



HAL
open science

L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine

Michel Desse, Romain Legé

► **To cite this version:**

Michel Desse, Romain Legé. L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine. Etudes Caribéennes, 2019, 43-44, 10.4000/etudescaribeennes.16514 . hal-02377880

HAL Id: hal-02377880

<https://hal.science/hal-02377880>

Submitted on 24 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine

Association of Caribbean States and Marine Spatial Planning

Michel Desse et Romain Legé



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16514>
ISSN : 1961-859X

Éditeur

Université des Antilles

Référence électronique

Michel Desse et Romain Legé, « L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine », *Études caribéennes* [En ligne], 43-44 | Août-Décembre 2019, mis en ligne le 10 octobre 2019, consulté le 24 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16514>

Ce document a été généré automatiquement le 24 novembre 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

L'Association des États de la Caraïbe et la planification spatiale marine

Association of Caribbean States and Marine Spatial Planning

Michel Desse et Romain Legé

Introduction

- 1 Depuis 1994, 25 pays du Bassin des Caraïbes y compris Cuba et le Mexique ont signé à Carthagène un traité créant l'Association des États de la Caraïbe (AEC). Au-delà des structures intergouvernementales de concertation, de consultation et de coopération, l'AEC permet le renforcement du processus régional de coopération et d'intégration afin de créer un espace économique élargi dans la région (Desse, 2013). L'AEC préserve aussi la mer Caraïbe considérée comme un patrimoine commun en s'appuyant sur la Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes signée à Carthagène le 24 mars 1983. Complétée par trois protocoles spécialisés concernant les pollutions marines et terrestres, cette Convention s'insère dans un plan de protection de l'environnement marin au niveau mondial (PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement). Logiquement, l'AEC s'emploie à promouvoir le développement durable en particulier la branche touristique par la Convention sur la Zone de Tourisme Durable de la Caraïbe (ZTDC) signée par l'AEC en décembre 2001. Bien que non spécifiquement maritime, une grande partie de cette zone concerne la mer et les littoraux. Le caractère archipélagique de l'AEC est ainsi mis en valeur et la mer, trait d'union entre les États, devient un patrimoine commun. Depuis 1994, cette mer caraïbe connaît une augmentation de ses usages. Chaque île a connu une hausse de son trafic portuaire du fait de l'amélioration générale des niveaux de vie et du développement de la conteneurisation. Chaque port devient à nouveau une escale et enregistre des taux de croissance continus. Dans ce sillage, yachts et voiliers de location sont de plus en plus nombreux activant des ports de plaisance ou de simples mouillages. Alors que le trafic augmente, les activités traditionnelles de pêches même soutenues par les États connaissent au contraire des difficultés.

- 2 L'appropriation de la mer par les États vise aussi le développement des énergies marines renouvelables, l'aquaculture, les zones de cultures d'algues, l'extraction de granulats marins et la mise en exploitation de nouvelles zones pétrolières et gazières offshore. Depuis 1990, devant la montée des usages, la baisse générale des rendements et les risques d'atteinte aux paysages, de nombreuses initiatives se développent du local à l'international afin de protéger les espaces littoraux puis les eaux marines à l'intérieur d'une baie (Caracole à Haïti, Grand-Cul-de-Sac-Marin en Guadeloupe) jusqu'au projet d'Aire marine protégée qui couvre l'ensemble de la ZEE comme à la Martinique.
- 3 Ces dynamiques ressenties aussi à l'échelle internationale ont conduit à partir du milieu des années 2000 au développement rapide des principes de la planification de l'espace maritime que l'on peut définir ainsi : « *Marine spatial planning is a public process of analyzing and allocating the spatial and temporal distribution of human activities in marine areas to achieve ecological, economic and social objectives that usually have been specified through a political process* » (Ehler et Douvère, 2009). Au niveau international, l'UNESCO a largement encouragé la mise en œuvre de la Planification de l'espace maritime relayée par l'Union européenne à travers une Directive spécifique adoptée en 2014 (Trouillet, 2018). Ce mouvement de planification en mer a touché les États membres et associés de l'Association des États de la Caraïbe, notamment dans les îles britanniques et françaises, mais aussi à Grenade, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie, la Dominique, Saint-Kitts-et-Nevis.
- 4 Dans cet article, nous proposons de faire un état des lieux des usages (formes, intensité), de présenter le contexte de la Planification de l'espace maritime et enfin d'analyser des exemples de PSM dans les États membres et les États associés de l'AEC afin de comparer les différentes pratiques et niveaux d'avancement de la planification.

