières, etc.

Il serait en outre possible de coupler ces thématiques scientifiques avec des activités touristiques. De la sorte, la mise en place d'un tourisme scientifique raisonné pour baguer ou effectuer des biopsies sur les mammifères marins aurait le double avantage de générer des revenus substantiels pour financer les recherches et de participer à l'image de marque « durable » de Saint-Martin.

5.7.3 Les technologies bleues

Les technologies bleues sont à investiguer plus en profondeur. Cependant, cela nécessite des investissements importants sur des territoires attractifs (infrastructures et formation à la recherche). Saint-Martin ne fait pas figure de favori pour accueillir ces investissements, mais si un avantage apparaît, alors il ne faudrait pas le négliger (avantage dans la production d'une algue à forte valeur ajoutée, etc.).



Illustration 12 : La marina de Fort-Louis et la superbe baie de Marigot en arrière-plan



(©Grégoire Touron Gardic)



6 UNE ANALYSE TRANSVERSALE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

6.1 DES CONTRAINTES ET SOLUTIONS TRANSVERSALES IDENTIFIÉES TOUT AU LONG DU DIAGNOSTIC ET DE LA CONCERTATION

Tous les secteurs de l'économie bleue présentent un potentiel de développement à différentes échelles. Néanmoins, pour répondre aux enjeux dans ces différents secteurs, plusieurs barrières sont à surmonter. Ces barrières, communes à chacun des secteurs de l'économie bleue (manque de foncier, infrastructures en mauvais état, manque de communication entre les privés et l'administration, etc.), impactent le développement de Saint-Martin de façon transversale. Les besoins qui ont été mentionnés de façon récurrente durant la phase de consultation des parties prenantes pour dépasser ces blocages sont :

- Libérer du foncier disponible afin de créer de nouvelles activités ;
- Mettre en place une gouvernance commune et transversale, qui permettrait aux différentes parties prenantes de l'économie bleue de s'exprimer ;
- Construire en parallèle une gouvernance par secteur, afin de structurer chaque secteur, et bien connaître les compétences de chaque acteur au sein de son secteur ;
- Entretenir une base de données robuste dans chaque secteur, en concertation entre l'administration et le secteur privé ;
- Rénover les infrastructures présentes sur l'île pour assurer des services de qualité ;
- Former du personnel qualifié pour favoriser la montée en compétence de chaque secteur ;
- Resserrer les liens entre les différents secteurs de l'économie bleue autour d'une même préoccupation : la protection de la biodiversité.

Le tableau réalisé ci-dessous fait ressortir ces besoins, qui sont transversaux et concernent la plupart des secteurs :



Tableau 6 : Principales contraintes transversales énumérées durant la phase de consultation

Contraintes rencontrées	Type de contrainte	Secteurs concernés	Détails par secteur	Solution proposée
Un manque de communication à propos des différents enjeux actuels sur l'île	Contrainte organisationnelle	Protection de l'environnement	Un manque de connaissance de la population locale des enjeux de la protection de la biodiversité.	Mieux communiquer avec la population locale de Saint-Martin à propos des enjeux environnementaux
		Tourisme	Manque de connaissance des professionnels à propos de l'avancée de certains projets, comme la requalification du Front de Mer.	Créer une gouvernance du Front de Mer, avec un moyen de concertation entre les différents acteurs professionnels impliqués.
		Nautisme et plaisance	Pas d'informations à propos de la réhabilitation des marinas d'Oyster-Pond et Port la Royale.	Mettre en place des réunions transversales entre les différents acteurs impliqués de l'économie bleue à Saint-Martin.
			Des interdictions de pratiquer le kitesurf/wingfoil/windsurf dans certaines zones qui freinent les activités.	Connaitre la raison actuelle de cette interdiction.
		Formation	Manque de sensibilisation et de formation au milieu maritime.	Sensibiliser un public de scolaires pour qu'ils puissent en parler à leurs parents.
Des blocages techniques pour le développement de certaines activités	Contrainte technique	Tourisme	Manque de solutions techniques pour le nettoyage des plages et les sargasses.	Développer des groupes de nettoyage des plages / alimenter la recherche pour une meilleure gestion des sargasses
		Environnement	Difficultés techniques à remplacer le plastique.	Diversification des activités liées à l'environnement (matériaux en bambou, ou d'autres solutions durable.)



Contraintes rencontrées	Type de contrainte	Secteurs concernés	Détails par secteur	Solution proposée
Insuffisance en subventions et absence de financements dédiés à l'économie bleue	Contrainte financière	Formation	Manque de financements pour mettre en place de nouvelles formations (brevet STCW capitaine, formations aux métiers de la maintenance et réparation nautiques de bateaux, etc.)	Répondre à des appels à projets/marchés publics.
		Port, transport et infrastructures	Des rénovations diverses dont les financements ne sont pas sécurisés (port de Galisbay, gare de Marigot, requalifications du Front de Mer).	Attirer des investisseurs sur l'île.
		Pêche et aquaculture	Absence de moyens pour la filière « transformation » ou le conditionnement de produits de la mer.	Trouver des fonds pour développer ces activités porteuses.
Manque de personnel qualifié pour le développement des secteurs de l'économie bleue	Contrainte en ressources humaines	Formation	Manque de personnel qualifié : thalassothérapie, conciergerie, agent de bord, services à la personne pour les clients de passage.	Mettre en place de nouvelles formations pour la montée en compétences des agents du territoire.
		Nautisme et plaisance	Manque de formations « professionnalisantes » de type apprentissage et alternance.	Mettre en place plus de contrats d'apprentissage et baccalauréats professionnels.
		Chantier naval		
		Gouvernance		
		Pêche et aquaculture		
Des infrastructures peu adaptées aux activités	Contraintes liées aux équipements (naturels et physiques)	Tourisme	Manque d'équipements transversaux pour le tourisme : sentiers d'interprétation, mouillages écologiques, infrastructures d'accueil, etc.	Création de zones de mouillages écologiques en projet sur l'île. « Caribbean Touch » : projet de création d'itinéraires culturels côté terre.
		Chantier naval	Peu d'espace d'accueil et de services dynamiques dans les marinas.	Travaux à coordonner avec toutes les parties prenantes pour rendre les ports plus attractifs.
		Activités portuaires et transport maritime		



