

CONSEIL MARITIME ULTRAMARIN DU BASSIN ANTILLES

Commission Nautisme du 17 janvier 2019

Compte-rendu



Réunion en visio/audio-conférence en présence de :

- Depuis Saint-Martin :

GULAY Bulent, CCISM

WERY Michael, Direction de la Mer

- Depuis la Guadeloupe :

LE BOUT Alan, Parc National de la Guadeloupe

LASSALLE Laurence, Grand port maritime de la Guadeloupe

PIAU Franck, Cluster Maritime

LE MENTEC Arnaud, RAULET Oriane, CRAS Renaud, PILLU Dominique, Direction de la Mer

- Depuis la Martinique :

JEAN-JOSEPH Simon, FFPP

ARSENE Enrico, DJSCS Martinique

LISE Emmanuel, Cluster Maritime Martinique

ARNAUD Roger, ASSAUPAMAR

PELTIER Michel, NARDIN Guillaume, MAISONNAVE Jean-Baptiste, Direction de la Mer

- Egalement conviés :

CHIGNOLI Claire, ADEME Martinique

BARTHELEMY Julie ADEME Martinique

RIVIERE Tiphaine, Parc Naturel Marin de la Martinique

ROLLET Alain, Dream Yacht Charters

CHEVALLIER Philippe, Marina du Gosier

Pour mémoire, cette commission a été mise en place par une décision du CMUBA réuni en séance plénière le 6 février 2018. Ses 16 membres ont été désignés parmi les membres du CMUBA suite à un appel à candidatures et suivant un équilibre territorial permettant d'assurer la représentativité de chaque île du bassin.

Cette commission s'était réunie une première fois le 5 juin 2018.

M. PELTIER présente l'ordre du jour de la réunion :

- Validation de l'AFOM (atouts, forces, opportunités, menaces) « nautisme » débattue lors de la 1^{re} commission du 5 juin 2018
- Détermination des enjeux stratégiques propres à la filière nautique sur le bassin Antilles
- Point d'information sur le lancement d'une étude de préfiguration pour une filière de recyclage des bateaux hors d'usage (Ademe)
- Discussions sur :
 - l'accompagnement des professionnels de la location de navire de plaisance dans le redéploiement de leur flotte à l'approche d'un évènement cyclonique (Alain Rollet / DM)
 - le développement de l'itinérance nautique : proposition de lancement d'une démarche pour créer un référentiel pour la gestion des zones de mouillage dans les Antilles françaises (DM)

Validation de l'AFOM (atouts, forces, opportunités, menaces) « nautisme » débattue lors de la 1^{ère} commission

Mme RAULET présente la matrice AFOM, dans laquelle les points soulevés lors de la dernière commission ont été rajoutés (voir PPT : les éléments en rouge sont ceux ajoutés conformément aux échanges en séance le 5 juin 2018)

M. PELTIER propose de rajouter les aires marines protégées (AMP) en tant qu'atout ou opportunité, l'excellence environnementale étant une plus-value touristique attirant les plaisanciers.

M LE BOUT rebondit sur l'opportunité de continuer de mieux valoriser encore les AMP .

Mme RAULET souligne que la situation géopolitique mondiale a reporté le tourisme vers les Antilles, ce qui a une incidence notamment sur la fréquentation de la plongée sous-marine. Ce report doit être valorisé.

M. JEAN-JOSEPH souligne le manque d'un réseau de gestionnaires de port de plaisance.

M. CHEVALLIER souligne le problème de gouvernance, avec un manque de lisibilité sur qui est responsable de quoi (communes, intercommunalité, État, Grand Port Maritime, etc.) avec parfois des compétences qui se superposent. C'est un frein aux projets notamment d'infrastructures.

M. LISE explique qu'il y a un temps administratif qui peut être long (ex : fonds européens), mais qu'également le temps stratégique (décider de ce que l'on veut faire) est souvent long.

M. PELTIER signale que la filière nautique dans son ensemble a été identifiée par les pouvoirs publics comme une filière d'avenir et un levier de croissance, ce qui doit permettre d'appuyer les projets.

M. CHEVALLIER souligne de nouveau le manque d'infrastructures pour l'accueil de la plaisance.

M. PELTIER rajoute que les spécificités du bassin Antilles (marnage, climat, alizés, etc.) permettent d'adapter les infrastructures au territoire : il y a besoin de ports, mais le bassin peut également avoir des zones de mouillages organisées à l'année, des ports à sec, etc.

M. LE BOUT souligne un manque de police en mer ce qui nuit au respect des lois.

M. JEAN-JOSEPH propose d'organiser une réunion des gestionnaires des ports pour faire un état des lieux sur chaque territoire, pré-requis nécessaire avant de prévoir de futures infrastructures.