1. Formes et intensité des usages de la mer Caraïbe dans un contexte dynamique

- 5 La mer Caraïbe connaît une récente croissance de son utilisation, soit d'une manière aréolaire autour de chaque île, soit de direction longitudinale, d'île en île, soit latitudinale au travers de l'archipel par les lignes maritimes reliant l'Europe à Panama (Desse, 2015). Depuis le XV^e siècle, les sociétés insulaires étaient essentiellement rurales, laissant le littoral et les eaux bordières aux pêcheurs qui s'en éloignaient rarement. Depuis les années 1970 avec le développement de la motorisation, puis à partir de 1990 avec la diffusion des Dispositifs de Concentration de Poisson au large permettant de capturer les grands pélagiques (marlins, espadons, thons...), on assiste alors à une certaine maritimisation des pêches. Quelques flottilles hauturières vénézuéliennes, barbadiennes, des Antilles françaises soutenues par des aides structurelles à la pêche dans les années 1980 effectuent des sorties de plus de sept jours nécessitant le plus souvent des accords de pêche avec les îles voisines.
- 6 Avec la mise en tourisme des îles dans les années 1970, de nouvelles pratiques de tourisme et de loisir utilisent les espaces maritimes proches des îles. Depuis une vingtaine d'années, les pratiques touristiques essentiellement tournées vers la piscine de l'hôtel puis la plage tendent à se diversifier par la découverte des milieux et des cultures insulaires. Si les touristes explorent les volcans, les forêts à travers la

randonnée, le canyoning, ils quittent aussi la plage pour découvrir les profondeurs marines, pratiquer les sports de glisse voire la découverte du large et l'observation des mammifères marins. Ailleurs, les compagnies touristiques proposent des excursions pour découvrir des îlets dans les baies du François et du Robert à la Martinique, aux Grenadines ou à l'îlet Tintamare à Saint-Barthélemy. Cette découverte des îlets se fait aussi parfois en kayak ou avec un pêcheur qui s'improvise guide. Les récifs et les fonds coralliens constituent également un support intéressant. Toute une flottille de bateaux à fond de verre permet d'approcher à sec la réalité sous-marine des Petites Antilles. Certains peuvent plonger avec bouteille sur les tombants et les épaves. Des randonnées sous-marines commencent à voir le jour, le nageur en apnée suit un parcours de découverte balisé et documenté. Les offres sont nombreuses pour nager et plonger avec les lamantins, les raies, les tortues et les dauphins. Ce processus se développe rapidement dans les îles. On peut ainsi suivre les dauphins et les baleines lors de séjours hôteliers spécifiques à la Dominique et aux Grenadines. Ces différentes pratiques sont aussi de plus en plus appropriées par les insulaires qui s'adonnent aussi au surf, à la plongée sous-marine ou à la pêche au gros. Dans ces conditions, ces utilisateurs de la mer sont parfois plus nombreux que les pêcheurs professionnels et une territorialisation des pratiques apparaît, pouvant aboutir à des conflits d'usage du littoral et de certains espaces maritimes.

- 7 Ces eaux proches des îles sont aussi convoitées par l'envie d'y implanter une partie des infrastructures de production d'énergie nécessaire aux îles. En 2018, de nombreux champs éoliens terrestres apparaissent comme une solution afin de gagner une certaine autonomie énergétique. Dans le cadre étroit insulaire, les tentations sont fortes pour développer des champs d'éoliennes en mer et des hydroliennes immergées afin de profiter des formidables courants qui animent les canaux entre les îles. D'autres projets se tournent vers les centrales utilisant les différences de température de la colonne d'eau de mer entre la surface et les profondeurs. Si pour le moment les difficultés techniques ne permettent pas de diminuer les coûts de production, il est fort probable que la mer Caraïbe portera dans le futur, les complémentarités nécessaires au développement insulaire souvent contraint par son espace. Aquaculture, culture de microalgues, extraction de sédiments, peut-être stockage de *big data* en profondeur... autant d'activités consommatrices d'espace maritime qui risquent d'être en compétition avec l'essor actuel du transport et des activités liées au tourisme maritime et littoral... En effet, l'archipel caribéen génère toute une série de relations maritimes liées à l'histoire, nécessaires escales entre les îles anglophones ou francophones ou néerlandaises dans le cadre du commerce exclusif, puis par habitude commerciale ou par complémentarité économique engendrant du cabotage de marchandises ou de migrants. Aujourd'hui encore, les ports de la Caraïbe structurés en hub et les ports régionaux sont animés pour les uns par le déchargement des très grands porte-conteneurs vers les feeders et pour les autres par les porte-barges dont le tirant d'eau plus faible permet de débarquer dans les ports modestes. Le transport de pondéreux comme le sable entre totalement dans cette activité de cabotage dirigé vers les grands chantiers de construction insulaire.
- 8 Cependant, c'est actuellement le trafic de navires de croisière et de plaisance qui anime le plus ces relations méridiennes. La Caraïbe constitue en effet la première région de croisière regroupant 33,7 % de l'offre de croisière devant la Méditerranée (18,7 %). Le port de Miami domine l'ensemble et assure le transit de près de 10 millions de passagers. Les autres ports importants en position de « tête de ligne » sont : Port

Canaveral, Tampa, Port Lauverdal et San Juan. Les destinations les plus fréquentées en 2017 restent les îles du nord de l'archipel ainsi que les rivages du golfe du Mexique (La Nouvelle-Orléans, Cancún ou Nassau aux Bahamas qui accueille 2,4 millions de passagers). Six destinations rassemblent les deux tiers des croisiéristes : les Bahamas et les îles Vierges américaines (13 %), Cozumel au Mexique (11 %), Porto Rico (9 %), les îles Caïmans (8 %) et les îles néerlandaises, principalement Sint Maarten (8 %). À l'opposé, Saint-Vincent et les Grenadines accueillent 124 000 croisiéristes et Trinidad et Tobago, 58 700. Les autres îles des Petites Antilles en reçoivent entre 100 000 (Saint-Kitts-et-Nevis), 400 000 en Guadeloupe et 616 000 à Barbade (Desse *et al.*, 2018).