Contraintes rencontrées	Type de contrainte	Secteurs concernés	Détails par secteur	Solution proposée
		Pêche et aquaculture	Aucune installation favorisant la pratique de la pêche.	Ajouter des quais de débarquement, machines à glace, etc.
Un manque de portage politique transversal	Contrainte organisationnelle	Gouvernance	Absence de structuration et de suivi de la planification urbaine.	Mise en place d'une commission de planification territoriale qui intègre tous les acteurs de l'économie bleue.
		Environnement	Un contexte de gouvernance peu clair (Entre la Collectivité de Saint-Martin et l'État)	Création de comités transversaux
		Tourisme	Une volonté de mettre en évidence les caractéristiques naturelles de l'île et l'écotourisme qui n'est pas encore une volonté commune de tous les acteurs.	Mettre en avant les ressources de l'île.
		Nautisme et plaisance	Un manque de soutien pour le développement d'activité autour des structures artificielles sous-marines.	Obtenir des financements pour développer de nouvelles activités.
		Pêche et aquaculture	Pas de réelle gestion de la ressource halieutique aujourd'hui : pas de surveillance ni de contrôle.	Créer un plan de gestion de la ressource halieutique.
		Chantier naval	Peu d'organisation pour ce secteur : on ne sait pas qui a quelle compétence.	Organiser des comités transversaux pour mieux communiquer envers les parties prenantes.
Peu de foncier disponible	Contraintes liées aux équipements (naturels et physiques)	Chantier naval	Peu de foncier disponible à proximité des marinas et permettant un accès à l'eau.	Régler le problème du foncier en créant un espace IDEAL à Sandy-Ground.
		Port, transport et infrastructures		
		Nautisme et plaisance	Problématique du foncier disponible pour la collecte et le traitement des déchets.	Faire appel à de la prestation privé.
		Port, transport et infrastructures		



Contraintes rencontrées	Type de contrainte	Secteurs concernés	Détails par secteur	Solution proposée
		Pêche et aquaculture	Peu de place pour la mise en place de nouvelles installations pour la pêche ou l'aquaculture (rampe à sec, remorque, levage, etc.)	Intégrer la mise en place d'infrastructures pour la pêche aux travaux des différentes marinas et ports.



6.2 DES BESOINS ET ENJEUX POUR CHAQUE SECTEUR DE L'ÉCONOMIE BLEUE

En plus des thématiques communes à chacun des secteurs d'activité (foncier, gouvernance, infrastructures de base, etc.), chaque domaine d'activité possède ses propres besoins. Ces besoins sont liés à des situations de pénurie (main d'œuvre, matériel, etc.), à des situations dites de « goulot d'étranglement » (limitation du port industriel en raison de son sous-dimensionnement, limitation de l'affluence en bateaux de plaisance en raison de l'obsolescence du pont de Sandy-Ground) ou encore à des situations où la concertation fait défaut avec les pouvoirs publics. En outre, un certain nombre de propositions d'actions ont été énumérées par les parties prenantes lors de la phase de concertation. Les propositions de développement les plus récurrentes sont décrites au tableau ci-dessous :



Tableau 7 : Atouts, enjeux et besoins spécifiques à chaque secteur d'activité

Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
Tourisme			
Un patrimoine naturel d'exception.	Développer l'écotourisme comme stratégie touristique de long terme.	Sensibiliser la population locale aux enjeux de la protection de la biodiversité.	Organisationnel
		Créer des itinéraires culturels côté terre et mer.	Développement de nouvelles activités.
		Mettre en place une signalétique commune à l'île entière.	Équipements et ressources.
		Viser l'obtention d'un label de tourisme durable.	Administratif
		Mettre en place des actions ponctuelles et publiques en faveur de l'environnement (nettoyage de plages, protection de nids, ...).	Développement de nouvelles activités.
Un accueil de qualité pour les touristes.	Une reconstruction après Irma qui donne l'occasion de se réinventer.	Appuyer l'offre de villas privées à la location.	Développement de nouvelles activités.
		Se différencier du luxe de St-Barth et d'Anguilla en proposant une offre d'accueil basée sur la naturalité.	Développement de nouvelles activités.
		Réhabilitation des marinas en les rendant plus dynamiques.	Équipements et ressources.
		Réhabilitation du Front de Mer à Marigot et Cul-de-Sac.	Équipements et ressources.
Des possibilités de se développer dans de nouveaux domaines.	Créer une filière tourisme basée sur les vecteurs de la mer.	Former du personnel qualifié.	Ressources humaines.
		Développer le tourisme scientifique marin.	Développement de nouvelles activités.



Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
Pêche et élevage marin			
Des possibilités pour la mise en place de l'aquaculture.	Mettre en place le schéma territorial pour l'aquaculture.	Études à réaliser : quelles espèces, lieux propices, etc.	Technique
		Trouver du foncier à disposition pour la pratique de l'activité.	Ressources et équipements.
Négociations en cours pour la création d'un Comité des pêches.	Favoriser une véritable gestion de la ressource halieutique avec le Comité des pêches.	Mettre en place de véritables moyens de contrôle et de surveillance.	Organisationnel
		Réguler la pêche illégale.	Organisationnel
		Mettre en place de vrais équipements et infrastructures pour favoriser l'activité : quais de débarquement, rampes, remorques, etc.	Équipements et ressources.
Saint-Martin est un gros marché de pêche régional.	Donner une image « gastronomie française » aux produits de la pêche.	Fournir au maximum les restaurateurs de l'île.	Développement de nouvelles activités.
		Mettre l'accent sur le conditionnement et la commercialisation des produits de la mer comme partie intégrante de la stratégie touristique.	Développement de nouvelles activités.
	Accroître la surface de la zone de pêche.	Négocier avec les autres îles de l'arc antillais l'accès à leur zone de pêche.	Organisationnel
Forte demande pour la pêche sportive.	Donner une image attractive orientée sur la pêche sportive « au gros ».	Développer la pêche de gros et la pêche sportive.	Développement de nouvelles activités.
Plaisance et nautisme			
	Développer une véritable offre de sports nautiques.	Créer des événements liés au nautisme (exemple de la régata Sainte-Lucie des Açores).	Organisationnel
		Définition d'une zone d'activité Kitesurf / Windsurf / Wingfoil / Windfoil.	Technique



Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
Un territoire adapté à la pratique de sports nautiques de haut niveau (Wingfoil, surf, kite surf, windsurf,...).		Sensibiliser davantage la population aux sports nautiques.	Organisationnel
		Mettre en place davantage de bases nautiques.	Équipements et ressources (physiques et naturels).
Un espace de qualité pour les plaisanciers.	Développer la plaisance tout en respectant l'environnement.	Mise en place de plus de ZMEL pour accueillir les plaisanciers.	Équipements et ressources.
Des marinas qui ont une bonne marge de progression.	Développer les infrastructures d'accueil de la plaisance (marinas).	Réfectionner les marinas de Port la Royale et d'Oyster-Pond.	Ressources et équipement.
	Améliorer le traitement des déchets liés à la plaisance.	Appel d'offres pour une barge multi-services, ou appels d'offres pour des entreprises de collecte des déchets.	Organisationnel
		Identifier une zone de foncier pour y créer un site de stockage et traitement des déchets.	Développement de nouvelles activités.
Activités portuaires et transport			
Une position stratégique au carrefour de nombreuses routes maritimes.	Faire du port de Galisbay un lieu d'escale pour les bateaux de transports de marchandises ou de passagers.	Réduire l'impact environnemental des activités portuaires : plus de compensation écologique, mise en place d'habitats écologiques, etc.	Organisationnel
		Certifications « ports propres » à obtenir : Ports propres, Ports propres actifs en biodiversité, certifications ISO, Pavillon Bleu, label Qualité Plaisance, Blue Star Certification.	Administratif
		Établir la communication entre le secteur des activités portuaires et la réparation navale.	Organisationnel
	Faire de Saint-Martin un lieu de desserte des îles alentours.	Réhabiliter la gare maritime d'Oyster-Pond.	Équipement et ressources



Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
		Créer des lignes vers Saint-Eustache, Saba et Saint-Kitts depuis les gares maritimes (Marigot et éventuellement Oyster-Pond).	Équipement et ressources
	Développer le transport de passager à l'intérieur de l'île.	Mettre en place une offre de navettes maritimes pour désengorger le trafic.	Équipements et ressources
Un forte capacité d'accueil des structures existantes.	Donner une nouvelle image à l'accueil côtier, avec une identité visuelle plus commerçante et plus haut de gamme.	Rénover les environs proches de la gare maritime de Marigot (marché, place centrale).	Équipements et ressources
Construction et réparation navale			
Avantage compétitif technique et plaisancier (maintenance des bateaux, réparations, construction navale) unique sur l'arc antillais.	Développer l'avantage compétitif pour faire de Saint-Martin un hub maritime de la réparation navale.	Avoir un meilleur accès à la façade maritime pour la pratique de l'activité.	Ressources et aux équipements.
		Mobiliser du foncier pour développer l'activité.	Ressources et aux équipements.
		Besoin d'espaces d'accueil et de services, notamment dans les marinas.	Ressources et aux équipements.
Un secteur dynamique dont les débouchés sont importants.	Développer la création d'emplois pointus et adaptés aux métiers afférents aux chantiers navals.	Formation davantage axée « pratique » (par exemple, mettre en place l'alternance plutôt que l'accompagnement post BAC pro.	Ressources humaines de l'île.
Environnement			
Un patrimoine terrestre et marin d'exception.		Mettre en place des sentiers de découverte de la nature (dans la réserve et dans les autres espaces naturels).	Développement de nouvelles activités.



Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
	Mettre la protection de la biodiversité au cœur des actions de l'économie bleue.	Renforcer le rôle des associations environnementales sur le territoire.	Organisationnel
		Sensibiliser le grand public et les touristes.	Organisationnel
		Encourager la lutte contre les déchets plastiques.	Équipements et ressources.
		Protéger plus largement des zones sensibles de l'île.	Développer de nouvelles activités.
	Développer la recherche à propos de la biodiversité de l'île.	Mettre en place un institut caribéen pour la biodiversité insulaire.	Équipements et ressources.
		Création de partenariats pour la recherche avec les autres îles.	Technique
	Réduire les nuisances sur l'environnement.	En cas de nouvelles constructions : réutiliser le foncier déjà disponible sans artificialiser de nouvelles zones.	Équipements et ressources.
		Réduire les déchets présents dans la réserve naturelle.	Organisationnel
		Lutter contre les algues sargasses.	Développer de nouvelles activités.
	Formation		
Des secteurs en restructuration laissant entrevoir de nombreux débouchés.	Structurer la formation dans le domaine de la pêche.	Réaliser des dossiers de demande de subventions pour créer des formations adaptées.	Financier
		Formation à des postes spécifiques : brevet STCW, CACPP, etc.	Ressources humaines
		Régulariser les marins pêcheurs exerçant ce métier.	Organisationnel
	Structurer la formation dans le domaine des activités portuaires.	Créer des formations pour agents de bord, du port, concierges, etc.	Ressources humaines
		Mettre en place des formations en alternance.	Ressources humaines



Atout du secteur	Enjeu du secteur aujourd'hui	Besoins	Type de besoins
	Proposer des formations professionnalisantes dans le domaine de la réparation et le chantier naval.	Proposer une aide à l'embauche pour les entreprises de réparation navale souhaitant embaucher un apprenti.	Financier
	Familiariser la population au milieu marin et aux activités nautiques.	Création d'évènements pour susciter un intérêt de la population pour le milieu marin.	Organisationnel
		Promouvoir les projets de centre aquatique (projet à Sandy-Ground).	Développer de nouvelles activités.
	Créer de nouvelles activités sur le territoire en proposant des formations adaptées.	Créer des formations guides du tourisme bleu.	Ressources humaines
		Formation à la restauration des écosystèmes (mangroves...).	Ressources humaines
Gouvernance			
Une dynamique collective « économie bleue » qui est en cours de démarrage.	Mettre en place une gouvernance commune pour l'ensemble des secteurs de l'économie bleue.	Sensibiliser les acteurs de l'économie bleue à la transversalité dans leurs actions.	Organisationnel
		S'intégrer à un cluster maritime bleu pour favoriser les synergies.	Organisationnel
		Identification de référents économie bleue dans chaque secteur.	Organisationnel



6.3 ZOOM SUR LA GOUVERNANCE, LA FORMATION ET L'ENVIRONNEMENT : LES 3 AXES TRANSVERSAUX DANS NOTRE STRATÉGIE D'ÉCONOMIE BLEUE

Lors de la phase de concertation, il est apparu que 3 axes transversaux devront être abordés en priorité au cours de la mise en place d'une future stratégie pour l'économie Bleue, en plus des actions par secteurs. Il s'agit de la gouvernance, la protection de l'environnement et la formation.

En effet, l'un des principaux constats est qu'il existe actuellement un manque de transversalité de la part des pouvoirs publics dans l'appui aux différents secteurs de l'économie bleue. En outre, les parties prenantes de chaque secteur ne communiquent pas assez entre eux, alors que leurs besoins ne sont pas si éloignés. Le regroupement des acteurs privés du nautisme, de la plaisance et des chantiers navals au sein de l'association METIMER est ainsi un pas dans la bonne direction. Reste toutefois à organiser ses échanges avec l'administration et avec les autres secteurs d'activité.

Par conséquent, il est nécessaire de mettre en place une stratégie commune pour répondre à l'ensemble des enjeux énumérés dans les deux sous-sections précédentes.

LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT : FIL ROUGE DE NOTRE STRATÉGIE

L'environnement de Saint-Martin est relativement bien préservé : la réserve naturelle occupe une surface importante, tandis que les versants montagneux sont globalement épargnés par les constructions humaines. Les milieux côtiers et marins, bien que subissant une forte pression anthropique, hébergent des habitats et des espèces marines de première importance (herbiers marins, coraux, mammifères marins, oiseaux, etc.).