M. CHEVALLIER confirme la nécessité de ces travaux et se dit tout à fait prêt à y participer.

M. WERY rappelle la volonté affichée par la Présidence de la République lors de son déplacement en septembre 2018 de développer un nautisme respectueux du développement durable.

M. GULAY suggère la création d'une journée de la mer, à l'échelle du bassin Antilles, afin de sensibiliser les publics et principalement le jeune public au domaine maritime dans toutes ses composantes.

→ Matrice AFOM finale :

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures de qualité et professionnels reconnus • Complémentarité de l'offre nautique (plaisance et loisirs nautiques) entre les îles françaises • Savoir-faire / compétences techniques (qualité des formations techniques et des éducateurs) • Plaisance = locomotive de la filière nautique • Diversité des supports et des activités (plongée, kite surf, découverte mammifères marins...) • Offre globale de qualité (pouvant encore monter en gamme) • Existence de nombreuses aires marines protégées • Événements nautiques majeurs : Route du Rhum, Voiles de St-Barth, Tour des Yoles... 	<ul style="list-style-type: none"> • Antilles françaises non identifiées comme destination nautique (contrairement aux BVI ou aux Grenadines) • Gouvernance trop peu lisible • Chaîne de décisions trop longue et lenteur administrative, non compatibles avec les impératifs des acteurs économiques • Absence de structuration de la filière nautique sur le bassin et sur les territoires, pas de dimension « hub » • Absence de zones techniques (Guadeloupe) • Manque de capacités d'accueil (places au port, ZMO), et d'offres nautiques en lien avec un manque de gestion dynamique des ports • Baisse du nombre de navires de plaisance en location • Transition écologique des ports et des infrastructures liées au nautisme non aboutie • Pratique des sports nautiques développée mais peu structurée • Formation professionnelle nautique peu valorisée et peu identifiée comme filière d'avenir • Absence de réseau de gestionnaire de ports

OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Stabilité politique et sécurité • Cadre réglementaire et accompagnement financier du supra territorial satisfaisant mais à optimiser (mise en place de zones franches ?) • Appartenance à la France et à l'Europe, atout vis-à-vis du marché américain notamment (normes environnementales à valoriser) • Attrait touristique et culturel, développement de la demande pour la destination « Antilles françaises » (plongée par ex) • Meilleure valorisation des aires marines protégées • Marché de la plaisance en croissance, fort attrait pour les activités et loisirs nautiques : filière « nautisme » identifiée comme filière d'avenir et levier de croissance • Cadre national structurant pour le développement des activités nautiques et la formation (fédérations sportives, FIN...) • Reconstruction de Saint-Martin post-Irma • Annonce du CIMer 2018 : développement de la culture maritime par l'accompagnement de la « Génération Océan », en particulier en vue des Jeux Olympiques 2024 	<ul style="list-style-type: none"> • Activité internationalisée dans un environnement fortement concurrentiel • Main d'œuvre locale peu tournée vers les métiers du nautisme et formation professionnelle locale peu adaptée • Conflits d'usages avec d'autres activités en mer et sur le littoral • Risque cyclonique très élevé sur le bassin et difficultés assurantielles / coût très élevé des assurances • Mouillages insuffisamment organisés et dommages environnementaux • Échouages de sargasses qui peuvent conduire les plaisanciers à se tourner vers d'autres destinations • Temps administratif / réglementaire trop long une fois la stratégie validée • Lourdeur et lenteur administratives pour la mise en œuvre des fonds européens • Augmentation des navires dégradés ou hors d'usage

Détermination des enjeux stratégiques propres à la filière nautique sur le bassin Antilles

M. PELTIER présente les trois enjeux qui avaient été identifiés lors de la précédente commission (voir PPT) :

1/ Le développement de l'itinérance nautique dans le bassin Antilles en se basant sur un réseau de capacités d'accueil respectueuses de l'environnement

2/ Le développement de la formation aux métiers du nautisme pour les navigants et les non-navigants, afin de valoriser les métiers du nautisme et augmenter la lisibilité des savoirs faire français dans l'arc antillais

3/ Le développement de pratiques nautiques respectueuses de l'environnement et porteuses d'un développement économique, touristique et social

Il ouvre ensuite la discussion en précisant que la question est de savoir ce qu'on veut à l'horizon 10-15 ans.

M. CHEVALLIER propose comme enjeu fort l'accès au foncier en bord de mer et le besoin de préserver le foncier pour des activités liées à la mer et aux activités maritimes. Aucune des gouvernances n'a pris conscience de la nécessité de conserver le foncier littoral pour des activités directement liées à la mer comme la réparation navale, la construction nautique... Il est impératif que ce foncier puisse être gelé avant qu'il ne soit trop tard.