- 9 Si les principales escales demeurent des ports, les anses participent à varier les expériences et permettent d'associer les plages. C'est le cas à Labadie sur la côte nord d'Haïti où la *Royal Caribbean International* loue et aménage la plage qui est une enclave, permettant aux excursionnistes de profiter du parc d'attractions et surtout des plaisirs d'une plage tropicale... Dans les îles trop petites comme Grand Cayman, les navires de croisière restent au mouillage. Ailleurs, les petits navires de croisière peuvent aussi mouiller au large des petites baies des Grenadines, de Saint-Barthélemy, des îles Vierges. Si les retombées économiques pour les États insulaires sont indéniables, les impacts sur la mer des Caraïbes sont par contre plus nuancés : risque de collision avec les navires de commerce qui font route vers l'Europe, rejet des eaux sales, conflits d'usage de la mer avec la petite pêche dans les zones de mouillage comme en mer (Desse, 2008).
- 10 La grande plaisance constituée de yachts et la plaisance se développent et contribuent aussi à intensifier les usages en mer. Avec la Méditerranée, la Caraïbe constitue un important bassin de croisières pour les yachts, offrant beaucoup d'atouts, des îles nombreuses permettant des trajets de courte durée, des petites îles discrètes et bien équipées, le grand nombre de centres financiers *offshore* facilitant l'immatriculation des pavillons de complaisance, la forte implantation d'entreprises de refit (entretiens et hivernage des navires) et la présence d'un grand nombre de riches propriétaires et locataires (Desse et Charrier, 2017). Les sorties en mer s'effectuent pour quelques heures au départ des différents ports de Floride, des Bahamas ou d'Antigua. Parfois, les périodes sont plus longues à l'occasion d'événements festifs ou de salons du yachting (*Fort Lauderdale Boat Show*, *Antigua Yacht show*). D'autres excursionnistes enfin iront d'île en île privilégiant les escales sécurisées aux îles Vierges, à Saint-Barthélemy et Saint-Martin, et le long des côtes sous le vent de Guadeloupe (Deshaies) ou de Martinique (Anses-d'Arlet, Anse Mitan). Canouan ou les Tobago Kay dans les Grenadines constituent les destinations méridionales les plus avancées (Desse, 2013). La haute saison (décembre à avril) est complémentaire avec celle de Méditerranée. La plaisance est aussi un mode de découverte des Petites Antilles qui est relativement récent. Réservées aux classes aisées dans les années 1950, les Petites Antilles sont devenues une destination obligée pour les navigateurs américains et européens. Cependant, ces flux répondent souvent à des pratiques nautiques différentes. Les plaisanciers américains fréquentent davantage le nord des Petites Antilles et pratiquent encore une plaisance de luxe sur de grands voiliers de plus de quinze mètres. Les navigateurs américains recherchent la plaisance-plaisir, facilitée par la proximité des îles qui permet souvent une navigation à vue. Les plaisanciers européens, fréquemment plus expérimentés, vivent la voile comme un mode de vie. Les Antilles ne constituent pour certains qu'une escale vers l'océan Pacifique en passant par le canal de Panama. Pour les croisières d'une à deux semaines, les destinations les plus prisées sont les Grenadines avec des

escales à Sainte-Lucie et à Saint-Vincent. Seulement 15 % des voiliers loués à la Martinique se dirigent vers la Guadeloupe. La Barbade et Trinidad qui demandent une navigation hauturière attirent 25 % et le Venezuela 13 % des navigateurs.