Cette « naturalité » fait de Saint-Martin une destination qui se distingue de son voisin néerlandais. C'est une caractéristique qui pourrait devenir la marque de fabrique de la destination « Saint-Martin ». Dans la région caribéenne où la concurrence est rude, il est indispensable de cultiver une image de marque positive. De la sorte, la préservation de l'environnement représente la pierre angulaire de l'économie bleue à Saint-Martin. Sans un environnement préservé, ce sont tous les secteurs d'activités qui perdraient de leur attractivité en cascade.

Enfin, l'environnement de Saint-Martin est le **principal initiateur d'activité économique** à Saint-Martin, par le biais des services écosystémiques qu'il fournit aux habitants de Saint-Martin. Dans un contexte insulaire où l'agriculture et l'industrie sont relativement faibles, l'île se repose logiquement en grande partie sur une économie de services, et notamment à destination des touristes et des plaisanciers. Sans un environnement fonctionnel permettant la fourniture de services écosystémiques essentiels (beauté des paysages, mais aussi rétention de l'eau et de sédiments, lieu de vie pour les espèces marines, support aux activités touristiques, etc.), les perspectives en matière d'économie bleue seraient drastiquement réduites.

UNE GOUVERNANCE COMMUNE

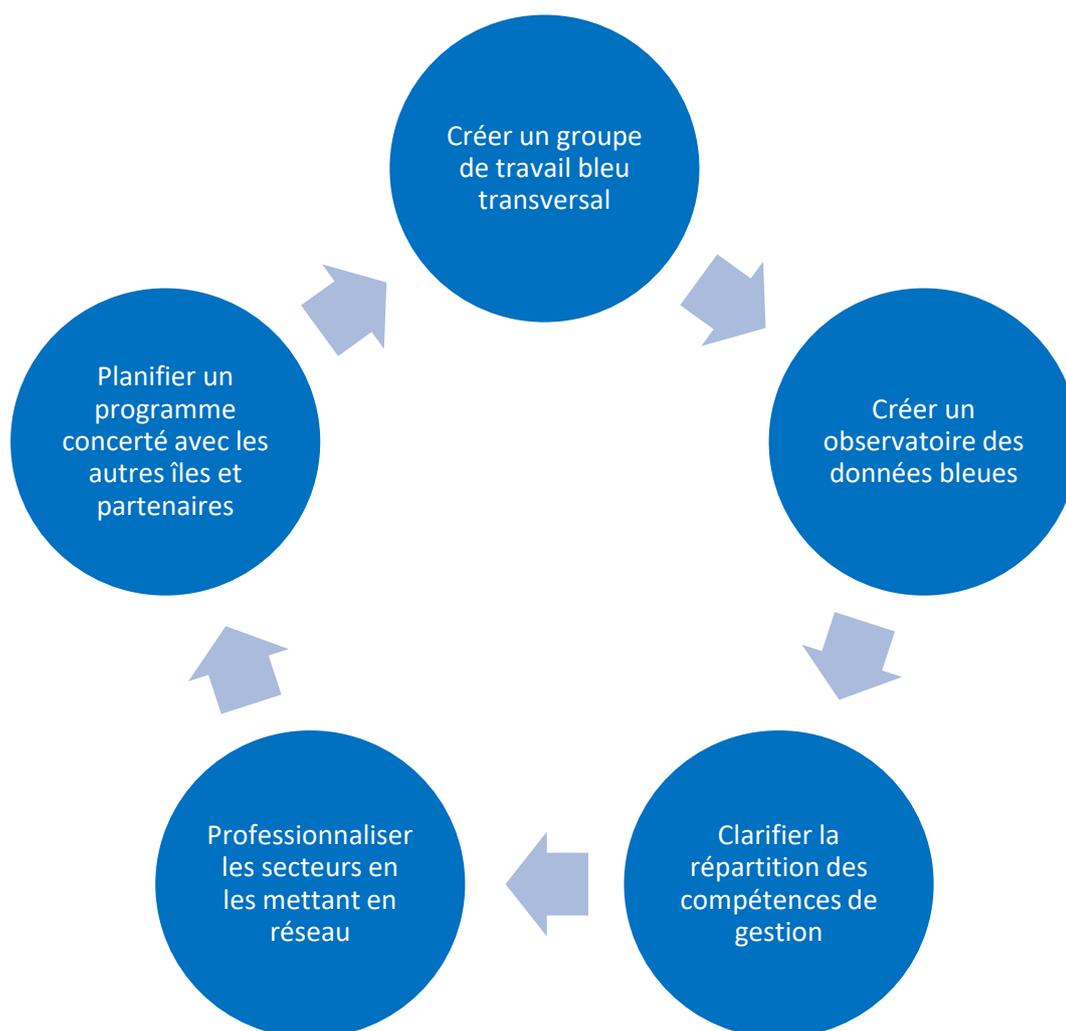
La phase de concertation (entretiens et Assises) a montré que l'économie Bleue est un sujet pris à cœur par l'ensemble des acteurs interrogés. Cependant, le développement de chacun des secteurs clés ne fait pas l'objet d'un véritable portage politique et d'une stratégie de gouvernance intégrée.

Or, c'est précisément le point central de la définition d'une stratégie d'économie bleue de long terme : il est nécessaire de mettre en place une gouvernance commune à l'ensemble des secteurs.

Les points centraux qui ont émergé et qui pourraient permettre de renforcer les liens entre les secteurs sont les suivants :



Figure 21 : Les 5 phases pour la construction d'une gouvernance intégrée pour l'économie bleue à Saint-Martin



- Création d'un groupe de travail bleu : Pour porter au mieux la stratégie d'économie bleue, la mise en place d'un groupe de travail intégrant les parties prenantes de la stratégie pourrait permettre de résoudre certaines problématiques et de se projeter vers un futur commun ;
- La création d'un observatoire des données bleues est capitale sur le territoire, car il y a peu de données socioéconomiques disponibles et à jour ;
- La création de partenariats et de synergies avec les autres îles dans de nombreux domaines transversaux (plaisance, nautisme, protection de l'environnement) donnerait également à l'île une visibilité nouvelle, et pourrait permettre les échanges ;
- De plus, il pourrait être judicieux d'intégrer Saint-Martin dans un cluster maritime, à la fois au niveau environnemental, mais aussi pour réaliser des échanges avec des professionnels. D'importants clusters maritimes existent sur l'arc antillais (Cluster Maritime Martinique, Cluster Maritime de Guadeloupe) ;
- Enfin, il pourrait être judicieux d'organiser de façon claire les compétences entre les différents organismes investis dans la stratégie. Aujourd'hui à Saint-Martin, il y a parfois un flottement au niveau de l'étendue de certaines compétences (par exemple : la compétence environnementale est en train d'être transférée à la Collectivité, mais cela risque d'entraîner des angles morts) ;



UNE OFFRE DE FORMATION ADAPTEE A CHAQUE SECTEUR

Le personnel qualifié fait défaut dans de nombreux secteurs malgré la bonne volonté grandissante de la part des jeunes Saint-Martinois. Pourtant, les perspectives d'emplois dans l'économie bleue sont réjouissantes. Hélas, la main d'œuvre locale spécialisée fait défaut dans de nombreux secteurs tels que la construction/réparation navale, ce qui représente un facteur limitant pour le développement de nombreuses entreprises.