Mr LISE précise que les projets de développement doivent être intégrés dans un schéma global de développement quel que soit le territoire. Il faut un échange avec les responsables politiques pour le moyen et le long terme tout en continuant à développer l'existant.

Mme LASSALLE expose les enjeux de compétitivité des professionnels et de maintien de l'expertise technique des professionnels, ainsi que les aspects liés à la fiscalité.

M. CHEVALLIER souhaiterait que soit revu le principe de l'AOT puisque par définition l'AOT est précaire et révocable. Il est donc difficile pour des entreprises qui ont besoin d'avoir des investissements fiables et sur le long terme de dépendre de telles autorisations, surtout quand elles ne sont délivrées que pour 1 an. Il déplore également le manque de continuité de l'action publique : il est nécessaire de figer des positions et de ne pas revenir dessus.

M. JEAN-JOSEPH revient sur la notion de maillage et souligne les complémentarités à trouver entre les îles. L'offre de service peut être très différente selon les îles.

M. CRAS souligne que les collectivités territoriales ont du mal à se tourner vers la mer et ne saisissent pas l'ensemble des enjeux maritimes sur leurs territoires. Afin de faire comprendre aux communes littorales concernées, le potentiel de développement économique que génère le nautisme, il suggère qu'il faut peut-être envisager via le DSB, de solliciter l'ensemble de ces communes pour l'élaboration d'un schéma directeur du nautisme, à l'échelle de chaque territoire.

M. NARDIN présente l'étude en cours en Martinique sur le schéma directeur du nautisme, déclinée selon 3 axes principaux : le poids économique du nautisme, la clientèle du nautisme, la spatialisation des activités et la fréquentation.

M. LE BOUT souligne le développement très fort des activités nautiques et explique que le permis côtier est aujourd'hui inadapté aux enjeux environnementaux forts sur notre bassin Antilles. Ce permis devrait comporter un volet environnement, adapté au contexte local afin de sensibiliser les candidats à la fragilité des écosystèmes.

Mme RAULET propose de faire une saisine du CMUBA pour faire remonter cette problématique au MTES qui travaille actuellement sur une réforme du permis de plaisance.

M. LE BOUT souligne également le manque de planification spatiale des activités (ex : kitesurf sur herbier). La pratique aujourd'hui provient plutôt du non-droit (pas d'interdictions, donc c'est possible) que l'inverse. Les maires gèrent peu ou mal leur espace maritime alors que les enjeux sont multiples : sécurité maritime, environnement, économie bleue. Comment sensibiliser les maires ?

M. CRAS rappelle qu'un mémento de la réglementation en mer, produit par l'AEM et à destination des maires des communes littorales a été publié en 2018.

En conclusion, et compte tenu des échanges, M. PELTIER propose que les enjeux « nautisme » retenus soient :

1. L'attractivité du bassin (yc itinérance nautique)
--

2. la compétitivité du bassin et sa gouvernance (yc formation professionnelle, fiscalité, concurrence internationale)
3. la culture maritime : « se tourner vers la mer »

Point d'information sur le lancement d'une étude de préfiguration pour une filière de recyclage des bateaux hors d'usage (Ademe)

Mme CHIGNOLI (Ademe) présente l'étude de préfiguration pour une filière de recyclage des BHU à l'échelle du bassin Antilles qu'elle est sur le point de lancer (voir PPT).

A noter :

- filière à REP (=Responsabilité Elargie au Producteur) au 1^{er} janvier 2019,
- la REP ne porte pas sur la responsabilité de la collecte mais sur le devenir du déchet,
- les yoles de pêche, enjeu important à l'échelle du bassin, ne sont pas couvertes par la REP,
- les bateaux sans propriétaires sont problématiques, car les pouvoirs publics doivent se substituer aux propriétaires pour l'acheminement des bateaux sur la zone de déconstruction,
- la REP devrait conduire à la mise en place d'une unité de déconstruction à Saint-Martin,
- une analyse juridique est prévue par l'étude de préfiguration Ademe,
- l'idée est de mixer l'activité VHU avec l'activité BHU afin de garantir la viabilité économique des unités. Cependant il peut y avoir des difficultés techniques (ex : fibre de verre broyée très facilement inflammable).

M. LISE demande si la problématique du transport inter-îles est prise en compte par l'étude. Le Cluster maritime de la Martinique souhaite en effet se positionner et contribuer à cette étude.

Mme CHIGNOLI explique que cette problématique n'est pas spécifique aux BHU et existe pour tout type de déchets. L'idée est effectivement de mutualiser les flux avec les îles voisines.