- 11 Enfin les grandes routes maritimes traversent l'archipel antillais et la direction latitudinale domine : la mer Caraïbe constitue en effet une synapse du transport maritime mondial. Au large, ce sont les pétroliers venant du Venezuela et les cargos arrivant de Chine vers l'Europe ou les États-Unis qui animent la haute mer. Les travaux d'agrandissement du canal de Panama, achevés en 2016, permettent le passage des porte-conteneurs de 14 000 EVP et engendrent déjà une forte augmentation du transit. Du fait de la faiblesse des ressources et du développement industriel, la plupart des porte-conteneurs et des pétroliers traversent sans s'arrêter les différents canaux de l'archipel en direction de Colon, porte d'entrée du canal de Panama et des ripuaires chinois ou au contraire en direction de l'Atlantique, des façades américaines ou européennes. Cinq passages majeurs traversent l'archipel. Au Nord, entre le Yucatan et Cuba, tankers et cargos rejoignent Panama en provenance de La Nouvelle-Orléans, et les ports de la côte sont de la Floride, certains poursuivent vers les Bahamas en direction de Gibraltar et de la Méditerranée. Le passage du vent entre Cuba et Haïti ouvre les routes maritimes en direction des ports de la côte est des États-Unis, de Norfolk à New York. Depuis le passage de Mona entre la République dominicaine et Porto Rico, deux voies maritimes conduisent vers la *Northern range* européenne et vers la Méditerranée. Au centre de l'archipel, se dessine la route directe entre Panama et la Méditerranée en passant entre Montserrat et la Guadeloupe. Au Sud, le trafic se dirige vers le Venezuela et surtout vers les côtes brésiliennes et argentines.
- 12 Sur la cinquantaine de ports de la Méditerranée américaine, neuf seulement ont un trafic de conteneurs de plus d'un million d'EVP et huit frôlent ce seuil. Le canal a généré, à ses extrémités, quatre terminaux : deux sont majeurs, avec chacun plus de 3 millions d'EVP. Du côté de la Caraïbe, Manzanillo à Colon, renforcé par le trafic de Cristobal, atteint les 34 millions d'EVP (Miossec, 2016). Deux autres ports voisins du canal ont eux aussi une fonction de transbordement importante : Carthagène en Colombie, sur les rives de la Caraïbe et Limon-Moin au Costa Rica. On dénombre ensuite cinq ports étasuniens, trois ports mexicains, un jamaïcain, un dominicain, un vénézuélien.
- 13 Il reste ainsi quatre ports qui sont, pour trois d'entre eux, des *hubs* régionaux, hormis ceux du canal : Kingston (Jamaïque) géré depuis juillet 2018 par CMA-CGM, au cœur de la Méditerranée américaine, Freeport aux Bahamas, très dépendant des États-Unis, et Caucedo, *hub* modeste de Saint-Domingue, mais auquel il faut adjoindre le port de Port Haina. C'est autour de ces trois ports d'éclatement, jouant chacun un rôle de pivot, que se structure le système de la circulation maritime de la Méditerranée américaine. Ces trois *hubs* ne totalisent que moins de 5 millions d'EVP, l'un d'entre eux, Kingston, frisant les 2 millions. Quant à San Juan, il est encore plus dépendant des États-Unis puisqu'inscrit dans un territoire non rattaché du Commonwealth étasunien avec l'exclusivité du pavillon national et le monopole du cabotage *U.S.*, en fonction du *Jones Act*, et ne pouvant, de ce fait jouer le rôle de port d'éclatement pour les compagnies non étasuniennes (Miossec, 2016).
- 14 Les ports antillais de Guadeloupe et de la Martinique jouent le rôle de plateformes maritimes régionales. Elles interviennent comme ports de transbordement pour les armateurs qui relient, d'une part, les côtes est de l'Amérique du Nord et, d'autre part,

des pays de l'Amérique du Sud comme le Venezuela, l'Arc antillais, les Guyanes et le Brésil. Aujourd'hui, la Guadeloupe et la Martinique disposent des volumes d'échange de biens conteneurisés les plus importants des Petites Antilles après Trinidad et Tobago à l'échelle régionale. Cette maritimisation nécessite une prise en compte des environnements et des mesures plus nombreuses de protection des espaces littoraux et maritimes.

2. Des expériences de gestion et de protection des littoraux et des eaux côtières, prémices de la Planification spatiale marine

- 15 L'Association des États de la Caraïbe a bien compris la nécessité de préserver les ressources et les environnements marins, car les eaux côtières supportent de multiples usages d'intensité croissante alors que dans le même temps, les connaissances scientifiques permettent de définir les îles et leurs écosystèmes terrestres et marins associés comme des hot-spots de la biodiversité. On compte actuellement 210 aires protégées dans la Caraïbe insulaire. Certaines sont régies par des conventions internationales et fonctionnent en réseau comme les quatre réserves de biosphère de l'UNESCO à Cuba, celles de Saint-Domingue, de Guadeloupe et des îles Vierges américaines. D'autres dépendent de politiques locales de protection. Depuis une vingtaine d'années, les réserves marines, parcs marins et aires marines protégées se multiplient. Ces aires sanctuarisées peuvent évoluer dans le temps, s'agrandir, passer du stade de réserve à celui de Parc Naturel pour enfin devenir site Patrimoine mondial de l'humanité. Elles disparaissent parfois après quelques années : c'est le cas des zones de cantonnement de pêche établies depuis les années 1990 pour 4 à 5 ans et que l'on va recréer ailleurs.