Dans le même temps, le système d'enseignement local n'est pas adapté au marché de l'emploi, puisqu'il ne propose que peu de formations professionnalisantes de type apprentissage ou alternance. De plus, la déscolarisation et le manque de maîtrise du français compromettent l'accès à l'emploi auprès de nombreux jeunes.

En outre, les offres d'emploi proposées par Pôle-Emploi ne correspondent pas aux compétences locales, ni aux besoins de la Collectivité.

Par conséquent, l'administration doit se coordonner davantage, tant au sein de ses différentes entités (Pôle emploi et la Collectivité en premier lieu) qu'avec les acteurs du secteur privé. L'ensemble des parties prenantes doivent convenir d'une offre de formation harmonisée avec les besoins présents et à venir dans les secteurs de l'économie bleue. Dans ce sens, la stratégie de l'économie bleue de Saint-Martin devra servir de socle informatif pour concevoir un plan de formation assorti.



Illustration 13 : La marina de Port la Royale à Marigot, partiellement désaffectée



(©Grégoire Tournon Gardic)



7 AXES STRATEGIQUES IDENTIFIES PAR LES ACTEURS

7.1 UN POTENTIEL A EXPLORER EN INTERNE ET EN EXTERNE

Il existe, dans les années à venir, un fort potentiel pour orienter l'économie saint-martinoise davantage vers les côtes et l'océan. Sa **position stratégique sur l'arc antillais** constitue un atout à faire valoir et susceptible de créer de la richesse et des emplois.

Figure 22 : l'Arc Antillais et l'Économie insulaire



Les **principaux défis** pour le développement de l'économie bleue saint-martinoise identifiés par nos experts au cours du diagnostic ainsi que par les parties prenantes des Assises de l'Économie Bleue (2022) sont :

- Le développement **d'un tourisme haut de gamme**, qui valorise le **patrimoine** de Saint-Martin, et notamment son patrimoine naturel ;
- La **réparation et adaptation des infrastructures de l'économie bleue** (port, pont, marinas, mais aussi infrastructures connexes telles que les capitaineries et le système de collecte et traitement des déchets) ;
- La **formation de personnel qualifié** dans les différents secteurs de l'économie bleue qu'ils soient établis ou en projet ;
- La mise à niveau de la gestion du foncier, ainsi que la mise à disposition de nouveaux espaces ;
- Soutenir les activités de réparation navale, le nautisme de plaisance et les sports de glisse ;
- **Développer les activités transversales** avec le couplage de deux ou plusieurs activités (par ex. écotourisme et pêche sportive, recherche scientifique et tourisme, etc.).



7.2 UNE ÉCONOMIE À RECONSTRUIRE DANS LES SECTEURS PORTEURS

L'économie de Saint-Martin est encore marquée par le passage de l'ouragan Irma. Les dégâts causés ne sont pas tous réparés et la reconstruction est lente que ce soit par rapport à Sint Maarten ou à Saint-Barthélemy, ses plus proches voisins. La Collectivité de Saint-Martin compte sur l'économie bleue pour se relancer et trouver plus de pérennité aux activités locales.

Ainsi, pour relever ces défis, il est nécessaire d'engager des mesures fortes pour mettre en avant les différents potentiels de l'île. Les principales conditions pour le développement de l'économie bleue reposent sur une **co-construction de la stratégie de croissance par l'économie bleue** qui intègre tous les acteurs compétents et participants des secteurs identifiés. On peut dès à présent faire l'état des lieux des filières établies, en développement ou à développer sur l'île :

- **Le tourisme** est et restera le secteur principal de l'économie bleue sur l'île :
 - Les installations méritent cependant une modernisation pour correspondre aux exigences de la clientèle ;
 - La valorisation des activités autour des espaces protégés de l'île qui constituent un plus de l'île est à favoriser (dans le respect et la cohérence de la protection des espaces) ;
 - Le secteur doit également faire correspondre la formation aux besoins des professionnels du secteur pour permettre une expérience toujours plus riche et qualitative.
- **Le nautisme** est un secteur en devenir sur l'île :
 - Le dynamisme du secteur dans toutes les Caraïbes est un vrai appui au développement d'activités nautiques et d'évènements sportifs ;
 - Dans ce domaine aussi, l'offre de formation doit suivre ou même devancer les besoins de l'île. S'inspirer des modèles voisins qui fonctionnent (Îles Vierges) et s'appuyer sur des associations dynamiques et compétentes (METIMER) ;
 - Profiter de l'autonomie de gestion conférée à la Collectivité pour faciliter et renforcer ces activités (fiscalité avantageuse et soutien aux infrastructures) ;
 - La reconstruction des infrastructures portuaires est prioritaire au développement du secteur. Il faudrait également la création de places supplémentaires dans les marinas existantes. La marina de Fort-Louis est proche de sa capacité maximale, et la marina Port la Royale est quasi désaffectée (des travaux de réfection sont en cours). Quant à la marina d'Oyster-Pond, celle-ci est encore à reconstruire intégralement, dès que le litige frontalier sera réglé. La mise en place de mouillages écologiques dans les différentes baies permettra en outre d'accueillir davantage de bateaux tout en respectant l'environnement ;
 - Enfin, il faut noter que ce secteur a été résilient face aux différentes crises. En effet, le nautisme concerne en partie une clientèle de niche et aisée, ce qui favorise la reprise rapide après un évènement perturbateur.
- **Le transport maritime et côtier de passagers** est établi, mais gagnerait à être renforcé :
 - Les liaisons avec les îles environnantes sont établies (Saint-Barthélemy, Anguilla) mais pourraient être renforcées. Par ailleurs, les liaisons avec Saint-Eustache, Saba et Saint-Kitts se font uniquement depuis la partie néerlandaise de l'île. Il pourrait être intéressant de capter une partie de ces passagers en instaurant des lignes depuis le côté français ;
 - Les liaisons avec Anguilla sont exclusivement tenues par des sociétés anguillaises. Cette exclusivité est à renégocier avant la reprise du trafic entre les deux îles ;