M. PELTIER demande quel est le cadre du transport maritime des déchets.

Mme CHIGNOLI souligne qu'au vu des normes nationales et européennes, nous pouvons importer des déchets mais pouvons très difficilement en exporter.

M. ARSENE s'interroge enfin sur le périmètre de l'étude et demande si les engins de plage (kayak, etc) sont pris en compte dans la REP.

Mme CHIGNOLI explique qu'il y a une méconnaissance du gisement des engins de plage à recycler et que la REP se focalise plutôt sur des grosses unités. Beaucoup d'engins de plage sont mono-matériaux et peuvent donc être recyclés avec les filières déjà existantes.

L'accompagnement des professionnels de la location de navire de plaisance dans le redéploiement de leur flotte à l'approche d'un évènement cyclonique (Alain Rollet, Dream Yacht / DM)

M. ROLLET présente son plan pour redéployer la flotte en cas de cyclone. À retenir :

- mise en place d'un listing des skippers (clients de l'entreprise) potentiellement disponibles pour convoier des bateaux en urgence en cas de cyclone ;
- compte à rebours à caler en amont pour garantir la sécurité des navigants (quel départ au plus tard avant le cyclone ? quelles sont les zones où les navires peuvent se réfugier ? etc.) ;
- importance du transport aérien pour acheminer les skippers : c'est aujourd'hui le point faible du dispositif puisque les compagnies aériennes sont certes volontaires et compréhensives mais elles ne peuvent pas garantir que des avions et leurs équipages soient disponibles ;
- problème réglementaire sur le convoyage : dissimulation de travail (car les skippers/clients n'ont pas les diplômes nécessaires)?

M. CHEVALIER souligne que certaines entreprises ont passé des accords avec leurs compagnies d'assurance qui ont des pools de skippers prêts à rejoindre les Antilles en cas d'alerte cyclonique à J-4. Ce pool de skippers est commun à plusieurs entreprises et à plusieurs îles, ce qui permet d'optimiser leur projection vers les territoires les plus menacés.

M. PELTIER souligne également la problématique des convois humanitaires citoyens par bateaux, que l'on a beaucoup vu suite au cyclone Maria sur la Dominique. Comment réguler ces flux ? Par ailleurs, cela questionne les capacités d'accueil de plaisance aux Antilles, ainsi que leur résilience aux cyclones : les ports sont-ils protégés et jusqu'à quelle intensité cyclonique ? Comment mieux gérer les trous à cyclone ? Etc.

M. JEAN-JOSEPH présente une étude Météo France réalisée sur la marina du Marin sur la résilience à un évènement cyclonique. Il explique que la marina, de part sa localisation géographique (fond de baie fermée, protégée de la houle, etc) et la solidité de l'infrastructure portuaire, est l'endroit le plus sûr du sud Caraïbe. La sécurisation avant cyclone (amarrage, mouillage, pieux, etc) est très importante pour éviter des effets dominos qui peuvent être dévastateurs dans un port.

M. CRAS souligne qu'un jugement en cours d'appel rend les marinas responsables des amarrages et mouillages au sein du port.

M. CHEVALIER souligne également le problème des navires abandonnés dans les ports qui deviennent vite des dangers pour les autres navires.

M. JEAN-JOSEPH souhaite que les textes existants soient adaptés à la réalité.

M. CRAS explique que c'est à l'autorité portuaire de rechercher et mettre en demeure le propriétaire de remédier à l'état d'abandon de son navire. Il ne suffit pas de payer la marina pour que le navire ne soit plus considéré comme abandonné.

en Martinique, ce qui est préjudiciable au vu du manque de capacité d'accueil sur l'ensemble du bassin Antilles.

L'idée est de partager un référentiel commun utile aux services instructeurs et aux pétitionnaires, afin de mieux appréhender les projets.

Ce référentiel devra identifier les exigences pour ce type d'équipement collectif, en termes de critères techniques, de moyens humains, de services proposés et de gestion environnementale.

M. WERY suggère qu'on s'inspire du retour d'expérience d'autres territoires de la Caraïbe comme les Îles Vierges Britanniques par exemple.

CONCLUSIONS

Travaux à mener :

- * réunion inter-îles des gestionnaires des ports de plaisance : M. JEAN-JOSEPH, FFPP
- * rédaction d'une saisine du MTES sur la question du permis côtier : DM, puis validation du texte par les membres de la commission nautisme (consultation électronique)
- * élaboration d'un référentiel pour la gestion des zones de mouillages : DM

Calendrier :

- prochain conseil plénier du CMUBA mi-2019
- prochaine réunion de cette commission nautisme au 2^d semestre 2019

Le vice-président de la commission spécialisée « nautisme » du CMUBA

Emmanuel LISE