2.1. Les cantonnements de pêche et les réserves marines comme instrument de conservation

- 16 Dans les Antilles françaises, les zones de cantonnements de pêche sont décidées d'un commun accord entre le Comité des pêches, les affaires maritimes et les scientifiques chargés de l'évaluation écologique. On compte à la Martinique quatre zones de cantonnement de pêche ; il s'agit des baies du Trésor à Trinité et de celle du Robert, de l'îlet à Ramier sur la côte sud de la baie de Fort-de-France et enfin, de la zone comprise entre Sainte-Luce et la Pointe Borgnesse. En Guadeloupe, ces réserves marines se localisent à Malendure en côte-Sous-le-Vent de Guadeloupe et dans le Grand Cul-de-Sac Marin autour de l'îlet Fajou et des îlets Christophe, Carénage, la Biche. L'embouchure de la Rivière à Goyave et la Pointe à Lambis constituent aussi des réserves marines. La nécessaire préservation s'accompagne d'une réglementation qui limite les pratiques traditionnelles : ainsi des portions de territoire échappent aux populations, surtout quand elles ne sont pas partie prenante de la gestion.
- 17 À Sainte-Lucie, les sites naturels sont répertoriés, classés et gérés par le *National Trust of Saint-Lucia* qui est un organisme d'État, en coopération avec les différents ministères de la pêche, de l'agriculture, de la forêt et du plan. Mangroves et zones humides sont propriétés de l'État, expliquant le grand nombre de réserves le long du littoral. La

législation en matière de protection de l'environnement remonte souvent à l'époque coloniale comme l'Ordonnance de 1946 pour l'acquisition des terres, amendée en 1983 qui permet au gouvernement d'acquérir des espaces pour leur protection. Le « *Wildlife Protection Act* » de 1980 autorise la création de zones naturelles de protection et le « *Fisheries Act* » de 1984 permet de créer des réserves marines. Ces réserves naturelles forestières et marines jouissent de protections en matière d'utilisation, de prélèvement, de chasse, de pollution, de construction.

- 18 En principe les réserves marines sont implantées dans des zones de forte productivité biologique au large d'une mangrove ou le long d'une barrière corallienne, mais ce n'est pas toujours le cas. Ainsi la petite réserve marine située au sud de Soufrière dans la petite baie des Deux Pitons permet de proposer à la clientèle fortunée de l'hôtel Hilton des fonds sous-marins parmi les plus riches de la côte-sous-le vent (Desse, 2013).
- 19 Aux Grenadines, la petite taille des îles et l'absence de reliefs remarquables ne permettent pas de développer un tourisme de découverte des richesses environnementales terrestres. Dans ces conditions, la protection des fonds coralliens est nécessaire en vue du développement du tourisme de plaisance et de plongée, base de l'économie nationale. La protection revêt deux aspects avec la création de réserves marines où la pêche et la chasse sous-marine sont interdites pour les touristes et réglementées pour les pêcheurs. La pêche à la tortue est ainsi autorisée d'août à mars et la pêche à la langouste de novembre à avril. En dehors de ces périodes, les pêcheurs mais aussi les touristes acheteurs sont sanctionnés. Le parc national des Tobago Cayes (déclarés *Wildlife Reserve* par le gouvernement en 1998) connaît une forte fréquentation de voiliers. Les cases de pêcheurs ont été détruites sur les îlets et les mouillages sont réglementés sur corps-morts pour éviter les dégradations effectuées par les ancres et diminuer la pollution du lagon. D'autres réserves marines sont implantées à Chattam Bay située à l'est d'Union et le long du littoral nord-est de Mayreau, ici aussi les maisons sont détruites et la pêche interdite pour les touristes (Desse, 2013).
- 20 À Saba, petite île néerlandaise qui mesure quatre kilomètres sur quatre et accueille un millier d'habitants, la protection est aussi forte. Depuis 1987, les autorités ont créé pour la protection des fonds sous-marins, le « *Saba Marine Park* » dont le bureau siège à Fort-Bay. L'ensemble du littoral est une réserve protégée, de la ligne du rivage jusqu'à 60 mètres de profondeur. Plusieurs aires ont été délimitées depuis octobre 1988. Deux zones sont réservées à la plongée au sud-est de l'île et autour du Diamond Rock au nord-ouest. Il est interdit d'y mouiller et d'y pratiquer la chasse sous-marine. Trois aires sont aussi délimitées pour la plaisance. Cette forte protection est possible parce que l'île est petite, peu peuplée et surtout parce que la population se tourne vers les activités tertiaires et le tourisme.

2.2. La gestion intégrée à travers les parcs marins en Guadeloupe et à la Martinique

- 21 En Guadeloupe, la gestion du littoral repose sur des niveaux de protection différents (Desse, 2011). Depuis 1994, la zone littorale protégée administrée par le Parc national de Guadeloupe est devenue une Réserve de biosphère qui constitue l'un des volets du programme « *Man and the Biosphere* » (MAB) de l'UNESCO, géré localement par le Parc national et par l'UNESCO. Cette Réserve de biosphère doit remplir trois fonctions : la conservation des écosystèmes et de la biodiversité, un développement économique et

humain durable et un appui logistique pour la surveillance continue, la recherche, l'éducation (colloques, visites guidées, dépliants) et l'échange d'informations.