- Le développement du transport côtier pour se rendre à différents points de l'île est à envisager fortement. Le transport routier dont les infrastructures souffrent depuis l'ouragan Irma pourrait être suppléé par un transport côtier qui nécessite la création d'infrastructures qui ne serait pas forcément très onéreuse par rapport au contexte routier. Ceci est d'autant plus pertinent s'il vaut anticiper les embouteillages qui seront générés par les travaux de construction du Collège 900 et le Centre nautique (les deux chantiers étant situés sur l'axe routier de la Savane).
- **La pêche** est un secteur peu développé, mais ce secteur pourrait se tourner vers une activité professionnelle pélagique au large (si possible non limitée à la petite ZEE saint-martinoise) :
 - Une quinzaine de pêcheurs artisans sont recensés, mais on estime à 80 le nombre de pêcheurs du secteur informel. La régularisation et l'organisation de ce secteur sont donc importantes pour sa structuration ;
 - Pas/peu de pêche en dehors de la zone économique exclusive de Saint-Martin, mais le potentiel est fort pour les pêches de poissons pélagiques dans les eaux internationales proches. Il y a, par conséquent, la nécessité d'envisager une plus grande coopération régionale dans la connaissance de la ressource halieutique et donc également dans la gestion des pêches au niveau régional ;
 - Absence de points de débarquements des produits de la mer ;
 - Un renforcement et un soutien au secteur de la pêche sportive sont souhaitables eu égard au dynamisme du secteur de la pêche de loisir dans les pays développés. Une visibilité de ce secteur aux USA et en Europe est à soutenir financièrement (étant présent dans les salons dédiés et en étant présent sur les réseaux sociaux). Secteur à fortes retombées économiques locales (qui s'inscrit généralement dans une démarche d'écotourisme).
- **La réparation de navires** est une expertise locale reconnue. Il existe plusieurs chantiers navals à Saint-Martin. De plus, la situation géographique dans l'arc antillais est stratégique. Compte tenu des dépenses importantes inhérentes à l'entretien d'un navire, la manne financière qu'il serait possible de capter est intéressante :
 - Le développement de la construction navale est donc à promouvoir : Saint-Martin dispose d'un véritable avantage dans la revente de pièces détachées et du personnel qualifié dans les travaux de réparation ;
 - Étant donné le risque de potentiels impacts sur l'environnement, il est important de respecter des normes environnementales et de se doter à terme de labels écoresponsables ;
 - Les contraintes administratives (y compris le fonctionnement du pont de Sandy-Ground), la difficulté d'accéder au foncier et le manque de personnel qualifié dans les métiers de la construction navale, mais aussi dans les métiers plus généraux (menuisiers, électriciens, etc.) sont des freins au développement de ce secteur d'activité.
- L'unique **port industriel** de Saint-Martin (Galisbay) cherche à accroître considérablement ses capacités. Des études d'impact environnemental sont en cours. Si le développement de ce port est souhaitable, il faudra néanmoins veiller à limiter ses impacts sur l'environnement et à maximiser les mesures compensatoires.
- La **formation** est fortement déficiente. Le nombre de personnes diplômées (niveau CAP et BAC) est faible. Il existe aussi un besoin de développer les filières de formation aux métiers de la mer, y compris les formations « pratiques ».
 - Harmoniser la stratégie de formation avec la stratégie d'emplois liés à l'économie bleue ;
 - S'appuyer sur la maîtrise conjointe du français et de l'anglais ;



- Enfin ces activités doivent évoluer dans un cadre serein, tant du point de vue de la **gouvernance** que de la question environnementale. À ce titre, la collaboration et la communication entre les différents services administratifs (et entre la Collectivité et les services déconcentrés de l'Etat) doivent être améliorés, afin d'augmenter la **transversalité** dans la mise en place de l'économie bleue. En ce qui concerne l'environnement, la réserve naturelle est une entité prépondérante dans l'attractivité de Saint-Martin. Plus généralement, la faune et les habitats naturels côtiers et marins de l'île sont les principaux supports pour le développement viable de l'économie bleue. Il est aussi recommandé que les lagunes, et notamment leurs berges, soient réhabilitées.



En bref de nombreux atouts et enjeux sont à exploiter pour le développement de l'économie bleue :

- Un statut particulier offrant des possibilités concurrentielles (fiscalité moins lourde qu'en France métropolitaine) ;
- Une position géographique sur l'arc antillais, propice au développement des secteurs de l'économie bleue ;
- Une destination touristique reconnue et qui peut se diversifier vers une plus large valorisation de la réserve naturelle ;
- Un avantage reconnu dans les services nautiques et du chantier naval sur lequel Saint-Martin devrait opter pour une spécialisation plus élargie ;
- Une coopération régionale à développer afin de bénéficier d'une gestion optimale des ressources halieutiques ;
- Données statistiques : projet de création d'une structure dédiée à la statistique territoriale porté par la Collectivité en coopération étroite avec l'INSEE.

Illustration 14 : La plage de l'Anse-Marcel



(©Grégoire Touron Gardic)

7.3 LES FINANCEMENTS

8 CONCLUSION

L'économie de Saint-Martin, essentiellement basée sur le tourisme, a l'occasion de **se diversifier** grâce à l'économie bleue. Si le tourisme côtier est un secteur prépondérant, d'autres secteurs peuvent tirer leur épingle du jeu, et notamment **le nautisme, les chantiers navals et le port de commerce**. Ces derniers ont fait preuve de résilience après l'ouragan Irma, et il semble donc important de les développer. De cette façon, le nombre de places de navires dans les marinas est inférieur de moitié par rapport à la capacité avant Irma. Dans le même temps, les services associés (capitainerie, collecte, stockage et traitement des déchets des navires, etc.) sont à améliorer. En ce qui concerne les chantiers navals, ceux-ci possèdent **une expertise reconnue sur l'arc antillais** (carénage, osmose, mécanique, etc.), mais ils sont limités dans leurs activités en raison de contraintes administratives, de l'absence de foncier disponible et de main d'œuvre ou encore à cause du fonctionnement non optimal du seul point d'entrée entre l'océan et le grand lagon de Simpson's Bay (le pont de Sandy-Ground). Quant au port de commerce, celui-ci fonctionne à un rendement proche du maximum de ses capacités (300 000 tonnes de fret au débarquement, 20 000 à 30 000 en transbordement, quelques milliers de passagers provenant de la petite croisière). Cependant, ses capacités sont relativement modestes par rapport aux infrastructures de Sint Maarten (partie néerlandaise de l'île), en raison du sous-dimensionnement du port. Enfin, la pêche est relativement limitée à Saint-Martin (quelques dizaines de pêcheurs déclarés, une large partie pratique une activité informelle), mais possède de belles perspectives de croissance à condition que **le secteur se formalise et se structure davantage**.

Ces différents secteurs doivent reposer sur trois bases indispensables : **un environnement préservé, une gouvernance transversale et une formation** calée sur les besoins des parties prenantes. Or de ces trois bases, conditions *sine qua non* à l'épanouissement de l'économie bleue à Saint-Martin, aucune n'est fermement stabilisée : l'environnement subit de fortes pressions humaines, tandis que les opportunités de formation ne sont pas adaptées au contexte local et que la gouvernance fait encore largement défaut. Dès lors, la réalisation d'un document stratégique semble essentielle pour coordonner les objectifs et activités des uns et des autres.

Même si les travaux sont conséquents pour développer l'économie bleue à Saint-Martin, les bases sont solides. Avant tout, l'île bénéficie d'une **bonne dynamique dans son processus de reconstruction**, avec une volonté de l'ensemble de la population d'aller de l'avant et de travailler en collaboration. La jeune génération est aussi plébiscitée par les opérateurs privés, malgré son manque de formation. Le **bilinguisme anglais-français** est aussi un point fort sur lequel s'appuyer. Enfin, la phase de concertation a parfaitement illustré l'engouement local pour développer l'économie bleue : de nombreux entretiens ont été conduits grâce à la bonne volonté des parties prenantes, tandis que les premières Assises de l'économie bleue de Saint-Martin ont été un franc succès.

De nombreux projets sont d'ores et déjà à des stades plus ou moins avancés dans chaque secteur d'activité pour développer l'économie bleue. Certains projets structurants sont en cours : **rénovation de la gare maritime de Marigot, nettoyage du lagon de Simpson's Bay, rénovation de la marina de Port la Royale, structuration des pêcheurs par le biais d'un comité des pêches, formations de jeunes pêcheurs, création de zones de mouillages connectés**, etc. D'autres projets sont attendus, et qui engageront l'ensemble des parties prenantes : **extension du port industriel de Galisbay, accueil de la moyenne croisière, création de l'Institut Caribéen de la biodiversité insulaire, la consolidation des chantiers navals, la réhabilitation de la marina d'Oyster-Pond, le développement de la formation professionnelle en lien avec le monde maritime** (et plus généralement la diffusion d'une culture



« mer » auprès de la population grâce aux sports nautiques et à des infrastructures abordables pour tous), la mise en place d'une ligne de transport côtier pour désengorger le trafic routier, etc.

Enfin, la Collectivité de Saint-Martin, les services déconcentrés de l'État et l'ensemble des associations ainsi que les opérateurs privés s'accordent sur **le besoin d'avancer ensemble en direction d'une économie bleue durable d'un niveau « qualitatif »**, axé sur la protection de l'environnement.

La constitution d'une image de marque « Nature » représente ainsi un enjeu de premier plan. Cette image devrait servir de cadre pour l'ensemble des activités en lien avec l'économie bleue. Et réciproquement, l'ensemble de ces activités devront nourrir cette image de marque. Dès lors, le contexte est posé pour la stratégie « Économie bleue » à venir.

BIBLIOGRAPHIE

CEREMA. (2020). DYNAMIQUES ET ÉVOLUTION DU LITTORAL : SYNTHÈSE DES CONNAISSANCES à Saint-Martin et Saint-Barthélemy - Atlas Cartographique.

CEREMA. (2020). DYNAMIQUES ET ÉVOLUTION DU LITTORAL - Synthèse des connaissances de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

CEREMA. (2020). Document stratégique de bassin maritime des Antilles - Situation de l'existant.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule A : Contexte, clef de lecture et avant-propos.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule 1 : un territoire sous de multiples influences.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule 2 : Hégémonie touristique : Entre concurrence et complémentarités.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule 3 : Entre bien commun oublié ou privatisé.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule 4 : Un héritage urbain hétérogène.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule Société : des disparités très prononcées.

Cittànova. (2021). Plan d'aménagement et de développement de Saint-Martin - Fascicule 6 : Un territoire à l'avenir nécessairement résilient.

CMUBA. (2021). Document stratégique de bassin maritime des Antilles - FICHES THÉMATIQUES.

CMUBA. (2020). Document stratégique de bassin maritime des Antilles - Annexe 3 : indicateurs.

CMUBA. (2020). Document stratégique de bassin - annexe 2 : cartographies.

Collectivité de Saint-Martin. (2022). CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES : Accompagnement dans l'élaboration de la Stratégie de l'économie bleue du territoire de Saint-Martin.

Collectivité de Saint-Martin. (2017). Schéma territorial d'aménagement et de développement touristique de reconstruction de la collectivité de Saint-Martin : Programmation stratégique 2017-2027.

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime, (2012).

Délégation interministérielle à la reconstruction des îles de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin. (2017). Synthèse du rapport du délégué interministériel visant à garantir une reconstruction réussie et durable sur les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

DG-MARE. (2020). Methodological Assistance for the Outermost Regions to Support their Efforts to Develop Blue Economy Strategies.



Établissement portuaire de Saint-Martin. (2021). Données des clearances à Marigot (tous ports).

IEDOM. (2021). Rapport annuel économique de Saint-Martin 2021.

IEDOM. (2019). Note Expresse no. 559 - Panorama de Saint-Martin : Caractéristiques structurelles.

IEDOM. (2018). L'économie bleue dans l'Outre-mer.

IEDOM. (2016). Rapport annuel d'activités, Saint-Martin.

INSEE. (2019). *Rapport complet Commune de Saint-Martin*. Récupéré sur :
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-67426>

Le Visage, C. (2019). Gestion intégrée de la mer et du littoral : quelle fiscalité ? Quel rôle pour la fiscalité dans l'économie bleue ? Quels principes ? Quels instruments ? Stratégies Mer et Littoral, Paris.

Maslach, N. (2022). INSTITUT CARIBÉEN DE LA BIODIVERSITE INSULAIRE - Fascicule de présentation.

METIMER. (2021). ETAT DES LIEUX DU SECTEUR DU NAUTISME (octobre 2021).

METIMER. (2019). La filière nautique à Saint-Martin.

Pôle Emploi. (2019). LA FILIÈRE MARITIME DANS LES TERRITOIRES DE SAINT-MARTIN ET SAINT-BARTHÉLEMY.

Préfecture de la Guadeloupe, & CEREMA. (2017). Carte actualisée de l'aléa cyclonique du plan de prévention des risques naturels - PPRN.

Réserve naturelle nationale de Saint-Martin. (2021). Rapport d'activités 2021.