- 22 Le Parc marin est constitué de zones centrales qui englobent les îlets Fajou, Christophe, la Biche et de Carénage, mais aussi des espaces maritimes et de mangrove comme l'embouchure de la Rivière à Goyaves et la zone comprise entre la Rivière-Salée, la Pointe Lambis et l'Anse Perrin. Les mangroves qui colonisent les rivages du Grand Cul-de-Sac-Marin constituent les zones tampons et les bassins versants les zones de transition (Desse, 2013).
- 23 Dans la zone centrale, la réglementation est stricte. De nombreuses activités sont interdites : la pêche, la pêche sous-marine, la chasse, la capture des crabes, la collecte de sable, la pratique du scooter marin et du ski nautique, le survol de la zone à moins de 300 mètres d'altitude, les activités sportives ou touristiques organisées. L'extension de l'aire marine protégée devrait permettre une plus grande protection des espaces maritimes au nord de l'archipel guadeloupéen.
- 24 Enfin, le Parc naturel marin de Martinique a été créé le 5 mai 2017 après trois années de concertation. C'est le neuvième en France, le troisième en Outre-mer et le plus grand en superficie après celui de Mayotte dans l'océan Indien. Le Parc naturel marin s'étend de la côte martiniquaise jusqu'à la limite extérieure de sa zone économique exclusive et couvre une superficie de 48 900 km². Il intègre la totalité des habitats marins martiniquais (mangroves, plages, îlets, herbiers, communautés coralliennes, habitats profonds et du large) qui rassemblent une biodiversité remarquable à la jonction entre l'océan Atlantique et la mer des Caraïbes. Le Parc naturel marin a pour objectifs de connaître et de protéger le milieu marin tout en soutenant le développement durable des activités maritimes qui en dépendent (à cet égard, le président de l'aire marine est aussi le président du comité régional des pêches).

3. La Planification spatiale marine, un outil de planification récent et des niveaux d'application différenciés

- 25 La multiplication des activités en mer nécessitant un zonage (énergie marine renouvelable, exploitation de granulats marins, exploitation gazière et pétrolière en mer), la création des Aires marines protégées et l'essor des questions écologiques sur la scène internationale, relayée par des ONG militantes, ont conduit au développement rapide de la Planification spatiale marine à partir du milieu des années 2000 (Trouillet, 2018). Au niveau international, l'UNESCO a largement encouragé la mise en œuvre de la Planification spatiale marine. L'Union européenne a aussi été motrice de son développement avec l'adoption d'une Directive spécifique en 2014. Ce mouvement de planification en mer a touché les États membres et associés de l'Association des États de la Caraïbe qui ont bénéficié de l'action des ONG conservationnistes et des fonds institutionnels tels que les financements de la Banque mondiale. D'après l'UNESCO, 7 états ont adopté une démarche de Planification spatiale marine, Trinidad et Tobago, Grenade, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie et la Dominique, Antigua-et-Barbuda ainsi que Saint-Kitts-et-Nevis essentiellement à partir des années 2014 et 2015. À ces îles indépendantes, il convient d'ajouter Curaçao et Montserrat, qui conservent

des liens statutaires avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni et les DROM qui dépendent de la France.

- 26 La planification spatiale marine vise l'ensemble de la ZEE à Antigua-et-Barbuda, Curaçao et Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie et la Dominique, Grenade. Ailleurs, la planification marine ne touche qu'une partie de la ZEE comme à Trinidad et Tobago où l'Institut des affaires maritimes élabore depuis 2017 un plan spatial pilote pour la péninsule nord-ouest de Trinidad. À Grenade, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le projet soutenu par une grande ONG conservacionniste, *The Nature Conservancy*, vise à créer un cadre pour un plan de zonage transfrontalier à usages multiples pour le banc de Grenade, une zone extracôtière englobant les eaux de Grenade et de Saint-Vincent et les Grenadines. Ce projet s'appuie sur le plan du réseau d'aires marines protégées pour accroître l'efficacité des AMP dans les deux pays. Le plan de zonage a été réalisé, mais n'est pas encore mis en œuvre.

3.1. Une planification orientée vers la conservation

- 27 Pour la plupart des îles de la Caraïbe, la situation économique demeure fragile et le moindre cyclone ou une baisse de fréquentation touristique peut avoir des conséquences négatives. Dans certains cas, la Planification en mer est soutenue techniquement et financièrement par des fonds institutionnels tels que les financements de la Banque mondiale. C'est le cas à Grenades, à Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie, la Dominique, Saint-Kitts-et-Nevis par le biais de la Planification spatiale marine dans le cadre du projet *Oceanscape*, désormais financé par une subvention de 6,3 millions de dollars américains et mis en œuvre par l'Organisation des États des Caraïbes orientales. Celui-ci a pour objectif de préserver et de renforcer la résilience des territoires côtiers et des ressources marines, mais aussi de mettre en œuvre des politiques visant à stimuler la croissance bleue. Par ailleurs, les États-Unis sont également un acteur important de la Planification en mer dans les Caraïbes en raison de leur fonds d'aide au développement.
- 28 La Planification spatiale maritime est aussi soutenue par des ONG. Grenade, la Dominique et Sainte-Lucie, à l'instar de nombreux petits États insulaires en développement, sont très endettés, ce qui limite leur capacité à investir dans des activités de conservation et d'adaptation au changement climatique. En collaboration avec ces États, l'ONG *The Nature Conservancy* a conçu une conversion de leur dette pour remédier à cette situation difficile, permettant ainsi à ces pays de réorienter une partie de leurs paiements de dette extérieure vers le financement d'activités de conservation et d'adaptation au climat, par la création et la gestion d'environ 22 000 km² de nouvelles zones marines et de zones de reconstitution des stocks de poisson. Ces îles demeurent également peu ouvertes sur la mer, à l'exception d'une pêcherie infralittorale. Dans ces conditions, les espaces maritimes côtiers apparaissent davantage comme d'éventuels supports aux activités touristiques de découverte de la nature (observation des cétacés à la Dominique ou aux Grenadines, plongée sous-marine en apnée ou en bouteille) qui peuvent finalement être plus rentables que la pêche ou permettre éventuellement une diversification des activités pour les marins-pêcheurs.
- 29 Une autre ONG, le *WAITT Institute*, intervient à Antigua-et-Barbuda, Curaçao et Montserrat, avec le projet *Blue Halo*. Ainsi, l'accent est mis sur la conservation et la mise