Réserve naturelle nationale de Saint-Martin. (2018). PLAN DE GESTION 2018-2027 de la Réserve naturelle Nationale de Saint-Martin - Synthèse du plan de gestion. <http://www.reservenaturelle-saint-martin.com>

ANNEXES

Annexe 1. Liste des acteurs interrogés et/ou rencontrés

Nom	Organisation
Maxime CASAUBON	Three Little Birds (Pêcheur)
Stéphane PETIT	Organisateur du tournois de pêche Billfish Tournament, Direction tourisme de la collectivité
Elie TOUZE	Directeur croissance verte et économie bleue, collectivité
Béatrice WOJCIK	Responsable chantier naval Polypat Caraïbes, présidente METIMER
Eric DANSAN	Responsable de construction navale « Impulse », projet d'entreprise en prospection à Saint-Martin
Julien BATAILLE	Directeur Général de la CCI de Saint-Martin
Valérie FONROSE	Élue de la Collectivité Chargée des question de l'économie bleue
Fabiola RIOUAL	Responsable PIC filières de formation
Philippe JOURDAIN	Blue Odyssey, Vice-Président de METIMER
Valérie LEROY	Fournisseur équipement nautique Waterworld
Alexina PAYA	Coordinatrice METIMER pour la Réserve naturelle de Saint-Martin
Julien CHALIFOUR	Responsable scientifique et de surveillance, Réserve naturelle de Saint-Martin
Stéphanie BESSIERE	Directrice de la stratégie touristique de Saint-Martin
Michael Wery	Direction de la mer
Michel Vely	Chef de l'unité territoriale de Saint-Martin et Saint Barthélemy. DAAF Guadeloupe
Mark Yokoyama	Amuseum Naturalis
Nicolas Maslach	Réserve naturelle de Saint-Martin, ICBI



Nom	Organisation
Emmanuel Demanez	Wind Adventures, METIMER
Albéric Ellis	Directeur, Établissement Portuaire de Saint-Martin
Lisa Barrot	Chargée nautisme, Établissement Portuaire de Saint-Martin
Judicaël Chasseuil	ODYSSEA
Christophe Jo	Réserve naturelle de Saint-Martin
Pierre XX	Ancien VP collectivité, conseil d'administration réserve
Raj Charbhe	Ensolus, ancien élu
René-Jean DURET	Ideas consult
Julien GUMBS	CESC, directeur
Sébastien CULETTO	CESC, chargé de programme

Annexe 2. Liste des participants aux Premières Assises de l'économie bleue

Nom	Prénom	Civilité	Organisme
Barrot	Lisa	Mme	Établissement portuaire de Saint-Martin
Bataille	Julien	Mr	Directeur CCISM
Beldore	Martine	Mme	Élue en charge de la formation
Berton	Vincent	Mr	Préfet délégué
Binvel	François-Xavier	Mr	DGA délégation développement économique
Brigitte	Sabrina	Mme	Délégation de Martinique
Carti	Sabrina	Mme	Instructrice Gestionnaire Feader collectivité de Saint-Martin
Cazaubon	Maximin	Mr	Marin pêcheur
Couture-Portrait	Hélène	Mme	Femme de marin pêcheur
Dansan	Eric	Mr	Impulse Boat
Degrendel	Lil	Mme	Chargée de projets agricoles CCISM
Djondo	Yannick	Mme	Assistante Direction du Tourisme collectivité de Saint-Martin
Duval-Forbin	Elina	Mme	Formation & avenir du nautisme
Ellis	Alberic	Mr	Directeur du Port de Marigot
Fardel	Keshia	Mme	Accompagnement des acteurs économiques collectivité de Saint-Martin
Fonrose	Valérie	Mme	Élue référente de l'économie bleue à la Collectivité de Saint-Martin
Freyeisen	Arnaud	Mr	Pôle comptabilité et conseil les terrasses de Mathilde
Girard	Thierry	Mr	Sea Dolphin
Gumbs	Maggy	Mme	Directrice de la mission locale de Saint-Martin
Halley	Martial	Mr	Collectivité de Saint-Martin (géomaticien)
Placidoux	Sabrina	Mme	Directrice de l'aménagement



Nom	Prénom	Civilité	Organisme
Hugues-Richard	Marie-Line	Mme	Directrice des Réglementations et Transport collectivité de Saint-Martin
Jacques	Marie-Aline	Mme	Représentante formation dans les métiers de la mer
Jean-Louis	Olivier	Mr	Délégation de Martinique
Lacome	Guillaume	Mr	Sea sheperd
Paredes	Florian	Mr	Sea sheperd
Le Devic	Erwan	Mr	DM Guadeloupe UTMSB
Legris	Véronique	Mme	Club du tourisme
Larrud	Mathieu	Mr	Club du Tourisme
Leroy	Valérie	Mme	Island Waterworld St Martin
Maslach	Nicholas	Mr	Réserve naturelle de Saint-Martin
Meraut	Mirella	Mme	Délégation de Martinique
Merine	Christophe	Mr	Pêcheur Délégation de Martinique
Mioni	Florian	Mr	DEAL Guadeloupe
Page	Genesis	Mme	Candidate à la Formation CACPP
Pinto	Marine	Mme	Collectivité de Saint-Martin (juriste)
Richardson	Alain	Mr	Vice-Président en charge du développement économique
Rioual	Fabiola	Mme	Délégation au développement humain, collectivité de Saint-Martin
Sifflet	Raymond	Mr	Délégation de Martinique
Suffrin	Guy-Marc	Mr	Délégation de Martinique
Traoré	Jérôme	Mr	TERA, Chargé de développement
Vely	Michel	Mr	MEGAPTERA
Wery	Michael	Mr	DM Guadeloupe UTMSB
Hireche	Nordine	Mr	Remplace Mr Wery l'après-midi pour la table ronde
Bouchaut	Inés	Mme	CESE
Chasseuil	Judicaël	Mr	Remplace Alice Palou pour le projet Odyssea
Wojckik	Béatrice	Mme	Metimer
English	Craig	Mr	Enseignant

Nom	Prénom	Civilité	Organisme
Helissey	Marie-Alice	Mme	Président de l'association Orizon Karaïbes
Sésé	Fabien	Mr	Secrétaire général de la préfecture
Romain	Yannick	Mr	Réflexion Avenir
Bryan	Bhnicia	Mme	Délégation au développement économique COM



Annexe 3. Programme des ateliers de concertation des Assises de l'Économie Bleue de Saint-Martin

Premières ASSISES
de l'économie bleue
DE SAINT-MARTIN

Lundi 7 novembre 2022
Grand Case Beach Club
21, rue de Petite Plage 97150 Saint-Martin

8h00 Accueil café

8h30 Allocutions officielles – ouverture des Assises

9h30 Restitution du diagnostic sur l'économie bleue à Saint-Martin

10h30 Pause café

11h00 Constitution des groupes de travail

12h00 Déjeuner

13h30 Ateliers participatifs – groupes thématiques

16h00 Pause café

16h15 Restitution des ateliers et conclusion de la journée

18h00 Cocktail dinatoire de fin de journée

 Saint-Martin
Caraïbe Français Antilles Caraïbes

 BRL
Ingénierie

Illustration 15 : Iguane caractéristique de Saint-Martin, avec le port industriel de Galisbay en arrière-plan



(©Grégoire Touron Gardic)



BRL
Ingénierie



www.brl.fr/brli

Société anonyme au capital de 3 183 349 euros
SIRET : 391 484 862 000 19 - RCS : NÎMES B 391 484 862
N° de TVA intracom : FR 35 391 484 862 000 19

1105, avenue Pierre Mendès-France
BP 94001 - 30 001 Nîmes Cedex 5
FRANCE
Tél. : +33 (0) 4 66 84 81 11
Fax : +33 (0) 4 66 87 51 09
e-mail : brli@brl.fr