en place d'Aires marines protégées, souvent au détriment de la pêche. La « labellisation » en tant qu'Aire marine protégée présente un intérêt pour les États qui y voit un moyen d'attirer de nouveaux touristes. À titre d'exemple, l'action menée à Barbuda a conduit à spatialiser 33 % de l'espace maritime en sanctuaire marin contre 66 % de zones où la pêche est possible. À Montserrat aussi, le tourisme constitue la seule activité permettant un redémarrage économique après les vingt-cinq ans de crises volcaniques qui ont frappé l'île. L'environnement marin apparaît comme un des principaux atouts naturels puisque les écotones terrestres ont en partie disparu de manière irréversible. À partir de février 2015, la Planification spatiale marine s'appuie sur un projet global de gestion des océans et des eaux côtières. Le schéma et les directives de gestion intègrent les zones de pêche traditionnelles et de plongée dans le cadre de l'écotourisme et les zones de conservation. Montserrat a aussi conclu un partenariat de « territoire à territoire » avec le Royaume-Uni pour collaborer avec les îles Falkland sur la planification de l'espace maritime et la pêche.

- 30 À Saint-Kitts-et-Nevis, le Plan de zonage pilote achevé en 2010 avec *The Nature Conservancy* n'est pas centré uniquement sur la conservation ou la pêche, mais a plutôt adopté une approche intégrée à plusieurs objectifs. Il y a donc une volonté forte des États de la Caraïbe, accompagnée par de grandes ONG conservacionnistes et des fonds internationaux, de développer une approche de la Planification de l'espace maritime reposant sur le zonage pour atteindre des objectifs quantifiés de surface d'Aires marines protégées.

3.2. Concilier développement économique et conservation en Guadeloupe et à la Martinique

- 31 En Guadeloupe et à la Martinique, la démarche de Planification spatiale marine s'inscrit dans le grand débat du Grenelle de la Mer de 2009 et des assises de la mer et du littoral de 2013. La France en cohérence avec l'Union européenne s'est alors engagée dans la construction d'une politique maritime intégrée de la mer et du littoral (Legé *et al.*, 2017). La Stratégie nationale pour la mer et le littoral, actée en février 2017, est le document national qui précise les lignes directrices de l'aménagement en mer. L'outil de cette planification est le document stratégique de façade (DSF) en métropole ou le document stratégique de bassin maritime en outremer. Ces documents stratégiques définissent les objectifs de la gestion intégrée de la mer et du littoral et sont les instruments de mise en œuvre des directives européennes « stratégie pour le milieu marin » et « Planification spatiale marine ». Les préfets coordonnateurs des façades et bassins maritimes doivent élaborer, mettre en œuvre et suivre une planification stratégique de leurs espaces maritimes et littoraux. Les Documents stratégiques doivent préciser les conditions de mise en œuvre de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), tenir compte des spécificités locales (écologiques, économiques et sociales) pour garantir la protection de l'environnement, résorber et prévenir les conflits d'usage, rechercher les synergies entre les acteurs ainsi que dynamiser et optimiser l'exploitation du potentiel maritime français.
- 32 Alors que les Documents stratégiques de façade devraient être adoptés en métropole en mars 2019 après de nombreuses consultations du public et des parties prenantes, les documents stratégiques de bassin ultramarin, qui ont été lancés plus tard, sont actuellement dans une phase de définition des enjeux et des axes stratégiques après

avoir réalisé l'état des lieux. Les Antilles françaises seront donc dotées de Documents stratégiques mettant en œuvre la Planification spatiale marine avant 2021, date fixée par l'Union européenne dans la Directive *ad hoc*.

Conclusion

- 33 Nous avons noté que certaines initiatives en dehors des projets officiels de Gestion intégrée des zones côtières comme ceux soutenus par la municipalité de Sainte-Anne à la Martinique, portaient finalement mieux l'idée politique d'une gestion participative de la zone côtière (Desse, 2011). Comme le souligne Sorensen (2002) à propos de la GIZC : « *it is not imperative to make an exact separation between what is, or not integrated coastal management effort (ICM). Other types of environmental planning and management effort, such as marine protected areas or nation-wide integrated environmental action plans, commonly address many of the same issue in the same way as ICM efforts* », la planification maritime peut aussi relever d'échelles et d'acteurs non étatiques. C'est le cas pour les petites îles de la Caraïbe où la Planification est soutenue par des structures supranationales, d'un côté par de grandes ONG conservationnistes et de l'autre, par des fonds d'aide au développement.
- 34 Avec ces dispositifs, les États de la Caraïbe sont en mesure de mettre en œuvre une Planification spatiale marine allant dans le sens d'un développement durable, axe majeur de l'Association des États de la Caraïbe. Pour autant, une analyse des premiers plans réalisés indique que la Planification est orientée plutôt vers la conservation que vers le développement, même si ces deux approches peuvent se rejoindre, notamment autour du secteur touristique où la définition d'une Aire marine protégée peut apparaître comme une « labellisation ». Enfin, ces démarches, largement portées par des ONG, ne sont pas sans poser de questions relatives à l'approche elle-même de la Planification (zonage et conservation) ainsi qu'à la légitimité d'intervention de ces acteurs non étatiques par rapport à la participation de la population locale.
-

BIBLIOGRAPHIE

- Desse, M. (2008). « Les ZEE et le nationalisme maritime des îles », dans O. Dehoorne et P. Saffache (dir.), *Mondes insulaires tropicaux. Géopolitique, économie et développement durable*, Paris, Ellipses : 19-31.
- Desse, M (2011). « Les pressions anthropiques, les mesures de protection et les défis de gestion participative en Guadeloupe et à la Martinique », dans O. Chouinard, J. Baztan et J-P. Vanderlinden (dir.), *Zones côtières et changement climatique*, Presses de l'Université du Québec, Québec : 165-166.
- Desse, M (2013). *Les îles de la Caraïbe, enjeux et perspectives*, Paris, L'Harmattan, Coll. Itinéraires géographiques.
-

Desse, M (2015). « Les îles et la territorialisation des espaces océaniques », dans J. Guillaume (dir.), *Espaces maritimes et territoires marins*, Paris, Ellipse : 221-231.

Desse, M., J. Rodne Jeanty, M. Gherardi et S. Charrier (2018). « Le tourisme dans la Caraïbe, un moteur du développement territorial », Revue *IdeAs*, URL: <<http://journals.openedition.org/ideas/4239>> ; DOI : 10.4000/ideas.4239, n° 12.

Ehler, C. et F. Douvère (2009). *Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and guides N°53, ICAM Dossier n°6, Paris, UNESCO, 99.

Légé, R., M. Desse et T. Guineberteau (2017). “A French way to implement Marine spatial planning”, *Environmental maritime research Workshop*, 18-20 October, Phnom Penh (KH).

Miossec, J.-M. (2016). *Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer*. Dans le sillage de la CMA CGM, Paris, L'Harmattan, coll. Territoires de la géographie.

Sorensen, J. (2002). *Baseline 2000 Background Report: The Status of Integrated Coastal Management as an International Practice*, Urban Harbors Institute Publication.

Trouillet, B., (2018). *Les pêches dans la planification spatiale marine au crible des géo-technologies : perspectives critiques sur le « spatial » et « l'environnement »*, HDR, Université de Nantes.

RÉSUMÉS

L'association des États de la Caraïbe forme un territoire archipélagique où la mer est considérée comme un patrimoine commun. Les États de la Caraïbe ont connu une augmentation des activités et des usages en mer, en particulier liée au tourisme, au trafic maritime et à la pêche. C'est pourquoi des démarches de protection de l'environnement littoral et maritime ont été lancées, sous la forme d'Aires marines protégées. Récemment certains États ont souhaité s'inscrire dans un mouvement international plus large d'aménagement de l'espace maritime, la Planification spatiale marine. Cet article propose d'analyser les objectifs et les avancées de la mise en œuvre de la Planification spatiale marine dans les Caraïbes.

The Association of Caribbean States is an archipelagic territory where the sea is considered as a common heritage. Caribbean states have seen an increase of activities and uses at sea, particularly related to tourism, shipping and fishing. This is why measures to protect the coastal and marine environment have been decided, like Marine protected areas. Recently, some States wanted to become part of a broader international movement of marine spatial planning. This article proposes to analyse the objectives and progress of the implementation of Marine Spatial Planning in the Caribbean.

INDEX

Keywords : marine spatial planning, integrated management, conservation, activities and uses at sea, Association of Caribbean States

Mots-clés : planification spatiale marine, gestion intégrée, conservation, activités et usages en mer, Association des États de la Caraïbe

AUTEURS

MICHEL DESSE

Professeur des Universités, UMR 6554 Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique (LETG), Université de Nantes, Michel.desse@univ-nantes.fr

ROMAIN LEGÉ

Doctorant, UMR 6554 Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique (LETG), Université de Nantes, Romain.lege@univ-nantes.fr